

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE
DU CHARBON ET DE L'ACIER
HAUTE AUTORITÉ

INFORMATIONS STATISTIQUES

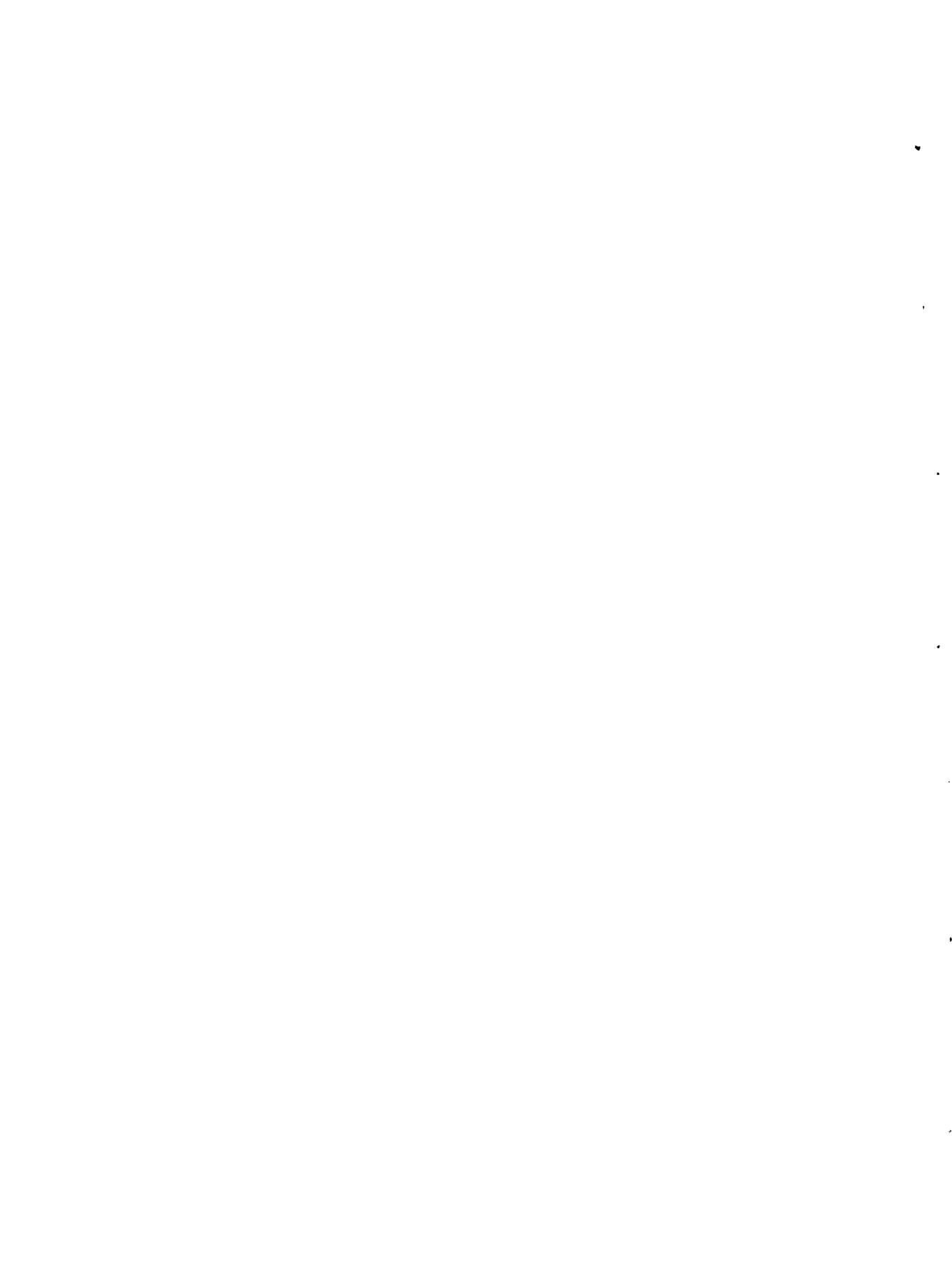
SOMMAIRE

Les salaires nominaux dans les charbonnages et la sidérurgie,
comparés à ceux versés dans les autres industries (1953-1958)

Étude statistique sur le gaz naturel aux États-Unis

Transports des produits pétroliers (1956 - 1957)

Résultats de la statistique des transports des produits C.E.C.A
(1958)



COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE
DU CHARBON ET DE L'ACIER
HAUTE AUTORITÉ

INFORMATIONS STATISTIQUES

SOMMAIRE

Les salaires nominaux dans les charbonnages et la sidérurgie,
comparés à ceux versés dans les autres industries (1953-1958)

Étude statistique sur le gaz naturel aux États-Unis

Transports des produits pétroliers (1956 - 1957)

Résultats de la statistique des transports des produits C.E.C.A
(1958)



SOMMAIRE

	PAGES
I. Les salaires nominaux dans les charbonnages et la sidérurgie, comparés à ceux versés dans les autres industries (1953-1958)	525 - 565
II. Etude statistique sur le gaz naturel aux Etats-Unis	567 - 586
III. Transport des produits pétroliers (1956-1957)	587 - 649
IV. Résultats de la statistique des transports des produits C.E.C.A. (1958)	651 - 709

LES SALAIRES NOMINAUX DANS LES CHARBONNAGES ET LA
SIDERURGIE, COMPARES A CEUX VERSES DANS LES AUTRES INDUSTRIES
(1953 - 1958)

INTRODUCTION

La statistique des salaires nominaux dans les charbonnages et la sidérurgie, comparés à ceux versés dans les autres industries, a déjà fait l'objet de deux publications antérieures dans les Informations Statistiques (1). La présente étude leur fait suite, elle porte sur la période 1953 - 1958. Certaines améliorations ont été apportées à la présentation des résultats, il en sera fait mention dans les chapitres relatifs aux différents pays.

Etant donné l'intérêt suscité dans tous les milieux par cette publication, il a semblé opportun de préciser une fois de plus les limites au-delà desquelles l'interprétation que l'on pourrait être tenté de donner aux résultats n'aurait plus de signification.

On rappellera que ces données, pour ce qui concerne les charbonnages, les mines de fer et la sidérurgie, ne se substituent pas aux statistiques traditionnelles de la Haute Autorité en matière de salaires (statistiques trimestrielles des salaires directs, statistiques annuelles des coûts de salaires pour les entreprises et des revenus des ouvriers) dont elles divergent lorsque la définition nationale du salaire direct est différente de celle retenue par la CECA. Transmises à la Haute Autorité par les Instituts Nationaux de Statistique ou les Ministères du Travail des pays de la Communauté, ces statistiques ont pour but limité de permettre une comparaison, pour chaque pays pris isolément, des salaires nominaux des charbonnages, de la sidérurgie et des mines de fer avec ceux versés dans les autres industries. Ces statistiques étant établies sur des bases nationales, il n'est pas possible de rapprocher les salaires d'une branche industrielle donnée, dans un pays déterminé, des salaires versés dans la même branche industrielle d'autres pays.

(1) *Informations Statistiques*, 4^e année N° 6, Novembre / Décembre 1957, période 1953-1956.

Informations Statistiques, 5^e année N° 5, Septembre 1958, période 1953-1957.

En effet, les méthodes retenues dans chaque pays, si elles sont comparables d'une branche industrielle à l'autre, peuvent présenter des divergences assez profondes entre pays. Les apprentis, par exemple, ne sont pas compris dans la statistique de tous les pays, la définition du salaire horaire direct n'est pas homogène, elle englobe parfois des suppléments familiaux ainsi que certaines primes et gratifications que tous les pays ne prennent pas en considération.

Ces statistiques sont, par ailleurs, trop partielles pour se prêter à une comparaison internationale. En effet, si l'on se place au point de vue du coût pour les entreprises, l'absence de données relatives aux charges sociales connexes aux salaires (légalles, conventionnelles ou bénévoles) fausse toutes les comparaisons, le volume tant relatif qu'absolu de ces charges étant très différent d'un pays à l'autre (les enquêtes de la Haute Autorité et du Bureau International du Travail sur les salaires et les divers éléments du coût de la main-d'oeuvre ont clairement démontré ce fait); si l'on considère les salaires au point de vue du revenu des ouvriers, les comparaisons ne sont pas plus valables puisque les chiffres font abstraction des avantages en nature, des allocations familiales et des impôts, tous éléments qui ont une forte influence sur le niveau du revenu.

Pour toutes ces raisons, la Commission de la Communauté Economique Européenne envisage d'entreprendre auprès d'un certain nombre d'industries une enquête, basée sur des méthodes comparables pour les 6 pays, sur les revenus des ouvriers et les charges salariales des entreprises afin de mettre à la disposition des utilisateurs les éléments de comparaison qui font actuellement défaut. Dans l'attente d'informations plus précises, les statistiques présentées ci-après donnent au moins un ordre de grandeur du niveau et de l'évolution des salaires dans les différentes industries d'un pays donné.

Toutefois, même sur le plan national, ces statistiques ne doivent pas être utilisées sans précaution. De nombreux facteurs, pour lesquels il n'a pas été possible de réunir ici tous les éléments d'information, ont une influence notable sur le niveau des salaires. On citera principalement : la localisation des industries groupées soit dans des zones de salaires différentes, soit dans des régions industrielles ou agricoles; le degré de mécanisation des entreprises et de qualification de la main-d'oeuvre; la durée du travail (les majorations pour heures supplémentaires sont en général comprises dans le gain horaire moyen); la structure des effectifs ouvriers selon la situation de famille (dont l'influence n'est pas négligeable lorsque les suppléments familiaux sont partie intégrante du salaire); enfin la proportion des apprentis par rapport à l'effectif total. Ce dernier point revêt une singulière importance pour les charbonnages, notamment aux Pays-Bas, où le nombre des apprentis est particulièrement élevé parmi les ouvriers du jour.

Les tableaux sont présentés séparément pour chaque pays, les groupes industriels retenus sont tirés des statistiques nationales traditionnelles et les activités ont été classées par ordre décroissant selon le niveau des salaires, l'année 1958 étant prise comme référence.

En raison des réserves précédemment évoquées, il n'a pas été procédé à des regroupements de branches industrielles, ni à l'établissement de tableaux d'ensemble de la Communauté. On a également renoncé à toute présentation en pourcentage (par rapport

au salaire moyen de l'ensemble de l'industrie par exemple) pour éviter que des comparaisons de pays à pays soient effectuées par lecteur non averti.

Afin d'obtenir une meilleure comparabilité, la statistique des salaires a été établie non seulement pour l'ensemble du personnel ouvrier, mais également pour les ouvriers du sexe masculin. Les industries du charbon et de l'acier occupant presque exclusivement des hommes, il a semblé nécessaire de comparer leurs salaires avec ceux des ouvriers du même sexe des autres industries.

Les tableaux des différents pays indiquent qu'il s'agit de la statistique des gains. Cette terminologie ne correspond pas à celle qui a été adoptée par la Haute Autorité, laquelle comprend dans le gain non seulement le salaire direct, mais aussi les primes de résultat, les gratifications, la rémunération des congés et jours fériés ainsi que les avantages en nature. La Haute Autorité n'a cependant pas cru devoir modifier cette appellation, les différents Instituts ayant retenu, pour cette série statistique, la notion de gain, voulant exprimer par là qu'il s'agit des salaires effectifs par opposition à la statistique des taux de salaires, laquelle ne porte que sur les salaires contractuels ou conventionnels.

ALLEMAGNE (R.F.)

La statistique ci-après a été transmise à la Haute Autorité par l'Institut Fédéral de Statistique. Elle est établie trimestriellement en février, mai, août et novembre de chaque année. Les chiffres figurant dans les tableaux correspondent à la moyenne de ces quatre mois.

L'enquête couvre environ 25 % des ouvriers dans les entreprises occupant 10 travailleurs et plus, la totalité des travailleurs des mines de charbon, et dans la construction 10 % des ouvriers dans les entreprises occupant 5 travailleurs et plus.

Sont considérés comme «ouvriers» les personnes exerçant une activité dépendante et ayant l'obligation de cotiser à la Caisse d'Assurances pour les rentes de vieillesse des ouvriers.

Sont exclus :

- les employés et contremaîtres;
- les travailleurs comptant plus de 3 jours de maladie ou d'accident;
les travailleurs congédiés ou embauchés au cours de la période de référence;
- les travailleurs occupés d'une façon permanente pendant une durée inférieure au temps régulier (ouvrier à mi-temps, femmes de charge payées à l'heure, personnel des cantines etc.);
- les membres de la famille aidant l'ouvrier;
- les stagiaires;
- les apprentis;
- les monteurs et ouvriers de montage ayant travaillé pendant la période d'enquête en dehors du lieu de celle-ci;
- les ouvriers de la construction en congé;
- les travailleurs à domicile;

On entend par «gain brut» la rémunération brute gagnée réellement par les ouvriers considérés au cours des heures travaillées et non travaillées mais payées.

Sont compris dans les salaires bruts : les suppléments de salaires prévus ou non prévus par les conventions, les majorations pour travail à forfait, en équipe, les bonis, les heures supplémentaires, les majorations pour heures supplémentaires, travail de nuit, du dimanche, les primes de rendement, pour travaux salissants et pénibles, ainsi que les suppléments familiaux, gratifications diverses bénévoles ou conventionnelles et paiements pour congés payés, jours fériés payés et pour les charbonnages la contrevalet du charbon gratuit ou à prix réduit.

Sont exclus les remboursements réels n'ayant aucun caractère de rémunération, les gratifications exceptionnelles telles que participations aux bénéfices, les gratifications de Noël et du Jour de l'An, les primes de séparation, les assistances sociales occasionnelles, les allocations en cas de chômage partiel et les allocations familiales.

La statistique ci-après montre que les salaires des mineurs du fond se situaient, en 1958 comme les années précédentes, largement en tête de la hiérarchie. Les augmenta-

tions dont ces travailleurs avaient bénéficié depuis 1953, étaient en valeur absolue très nettement plus élevées que celles enregistrées dans les autres industries; en pourcentage elles n'étaient égalées que dans le secteur de l'industrie alimentaire.

Les salaires des travailleurs du jour des mines de charbon étaient légèrement au dessus de la moyenne calculée pour l'ensemble de l'industrie et les augmentations tant relatives qu'absolues dont avaient bénéficié ces travailleurs, étaient à peu près égales à la moyenne. Il est nécessaire de signaler que les salaires des ouvriers des charbonnages comprennent la contrevaletur du charbon gratuit ou à prix réduit; le coût, pour les entreprises, de cet avantage en nature s'est élevé en 1958 à Pfg. 0.19 par heure travaillée.

Les salaires des sidérurgistes se classaient au second rang, de même que l'augmentation de ces salaires entre 1953 et 1958; en pourcentage toutefois cette majoration se situe au niveau constaté pour l'ensemble de l'industrie.

ALLEMAGNE (RF)

GAINS HORAIRES MOYENS BRUTS DANS LES
DIFFERENTES INDUSTRIES

Unité: Pfg.

Branche industrielle	Moyenne 1953	Moyenne 1954	Moyenne 1955	Moyenne 1956	Moyenne 1957	Moyenne 1958	Augmentation de 1953 à 1958	
							en Pfg.	en %
1. Charbonnages								
Hommes								
a) fond	236,3	241,4	261,3	311,8 ¹⁾	338,9 ¹⁾	349,5 ¹⁾	113,2	48
b) jour	183,7	185,7	201,2	219,4	238,6	253,3	69,6	38
2. Sidérurgie								
Hommes	211,5	219,3	236,5	257,6	284,0	291,0	79,5	38
Ensemble (H. + F.)	211,6	219,3	236,4	258,0	280,9	287,5	75,9	36
3. Imprimerie								
Hommes	212,5	216,1	227,5	245,1	269,3	287,9	75,4	35
Ensemble	184,4	187,0	196,1	211,3	232,6	250,9	66,5	36
4. Industries des métaux non-ferreux								
Hommes	183,8	189,6	203,1	223,0	242,3	256,8	73,0	40
Ensemble	179,9	185,2	198,2	217,4	235,5	248,5	68,6	38
5. Fonderies								
Hommes	198,6	204,6	219,8	240,8	258,7	252,8	54,2	27
Ensemble	196,2	202,1	216,8	237,4	254,6	242,3	46,1	23
Ensemble des industries								
Hommes	182,4	187,0	199,6	217,1	236,1	251,0	68,6	38
Ensemble	167,4	171,5	182,7	207,2	216,8	231,5	64,1	38
6. Industrie chimique								
Hommes	187,1	190,4	200,4	218,5	234,7	249,9	62,8	34
Ensemble	170,4	174,0	183,2	200,9	216,7	230,8	60,4	35
7. Verrerie								
Hommes	173,8	178,4	189,2	205,8	223,5	249,2	75,4	43
Ensemble	158,8	162,7	171,5	186,3	201,4	226,6	67,8	43
8. Brasserie								
Hommes	179,7	185,4	195,5	209,2	227,2	248,1	68,4	38
Ensemble	174,6	180,2	190,2	203,9	221,6	242,7	68,1	39

1) Y compris la prime de mineur.

Suite:

ALLEMAGNE (RF)

Branche industrielle	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Augmentation de 1953 à 1958	
	1953	1954	1955	1956	1957	1958	en Pfg.	en %
9. Bâtiment								
Hommes	180,6	185,8	201,0	214,2	231,3	246,4	65,8	36
Ensemble	180,5	185,8	201,0	214,1	231,2	246,4	65,9	37
10. Industrie transformatrice des métaux								
Hommes	181,4	185,9	196,8	215,1	231,6	246,4	65,0	36
Ensemble	171,0	174,5	184,3	201,3	217,1	231,4	60,4	35
11. Industrie de la pierre et des terres								
Hommes	162,6	169,9	183,6	200,5	220,5	237,4	74,8	46
Ensemble	161,3	168,7	182,2	198,9	218,8	235,6	74,3	46
12. Industrie du papier								
Hommes	165,7	172,9	182,2	196,8	219,3	235,8	70,1	42
Ensemble	157,7	163,9	172,6	186,9	209,1	224,6	66,9	42
13. Industrie du cuir								
Hommes	169,6	173,2	183,9	194,5	207,6	228,9	59,3	35
Ensemble	158,0	161,1	170,7	180,8	192,7	213,0	55,0	35
14. Industrie alimentaire								
Hommes	153,4	158,4	169,2	184,1	203,6	227,2	73,8	48
Ensemble	123,4	127,6	136,6	148,2	165,2	189,7	66,3	54
15. Céramique								
Hommes	171,2	176,8	185,2	199,4	213,9	224,8	53,6	31
Ensemble	145,1	148,9	154,3	170,0	182,6	193,3	48,2	33
16. Vêtement								
Hommes	158,2	162,0	171,3	187,7	210,2	224,1	65,9	42
Ensemble	114,0	117,3	124,6	137,7	153,1	166,9	52,9	46
17. Industrie des matières plastiques								
Hommes	162,1	166,1	178,2	194,4	209,7	224,0	61,9	38
Ensemble	136,5	140,2	149,4	162,5	176,4	190,3	53,8	39
18. Industrie transformatrice du papier								
Hommes	160,4	164,4	173,1	186,9	207,4	221,2	60,8	38
Ensemble	123,7	126,5	132,9	143,7	162,1	173,6	49,9	40

Suite:

ALLEMAGNE (RF)

Branche industrielle	Moyenne 1953	Moyenne 1954	Moyenne 1955	Moyenne 1956	Moyenne 1957	Moyenne 1958	Augmentation de 1953 à 1958	
							en P fg.	en %
19. Industrie transforma- trice du bois								
Hommes	148,4	152,4	163,2	182,6	202,4	217,4	69,0	46
Ensemble	140,8	143,9	153,5	170,9	189,4	203,9	63,1	45
20. Chaussures								
Hommes	158,2	161,6	168,4	182,3	201,5	217,1	58,9	37
Ensemble	130,4	132,7	138,9	153,6	170,6	185,1	54,7	42
21. Textile								
Hommes	153,1	156,2	164,7	179,2	206,9	215,5	62,4	41
Ensemble	130,9	133,6	140,4	153,8	176,7	186,8	55,9	43
22. Instruments de musique et jouets								
Hommes	156,0	159,4	170,8	185,4	199,4	212,1	56,1	36
Ensemble	130,1	132,0	141,5	153,5	166,3	180,6	50,5	39
23. Maroquinerie								
Hommes	155,0	159,3	169,6	183,1	195,9	211,3	56,3	36
Ensemble	118,4	122,3	128,9	140,5	151,1	165,0	46,6	39
24. Scierie								
Hommes	136,5	139,8	149,2	166,1	186,6	200,6	64,1	47
Ensemble	134,0	136,6	145,4	161,9	181,6	195,4	61,4	46

BELGIQUE

La statistique ci-après a été transmise à la Haute Autorité par l'Institut National de la Statistique; elle provient des enquêtes sur les salaires organisées par cet Institut dans le cadre des travaux du Benelux.

Le champ de l'enquête a été en 1958 considérablement élargi, tant en ce qui concerne le nombre d'entreprises qui y ont collaboré que celui des branches industrielles sur lesquelles elle a porté. Jusqu'en 1957 l'enquête visait les entreprises occupant au moins 20 ouvriers, cette limite a été ramenée en 1958 à 10 ouvriers et même 5 pour l'industrie du bâtiment, de sorte que le nombre des entreprises questionnées est passé de 900 à près de 2 600 couvrant environ 500 000 ouvriers contre 350 000 en 1957. Il convient donc, en raison de l'extension prise par l'enquête, de faire preuve d'une certaine prudence en confrontant les résultats de 1958 avec ceux des années antérieures.

En outre, la nomenclature des industries a subi certaines modifications afin de la rendre conforme à la nomenclature de l'ONU (C.I.T.I.).

Les données sont empruntées à la comptabilité des entreprises soumises à l'enquête, elles ont en principe trait à une période de paie située au mois d'octobre de chaque année. Cette période doit être exempte de jours fériés et de jours de congé.

L'enquête porte exclusivement sur les travailleurs manuels. Les catégories suivantes n'ont pas été prises en considération :

- les chefs d'équipe, les contremaîtres, les employés et les ouvriers payés au mois;
- les ouvriers atteints d'une incapacité de travail complète ou partielle;
- les ouvriers qui travaillent par équipe, ou se relaient, ou assurent un travail continu, à moins que ce genre de travail ne soit normal dans la branche d'industrie considérée;
- les ouvriers qui, soit en raison d'une maladie, soit pour d'autres motifs, n'ont pas pu travailler durant toute la période de l'enquête.
- les ouvriers qui travaillent à domicile.

On entend par gain brut toute rémunération en numéraire que l'ouvrier reçoit de son patron pour le travail effectué au cours de la période de paie considérée, notamment :

- le salaire contractuel par heure, par jour ou par semaine;
- le salaire à la pièce, salaire pour travail à façon, salaire au rendement, etc.;
- les sursalaires pour travail d'équipe ou travail continu normal;
- les primes d'assiduité, de régularité et d'ancienneté;
- les primes pour travail dangereux, insalubre, malpropre, etc.;
- le sursalaire pour heures supplémentaires, travail de nuit ou du dimanche;
- autres sursalaires éventuels.

Ne sont pas compris dans le gain brut :

- les allocations familiales légales ou extra-légales, etc.;
- les allocations en vue de l'assistance personnelle;
- les indemnités allouées pour usure de vêtements de travail ou outils personnels;

- les frais de déplacement et de séjour;
- les primes spéciales, les gratifications ou les participations dans les bénéfices;
- la prime de fin d'année dans les charbonnages;
- les rémunérations en nature;
- les charges patronales et extra-légales.

Ne sont pas déduits du gain brut :

- le montant de la taxe sur le salaire incombant à l'ouvrier et retenu par l'employeur;
- le montant des charges sociales incombant à l'ouvrier et retenu par l'employeur;
- les amendes.

Les heures prises en considération pour le calcul du gain horaire sont les heures de travail effectivement prestées, tant celles constituant la durée du travail normal que celles prestées au travail supplémentaire, au travail de nuit ou du dimanche.

En cas de travail supplémentaire, de nuit ou du dimanche ou de travail par équipe, seules les heures consacrées effectivement au travail sont portées en compte et non les heures fictives octroyées à l'ouvrier pour le calcul du sursalaire.

Les tableaux ci-après montrent que les salaires versés aux mineurs du fond des charbonnages, se situaient presque au sommet de la hiérarchie, juste après ceux des raffineries de pétrole; l'augmentation enregistrée pendant la période 1953-1958 dépassait en valeur le niveau constaté dans les autres branches et en pourcentage celui calculé pour l'ensemble des industries. Les mineurs du jour, si leur salaire était un peu inférieur à la moyenne de l'ensemble des activités, avaient enregistré une augmentation un peu supérieure à la moyenne tant en valeur absolue que relative.

L'industrie sidérurgique a été scindée en deux groupes : d'une part les industries relevant de la CECA, d'autre part celles non couvertes par le Traité. Les salaires des sidérurgistes CECA étaient, fin 1958, sensiblement plus élevés que ceux des sidérurgistes non CECA; ils se situaient au 5ème rang de la pyramide et faisaient apparaître une augmentation, entre 1953 et 1958, dépassant nettement, en valeur et en pourcentage, celle calculée pour l'ensemble des activités.

BELGIQUE

GAINS HORAIRES MOYENS BRUTS DANS LES
DIFFERENTES INDUSTRIES

Unité: Frb.

Branche industrielle	Octobre 1953	Octobre 1954	Octobre 1955	Octobre 1956	Octobre 1957	Octobre 1958	Augmentation de 1953 à 1958	
							Frb.	%
1. Raffineries de pétrole								
Hommes	-	32,74	33,38	36,20	44,31	45,56		
Ensemble	-	32,46	33,20	35,93	43,95	45,14		
2. Charbonnages 1)								
Hommes								
a) fond	32,63	32,98	33,78	40,26 ²⁾	42,67	43,38	10,75	33
b) jour	22,68	22,74	23,12	27,56 ²⁾	29,18	38,42	7,74	34
c) fond + jour	29,69	29,92	30,68	35,33 ²⁾	39,03	39,82	10,13	34
3. Construction navale et réparation des navires								
Hommes	32,04	33,34	36,01	41,54	44,64	41,83	9,79	31
Ensemble (H. + F.)	32,01	33,28	35,99	41,50	44,58	41,77	9,76	30
4. Industrie de l'automobile								
Hommes	39,21	35,07	36,33	38,54	40,54	41,61	2,40	6
Ensemble	38,94	34,75	35,97	38,18	40,26	41,27	2,33	6
5. Sidérurgie relevant de la C.E.C.A.								
Hommes	30,36	31,55	32,90	34,68 ³⁾	38,70	39,68	9,32	31
Ensemble	30,36	31,55	32,90	34,68 ³⁾	38,70	39,68	9,32	31
6. Imprimerie de journaux								
Hommes	29,05	30,03	30,29	35,45	36,95	36,81	7,76	27
Ensemble	27,98	28,79	29,27	34,58	35,50	35,87	7,89	28
7. Fabrication d'engrais azotés								
Hommes	-	29,24	29,57	32,25	34,42	36,07		
Ensemble	-	28,94	29,47	31,79	34,24	35,91		

1) Pour la période 1953-1955 moyenne de l'année; à partir de 1956 moyenne du 4ème trimestre.

2) Y compris subvention gouvernementale pour jours de repos compensatoire de la réduction de la durée du travail - chiffres rectifiés.

3) Ce chiffre ne tient pas compte de l'influence de la réduction de la durée hebdomadaire du travail.

Suite:

BELGIQUE

Branche industrielle	Octobre 1953	Octobre 1954	Octobre 1955	Octobre 1956	Octobre 1957	Octobre 1958	Augmentation de 1953 à 1958	
							Fib.	%
8. Cokeries								
Hommes	-	-	-	-	-	35,46		
Ensemble	-	-	-	-	-	35,41		
9. Fabrications métal- liques, à l'exclusion des machines et du matériel de transport								
Hommes	-	-	-	-	-	33,64		
Ensemble	-	-	-	-	-	31,61		
10. Carrières de chaux								
Hommes	-	-	29,86	32,84	33,73	33,63		
Ensemble	-	-	17,86	32,84	33,73	33,63		
11. Fabrication d'autres matières premières ou produits chimiques								
Hommes	-	-	-	-	-	33,44		
Ensemble	-	-	-	-	-	31,31		
12. Industrie des métaux non-ferreux								
Hommes	-	-	-	-	-	33,41		
Ensemble	-	-	-	-	-	32,21		
13. Industrie électrotechnique								
Hommes	25,80	26,78	27,18	30,61	31,91	33,32	7,52	29
Ensemble	21,86	23,44	23,49	26,43	27,49	28,44	6,58	30
14. Fabrication de bas et de chaussettes								
Hommes	-	-	27,07	31,84	34,22	33,22		
Ensemble	-	-	20,28	23,47	25,62	24,57		
15. Carrières de grès								
Hommes	-	-	27,91	29,43	33,46	32,77		
Ensemble	-	-	27,91	29,43	33,46	32,77		
16. Briqueteries								
Hommes	25,23	26,07	26,53	30,23	32,75	32,72	7,49	30
Ensemble	23,48	24,24	24,64	27,97	30,47	31,09	7,61	32

Suite:

BELGIQUE

Branche industrielle	Octobre 1953	Octobre 1954	Octobre 1955	Octobre 1956	Octobre 1957	Octobre 1958	Augmentation de 1953 à 1958	
							Frb.	%
17. Construction des machines, à l'exclusion des mach. électriques								
Hommes	-	25,23	27,20	30,53	31,63	32,67		
Ensemble	-	25,16	26,93	30,18	31,28	32,36		
Ensemble des industr.								
Hommes	25,49	26,35	27,21	30,04	31,92	32,59	7,10	28
Ensemble	23,07	24,14	24,89	27,41	29,23	29,82	6,75	29
18. Imprimerie de livres								
Hommes	25,88	28,30	27,93	30,14	30,92	32,56	6,68	26
Ensemble	24,12	26,09	25,28	27,33	28,23	29,73	5,61	23
19. Carrières d'ardoise								
Hommes	24,22	25,27	25,85	27,48	31,23	32,34	8,12	34
Ensemble	24,22	25,27	25,85	27,48	31,23	32,34	8,12	34
20. Fabrication du ciment								
Hommes	-	-	-	-	-	32,28		
Ensemble	-	-	-	-	-	31,96		
21. Construction de matériel de chemin de fer et de tramways								
Hommes	-	-	-	-	-	31,75		
Ensemble	-	-	-	-	-	31,69		
22. Sidérurgie ne relevant pas de la C.E.C.A.								
Hommes	-	-	-	-	-	31,63		
Ensemble	-	-	-	-	-	31,63		
23. Fabrication de superphosphates								
Hommes	23,76	23,22	25,43	27,51	29,81	31,41	7,65	32
Ensemble	23,74	23,01	25,18	27,27	29,47	31,16	7,42	31
24. Fabrication de la pâte à papier, du papier et du carton								
Hommes	-	-	-	-	-	31,39		
Ensemble	-	-	-	-	-	29,89		

BELGIQUE

Suite:

Branche industrielle	Octobre 1953	Octobre 1954	Octobre 1955	Octobre 1956	Octobre 1957	Octobre 1958	Augmentation de 1953 à 1958	
							Frb.	%
25. Industrie du caoutchouc ¹⁾								
Hommes	25,51	28,48	27,55	28,89	31,36	31,08	5,57	22
Ensemble	23,02	25,85	24,73	25,81	28,68	28,50	5,48	24
26. Carrières de porphyre								
Hommes	-	-	-	-	-	30,85		
Ensemble	-	-	-	-	-	30,85		
27. Reliure de livres								
Hommes	-	-	-	-	-	30,84		
Ensemble	-	-	-	-	-	24,56		
28. Sucrierie								
Hommes	-	-	-	-	-	30,73		
Ensemble	-	-	-	-	-	29,80		
29. Travaux hydrauliques, ferroviaires, routiers								
Hommes	-	-	-	-	-	30,64		
Ensemble	-	-	-	-	-	30,64		
30. Fabrication de verre plat								
Hommes	-	-	-	-	-	30,37		
Ensemble	-	-	-	-	-	29,81		
31. Construction de bâtiments								
Hommes	24,28	25,26	25,67	27,84	30,34	30,24	5,96	25
Ensemble	24,22	25,26	25,67	27,84	30,34	30,24	6,02	25
32. Fabrication de savon, produits de lavage synthétiques, parfums, dentifrices et produits cosmétiques								
Hommes	23,65	24,13	25,58	28,22	28,68	30,19	6,54	28
Ensemble	18,52	18,78	20,44	22,78	23,26	24,73	6,21	34

1) Pour 1953 et 1954 concerne uniquement la fabrication de pneumatiques.

BELGIQUE

Suite:

Branche industrielle	Octobre	Octobre	Octobre	Octobre	Octobre	Octobre	Augmentation de 1953 à 1958	
	1953	1954	1955	1956	1957	1958	Frb.	%
33. Fabrication d'articles en papier et en carton								
Hommes	-	-	-	-	-	30,03		
Ensemble	-	-	-	-	-	25,26		
34. Boulangerie								
Hommes	-	-	-	-	-	29,92		
Ensemble	-	-	-	-	-	29,21		
35. Fabrication des faïences et des porcelaines								
Hommes	24,25	24,34	25,06	26,49	29,61	29,91	5,66	23
Ensemble	19,57	19,51	19,93	21,55	24,01	23,62	4,05	21
36. Carrières de dolomie								
Hommes	-	-	-	-	-	29,60		
Ensemble	-	-	-	-	-	29,60		
37. Réparation de véhicules automobiles								
Hommes	-	-	-	-	-	29,47		
Ensemble	-	-	-	-	-	29,36		
38. Menuiserie								
Hommes	24,79	24,16	24,65	26,76	29,12	29,39	4,60	19
Ensemble	24,54	23,60	24,34	26,46	28,73	28,85	4,31	18
39. Fabrication de cigarettes								
Hommes	23,52	23,91	25,22	26,85	27,65	29,29	5,77	25
Ensemble	18,27	19,30	19,86	21,46	22,15	23,84	5,57	30
40. Fabriques de matières plastique et d'articles en matière plastique								
Hommes	-	24,43	25,32	25,78	28,78	29,25		
Ensemble	-	22,34	23,40	23,89	26,85	26,07		
41. Extraction du sable, de l'argile de la marne et du gravier								
Hommes	-	-	-	-	-	28,81		
Ensemble	-	-	-	-	-	28,81		

BELGIQUE

Suite:

Branche industrielle	Octobre	Octobre	Octobre	Octobre	Octobre	Octobre	Augmentation de 1953 à 1958	
	1953	1954	1955	1956	1957	1958	Frb.	%
Fabriques de carreaux de pavement et de revêtement								
Hommes	23,16	23,29	23,88	26,27	29,55			
Ensemble	20,43	20,55	21,13	22,97	25,50			
42. Fabrication de matériaux en terre cuite comme des produits réfractaires, des carreaux, des tuiles, récipients et tuyaux								
Hommes	-	-	-	-	-	28,77		
Ensemble	-	-	-	-	-	27,31		
43. Brasserie et malterie								
Hommes	20,90	21,92	23,71	25,57	28,65	28,64	7,74	37
Ensemble	20,68	21,74	23,43	25,31	28,34	28,41	7,73	37
44. Verrerie, à l'exclusion du verre plat								
Hommes	22,72	24,25	24,63	25,40	28,44	28,61	5,89	26
Ensemble	18,45	19,45	19,62	21,04	23,12	23,97	5,52	30
45. Carrières de petit granit								
Hommes	-	-	-	-	-	28,58		
Ensemble	-	-	-	-	-	28,58		
46. Fabrication de produits pharmaceutiques et des pansements								
Hommes	-	23,89	24,80	26,18	28,15	28,39		
Ensemble	-	17,31	17,93	20,49	21,72	21,93		
47. Huilerie et fonderie de graisse								
Hommes	-	-	-	-	-	28,37		
Ensemble	-	-	-	-	-	27,73		
48. Carrières de marbre								
Hommes	-	-	-	-	-	27,92		
Ensemble	-	-	-	-	-	27,92		

BELGIQUE

Suite:

Branche industrielle	Octobre 1953	Octobre 1954	Octobre 1955	Octobre 1956	Octobre 1957	Octobre 1958	Augmentation de 1953 à 1958	
							Frb.	%
49. Fabrication de tabacs								
Hommes	-	-	-	-	-	27,78		
Ensemble	-	-	-	-	-	22,52		
50. Fabrication de ciment-asbeste								
Hommes	-	-	-	-	-	27,74		
Ensemble	-	-	-	-	-	27,21		
51. Blanchisserie: nettoyage chimique et teinturerie								
Hommes	-	-	-	-	-	27,52		
Ensemble	-	-	-	-	-	19,94		
52. Filature et tissage du coton, tissage de la soie artificielle								
Hommes	19,86	21,58	22,60	25,28	27,26	27,44	7,58	38
Ensemble	17,33	19,26	20,02	22,17	24,42	24,47	7,14	41
53. Fabrication d'autres articles en bois à l'exclusion de l'in- dustrie du meuble								
Hommes	-	-	-	-	-	27,40		
Ensemble	-	-	-	-	-	25,15		
54. Filature et tissage de la laine								
Hommes	22,47	21,67	23,15	24,74	26,79	27,40	4,93	22
Ensemble	19,23	19,07	19,46	20,34	22,71	23,32	4,09	21
55. Fabrication de margarine								
Hommes	21,16	21,46	22,89	25,15	27,16	27,37	6,21	29
Ensemble	19,84	20,46	21,90	23,93	26,20	26,28	6,44	32
56. Confection de vête- ments pour hommes, dames, enfants, vête- ments de pluie, vêtements en cuir								
Hommes	21,94	22,24	23,89	25,42	26,93	27,37	5,43	25
Ensemble	15,06	15,60	15,70	17,00	18,35	18,79	3,73	25

BELGIQUE

Suite:

Branche industrielle	Octobre	Octobre	Octobre	Octobre	Octobre	Octobre	Augmentation de 1953 à 1958	
	1953	1954	1955	1956	1957	1958	Fbr.	%
57. Fabrication de matières premières colorantes, des peintures et vernis								
Hommes	-	21,21	21,84	25,09	26,45	27,36		
Ensemble	-	20,17	20,69	23,34	24,93	25,62		
58. Meuneries								
Hommes	-	-	-	-	-	26,95		
Ensemble	-	-	-	-	-	26,64		
59. Fabrication d'autres produits alimentaires								
Hommes	-	-	-	-	-	26,94		
Ensemble	-	-	-	-	-	24,89		
60. Fabrication du cacao, du chocolat et de confiserie								
Hommes	21,06	20,81	22,25	23,97	26,67	26,94	5,88	28
Ensemble	16,35	17,00	17,68	19,07	21,37	21,60	5,25	32
61. Industrie des boissons hygiéniques et des boissons gazeuses								
Hommes	-	-	-	-	-	26,89		
Ensemble	-	-	-	-	-	25,49		
62. Bonneterie, à l'exclusion de bas et de chaussettes								
Hommes	-	-	24,07	25,08	27,90	26,80		
Ensemble	-	-	15,84	16,62	18,30	17,89		
63. Industrie du meuble								
Hommes	21,42	21,52	21,25	24,98	27,45	26,72	5,30	25
Ensemble	20,65	20,74	20,66	24,02	26,47	26,14	5,49	27
64. Fabrication d'autres produits céréales								
Hommes	-	-	-	-	-	26,62		
Ensemble	-	-	-	-	-	25,23		
65. Fabricat. de cigares								
Hommes	19,76	20,98	22,09	22,81	24,75	26,59	6,83	35
Ensemble	14,93	15,15	16,68	17,02	18,22	19,22	4,29	29

Suite :

BELGIQUE

Branche industrielle	Octobre	Octobre	Octobre	Octobre	Octobre	Octobre	Augmentation de 1953 à 1958	
	1953	1954	1955	1956	1957	1958	Frb.	%
66. Fabrication d'articles en ciment								
Hommes	-	-	-	-	-	26,52		
Ensemble	-	-	-	-	-	26,42		
67. Fabrication de tapis								
Hommes	-	-	21,46	24,74	26,61	26,43		
Ensemble	-	-	19,60	22,54	24,38	24,13		
68. Blanchiment, teinture, impression et finissage de files et tissus								
Hommes	-	-	-	-	-	26,18		
Ensemble	-	-	-	-	-	24,52		
69. Construction de motos et de vélos								
Hommes	19,43	20,70	21,67	21,99	25,20	26,17	6,74	35
Ensemble	19,00	19,31	20,20	20,82	24,08	24,84	5,84	31
70. Fabrication conserves de légumes								
Hommes	20,01	20,85	22,14	22,80	26,33			
Ensemble	15,93	16,31	17,17	18,13	20,88			
71. Confitures, fabrication de conserves de fruits								
Hommes	20,09	20,85	22,08	23,20	24,19			
Ensemble	14,74	14,95	15,69	17,33	18,22			
70/71. Fabrication des conserves de fruits et de légumes								
Hommes	-	-	-	-	26,15			
Ensemble	-	-	-	-	21,05			
72. Fabrication de chaussures (1)								
Hommes	20,31	20,86	21,89	22,36	25,16	26,14	5,83	29
Ensemble	16,85	17,44	18,60	19,12	21,51	22,40	5,55	33
73. Fabrication d'autres ouvrages en textile								
Hommes	-	-	-	-	-	26,11		
Ensemble	-	-	-	-	-	21,92		

(1) Pour 1953 et 1954 : chaussures pour hommes; à partir de 1955 : chaussures pour hommes et femmes.

Suite :

BELGIQUE

Branche industrielle	Octobre	Octobre	Octobre	Octobre	Octobre	Octobre	Augmentation de 1953 à 1958	
	1953	1954	1955	1956	1957	1958	Frb.	%
Fabrication de conserves de viande								
Hommes	-	20,73	20,47	22,22	26,63			
Ensemble	-	20,61	20,03	21,87	25,95			
74. Abatage de bétail, fabrication des préparations et conserves de viande								
Hommes	-	-	-	-	-	25,69		
Ensemble	-	-	-	-	-	24,44		
75. Filature et tissage du jute								
Hommes	-	-	-	-	-	25,68		
Ensemble	-	-	-	-	-	22,52		
76. Tannerie								
Hommes	21,37	21,23	21,68	23,16	25,33	25,53	4,16	19
Ensemble	21,03	20,24	20,76	22,05	24,04	24,21	3,18	15
77. Scierie et raboterie								
Hommes	-	-	-	-	-	25,20		
Ensemble	-	-	-	-	-	25,03		
78. Distillerie et fabrication de liqueurs								
Hommes	-	-	-	-	-	25,16		
Ensemble	-	-	-	-	-	21,81		
79. Confection de vêtements de travail, de chemises pour hommes, de sous-vêtements								
Hommes	-	-	-	-	-	24,88		
Ensemble	-	-	-	-	-	16,28		
80. Industrie du lait								
Hommes	20,53	20,40	20,62	23,88	24,91	24,86	4,33	21
Ensemble	19,47	19,53	19,81	23,03	24,14	24,07	4,60	24
81. Caisserie, tonnelerie								
Hommes	-	-	-	-	-	24,44		
Ensemble	-	-	-	-	-	23,98		

Suite :

BELGIQUE

Branche industrielle	Octobre	Octobre	Octobre	Octobre	Octobre	Octobre	Augmentation de 1953 à 1958	
	1953	1954	1955	1956	1957	1958	Frb.	%
82. Industrie du lin et de tissus de lin								
Hommes	-	-	-	-	-	24,43		
Ensemble	-	-	-	-	-	21,80		
83. Fabrication de biscuits pain d'épices pâtisseries								
Hommes	-	-	-	-	-	24,33		
Ensemble	-	-	-	-	-	19,92		
84. Industrie du diamant								
Hommes	-	-	-	-	-	24,30		
Ensemble	-	-	-	-	-	23,88		
85. Fabrication de conserves de poissons								
Hommes	-	-	-	-	-	23,77		
Ensemble	-	-	-	-	-	17,98		
86. Fabrication de tapis en fibres dures								
Hommes	-	-	-	-	-	23,63		
Ensemble	-	-	-	-	-	21,59		
87. Fabrication d'articles en cuir à l'exclusion des chaussures et des vêtements								
Hommes	-	-	21,43	22,34	23,46	23,34		
Ensemble	-	-	17,28	18,16	19,61	19,37		

FRANCE

Les données publiées ci-après pour la France résultent de l'enquête effectuée chaque année par le Ministère du Travail, au mois de septembre, auprès des entreprises occupant plus de 10 salariés. Elles sont tirées des statistiques courantes publiées par ce Ministère.

L'enquête porte sur le personnel ouvrier, y compris les apprentis. Les contre-maîtres en sont en principe exclus, sauf lorsqu'ils sont rémunérés sur une base horaire.

60 à 70 % des effectifs ouvriers de l'industrie sont ainsi recensés.

On a signalé, dans l'introduction de cette étude, les difficultés auxquelles se heurtent les comparaisons de salaires même sur le plan national; on devra tenir compte de cet avertissement tout spécialement en ce qui concerne les chiffres de la France, en raison de certaines particularités des statistiques minières de salaires qui rendent délicates les comparaisons entre industries. Le gain horaire dans les charbonnages a été calculé en divisant le salaire journalier moyen (ouvrier du fond et ouvrier du jour), tel qu'il est publié trimestriellement par le Ministère de l'Industrie et du Commerce (Bureau de documentation minière), par la durée journalière moyenne du travail. Ce gain horaire comprend les primes de toute nature (à l'exception de la prime de résultat, des indemnités de logement et de transport) et, depuis 1956, une partie de la prime de productivité (les avantages en nature en sont exclus).

Par ailleurs, les chiffres relatifs aux charbonnages portent sur le gain moyen du 3^{ème} trimestre de chaque année alors que la statistique, pour les autres industries, est basée sur le mois de septembre.

Le gain horaire dans les mines de fer porte sur le salaire des ouvriers y compris les jeunes ouvriers, les apprentis à l'exploitation et dans les centres d'apprentissage.

Sont incluses : les majorations d'ancienneté, pour heures supplémentaires, travail de nuit et du dimanche et, à partir de 1957, la prime mensuelle de programme, instituée en avril 1955.

Ne sont pas compris les avantages en nature, les gratifications, les primes non-mensuelles.

En ce qui concerne les activités autres que les mines de houille et de fer, les gains horaires ont été obtenus à partir des relevés des bordereaux de salaires relatifs à la dernière paie des mois de septembre; ils résultent de la division du montant global des rémunérations des ouvriers par le nombre des heures-ouvriers effectuées, et tiennent compte des majorations pour heures supplémentaires, ainsi que des différentes primes versées régulièrement; en sont exclus les avantages en nature, les gratifications et les primes spéciales payées en fin d'année, ou d'exercice, ou encore au moment des vacances. Le recensement s'effectue sur une quinzaine alors qu'il porte sur un mois ou un trimestre dans le secteur minier.

Il est important de rappeler que les avantages en nature dont bénéficient les ouvriers et qui sont exclus de ces statistiques, sont beaucoup plus importants dans les

mines de fer et de charbon que dans les autres secteurs; on donnera comme exemple le coût horaire de ces avantages pour les entreprises tel qu'il résulte des statistiques de la C.E.C.A. : Mines de fer 85 Fr, Mines de charbon 58 Fr, Sidérurgie 25 Fr (ces chiffres se rapportent à l'année 1958).

Pour la première fois cette année, il a été possible de faire apparaître séparément les salaires des hommes, le Ministère du Travail ayant décidé, à partir de septembre 1957, de ventiler selon le sexe les données recueillies dans son enquête annuelle sur les gains⁽¹⁾.

La séparation des salaires masculins et féminins n'étant effective que pour les années 1957 et 1958, la variation des salaires de 1953 à 1958 n'a pu être calculée que pour l'ensemble des sexes.

Les tableaux ci-après montrent que les salaires des mineurs du fond des mines de fer étaient à la fin de 1958, comme les années précédentes, très largement en tête de la pyramide des salaires; l'augmentation relative constatée entre 1953 et 1958 était à peu près équivalente à celle calculée pour l'ensemble de l'industrie, mais elle se chiffrait au double en valeur absolue. Les salaires des mineurs du jour des mines de fer se classaient au quatrième rang après ceux versés aux ouvriers de l'industrie polygraphique et aux mineurs de fond des charbonnages; l'augmentation tant relative qu'absolue de ces salaires depuis 1953 dépassait nettement le niveau relevé pour l'ensemble de l'industrie. Les salaires versés aux mineurs du fond des charbonnages venaient au troisième rang; l'augmentation entre 1953 et 1958 dépassait en valeur absolue le niveau moyen de l'ensemble de l'industrie, il lui était inférieur en pourcentage.

Le salaire des mineurs du jour était un peu inférieur à celui calculé pour l'ensemble des industries et l'augmentation depuis 1953 était en valeur et en pourcentage égale à celle de l'ensemble des activités.

Les sidérurgistes se situaient en 7^e position après l'industrie mécanique et électrique et l'industrie chimique; l'augmentation des salaires de ces ouvriers au cours de la période étudiée dépassait en valeur absolue d'environ 8 % celle constatée pour l'ensemble des activités, elle lui était égale en valeur relative.

(1) On pourra consulter à ce sujet une étude sur « la rémunération de la main-d'oeuvre masculine et féminine », publiée dans « Etudes Statistiques N° 4 octobre/décembre 1958, INSEE Paris.

FRANCE

GAINS HORAIRES MOYENS BRUTS DANS LES
DIFFERENTES INDUSTRIES

Unité : FrFr.

Branche industrielle	Septem- bre 1953(1)	Septem- bre 1954 (1)	Septem- bre 1955 (1)	Septem- bre 1956	Septem- bre 1957	Septem- bre 1958	Augmentation de 1953 à 1958	
							FrFr.	%
1. Mines de fer (Bassins de l'Est)								
Hommes								
a) fond	284	297	321	358	401	450	166	58
b) jour	176	179	200	226	268	293	117	66
2. Industrie polygraphique								
Hommes	.	.	.	.	290	350		
Ensemble (hommes + femmes)	188	199	204	237	262	317	129	69
3. Charbonnages (2)								
Hommes	.	.	.	.	.	.
a) fond	199	201	214	233	267	300	101	51
b) jour	139	142	156	173	198	223	84	60
c) fond + jour	178	181	194(3)	212	244	275	97	54
4. Industrie mécanique et électrique								
Hommes	.	.	.	.	232	257		
Ensemble	161	172	187	208	228	251	90	56
5. Industrie chimique et caoutchouc								
Hommes	.	.	.	.	236	265		
Ensemble	156	165	186	208	226	250	94	60
6. Production des métaux (y compris sidérurgie)								
Hommes	.	.	.	.	219	246		
Ensemble	151	160	181	202	217	245	94	62
7. Sidérurgie								
Hommes	.	.	.	.	.	245		
Ensemble	153	160	183	204	220	244	91	59
8. Industries diverses								
Hommes	.	.	.	.	218	244		
Ensemble	134	145	155	171	190	214	80	60

(1) Chiffres rectifiés.

(2) Moyenne du 3ème trimestre.

(3) Non compris l'avance unique exceptionnelle de FrFr. 6.000, versée en septembre.

Suite :

FRANCE

Branche industrielle	Septem- bre 1953(1)	Septem- bre 1954 (1)	Septem- bre 1955 (1)	Septem- bre 1956	Septem- bre 1957	Septem- bre 1958	Augmentation de 1953 à 1958	
							FrFr.	%
9. Industrie du verre, céramique, matériaux de construction								
Hommes	.	.	.	.	210	238		
Ensemble	134	143	161	185	202	229	95	71
Ensemble des industries								
Hommes	.	.	.	.	213	238		
Ensemble	142	150	164	184	202	226	84	59
10. Papier, carton								
Hommes	.	.	.	.	205	237		
Ensemble	137	144	159	179	194	223	86	63
11. Bâtiment et travaux publics								
Hommes	.	.	.	.	201	225		
Ensemble	138	145	156	181	201	225	87	63
12. Habillement et travail des étoffes								
Hommes	.	.	.	.	202	225		
Ensemble	117	126	134	146	164	181	64	55
13. Industries agricoles et alimentaires								
Hommes	.	.	.	.	197	220		
Ensemble	128	136	154	168	183	207	79	62
14. Industrie du bois, ameublement								
Hommes	.	.	.	.	184	207		
Ensemble	126	134	145	164	183	206	80	63
15. Cuirs et peaux								
Hommes	.	.	.	.	184	207		
Ensemble	121	131	142	156	172	196	75	62
16. Industrie textile								
Hommes	.	.	.	.	183	200		
Ensemble	124	132	144	157	171	187	63	51

(1) Chiffres rectifiés.

ITALIE

La statistique ci-après a été transmise à la Haute Autorité par le Ministère du Travail; elle provient de l'enquête effectuée par ce Ministère; les données figurant dans les tableaux ci-après portent sur le mois de septembre et non sur des moyennes annuelles comme c'était le cas dans les publications précédentes dont les références ont été données dans l'introduction.

D'après les publications du Ministère du Travail, l'enquête intéresse 43 secteurs de l'industrie. Pour 13 de ces secteurs, tous les établissements sont soumis au recensement, tandis que pour les 30 autres l'enquête est limitée aux établissements occupant au moins 10 ouvriers.

Au total, le recensement porte sur 17.500 entreprises et 1.750.000 ouvriers, soit environ 55 % des effectifs ouvriers de l'industrie.

Les ouvriers de moins de 18 ans sont inclus dans l'enquête.

On entend par gain brut les rémunérations effectivement perçues par les ouvriers pour le travail effectué au cours de la période considérée. Sont compris dans le gain horaire brut :

- le salaire au temps
- le salaire à la tâche
- les primes de rendement
- le sursalaire pour heures supplémentaires, travail de nuit et des jours de fêtes
- les indemnités de vie chère, de présence et autres à charge directe des employeurs
- la valeur des avantages en nature (logement, cantines, vêtements, nourriture, etc...).

Sont exclus les paiements pour congés payés, jours fériés payés, les gratifications ainsi que les allocations familiales.

Bien que l'enquête ait été organisée de façon à permettre une séparation des salaires masculins et féminins, il n'a pas été possible d'obtenir dans les délais impartis les chiffres relatifs aux salaires des hommes. On devra donc se contenter cette année encore d'une statistique portant sur l'ensemble des sexes. Les comparaisons entre salaires des différentes industries devront de ce fait être effectuées avec une certaine prudence. En effet, les effectifs des charbonnages et de la sidérurgie étant composés presque exclusivement de personnel masculin, il est certain que les salaires, tels qu'ils apparaissent dans le tableau ci-après, pour le charbon et l'acier, se trouvent comparative-ment plus avantagés que si la statistique, pour les autres activités, avait permis la séparation des salaires des hommes.

Les salaires versés dans la sidérurgie se situaient au 4^e rang après l'énergie électrique, l'industrie des disques (dont les effectifs étaient très faibles) et l'automobile ; l'évolution du salaire entre 1953 et 1958 faisait apparaître une augmentation nominale un peu plus élevée que la moyenne calculée pour l'ensemble de l'industrie, mais inférieure à cette moyenne en valeur relative.

En ce qui concerne les salaires des charbonnages, pour lesquels la séparation

entre ouvriers du fond et du jour n'existe pas dans la statistique du Ministère du Travail italien, on notera qu'ils occupaient la 12^e place et étaient supérieurs à la moyenne de l'ensemble de l'industrie. La méthode d'évaluation de l'avantage «logement» (compris dans le salaire direct), ayant été profondément modifiée par les charbonnages à partir de 1958 et la rectification des chiffres des années antérieures n'ayant pas été effectuée sur les nouvelles bases, il n'a pas semblé possible de maintenir dans le tableau les données relatives à la période 1953-1957, ni de calculer un coefficient d'augmentation qui aurait été dénué de signification.

ITALIE

GAINS HORAIRES MOYENS BRUTS DANS LES
DIFFERENTES INDUSTRIES

(Ensemble Hommes et Femmes)

Unité : Lires

Branche industrielle	Septem- bre 1953	Septem- bre 1954	Septem- bre 1955	Septem- bre 1956	Septem- bre 1957	Septem- bre 1958	Augmentation de 1953 à 1958	
								Lires
1. Energie électrique	245,08	255,78	274,35	299,71	304,77	330,19	85,11	35
2. Disques phonogra- phiques	246,45	241,42	244,87	296,76	305,31	311,07	64,62	26
3. Automobile, moto- cycle	221,50	227,50	244,11	275,24	284,03	295,46	73,96	33
4. Sidérurgie	229,06	236,95	249,12	272,05	279,83	284,57	55,51	24
5. Matériel ferroviaire	193,52	201,39	219,85	240,41	251,63	278,58	85,06	44
6. Production de films	238,74	235,82	238,93	240,60	246,84	275,88	37,14	16
7. Caoutchouc	203,37	220,97	246,53	255,29	267,85	274,44	71,07	35
8. Arts graphiques	203,54	213,84	226,91	246,56	263,77	274,11	70,57	35
9. Construction navale	191,38	193,57	204,92	227,97	235,62	259,48	68,10	36
10. Métaux non-ferreux	196,69	205,98	221,93	249,93	248,80	259,30	62,61	32
11. Mines (non compris char- bonnages)	181,52	194,13	212,44	236,88	243,95	252,06	70,54	39
12. Charbonnages (fond + jour)						251,01		
13. Fonderie de 2 ^e fusion	188,21	198,43	205,35	224,47	231,82	241,69	53,48	28
14. Chimie	179,21	188,27	198,84	214,96	224,90	238,02	58,81	33
15. Verre	187,91	194,05	206,85	215,00	224,10	236,61	48,70	26
16. Grès et matériaux réfractaires	179,91	182,86	198,69	210,02	214,93	233,00	53,09	30
17. Ciment	173,40	182,74	192,01	207,29	212,21	228,30	54,90	32
18. Machines et appareils électriques	183,15	190,36	193,72	209,59	215,05	225,61	42,46	23
19. Sucre	180,43	189,10	199,55	208,74	219,27	224,77	44,34	25
20. Industries mécaniques diverses	176,29	183,15	187,85	208,00	212,03	221,73	45,44	26
Ensemble des industries	170,49	177,37	187,35	202,74	209,19	218,94	48,45	28
21. Textiles artificiels	176,01	181,56	192,91	207,00	209,99	213,14	37,13	21
22. Papier et carton	153,53	160,07	174,46	186,30	189,90	210,67	57,14	37
23. Cuir	168,50	173,68	178,40	188,46	187,20	195,94	27,44	16
24. Laine	156,16	163,48	167,44	177,56	183,52	191,34	35,18	23
25. Meunerie	142,47	156,74	163,06	178,09	183,17	188,17	45,70	32

Suite :

ITALIE

Unité : Lires

Branche industrielle	Septem- bre	Septem- bre	Septem- bre	Septem- bre	Septem- bre	Septem- bre	Augmentation de 1953 à 1958	
	1953	1954	1955	1956	1957	1958	Lires	%
26. Fabrication de bicyclettes	155,36	169,47	167,55	180,84	182,13	185,50	30,14	19
27. Céramique	154,10	157,47	167,92	175,78	179,32	185,38	31,28	20
28. Plâtre et chaux	143,23	149,95	155,39	165,18	170,77	181,62	38,39	27
29. Briques et tuiles	132,88	140,91	151,04	160,73	162,82	177,77	44,89	34
30. Produits sucrés	136,55	138,67	148,36	158,43	162,91	176,73	40,18	29
31. Jute	146,21	154,33	155,44	167,20	180,68	174,55	28,34	19
32. Fabrication de chapeaux	140,96	148,54	152,79	163,45	168,83	173,86	32,90	23
33. Coton	141,44	147,66	152,98	162,17	168,76	172,89	31,45	22
34. Lin et chanvre	134,37	139,61	144,57	151,79	158,04	166,93	32,56	24
35. Soie (tissage)	138,16	142,51	146,64	155,39	159,26	163,99	25,83	19
36. Pâtes alimentaires	122,56	130,58	136,82	149,00	152,08	158,41	35,85	29
37. Bas et chaussettes	129,65	136,94	140,56	149,23	152,85	157,24	27,59	21
38. Conserves	115,25	123,70	135,36	144,31	149,32	153,64	38,39	33
39. Bois	124,73	130,06	132,42	143,27	146,69	153,36	28,63	23
40. Chaussures	130,60	133,75	139,33	149,13	148,53	153,07	22,47	17
41. Bonneterie	116,98	121,78	125,70	133,64	136,08	142,74	25,76	22
42. Soie (Moulinage)	119,87	119,83	123,60	127,31	132,12	139,35	19,48	16
43. Soie (dévidage)	67,68	66,24	73,05	77,87	83,56	86,40	18,72	28

LUXEMBOURG

La statistique présentée ci-après pour le Luxembourg a été transmise à la Haute Autorité par le Ministère des Affaires Economiques. Elle provient des enquêtes sur les salaires organisées par le Ministère dans le cadre des travaux du Bénélux auprès des entreprises occupant au moins 10 ouvriers.

Comme pour la Belgique, les données sont empruntées à la comptabilité des entreprises soumises à l'enquête; elles ont en principe trait à une période de paie située au mois d'octobre de chaque année.

Les définitions des ouvriers, des gains horaires et des heures prises en considération sont semblables à celles qui ont été décrites pour la Belgique. Comme dans ces pays le champ de l'enquête a été élargi.

Les salaires des mines de fer, pour lesquels on a séparé les ouvriers du fond de ceux du jour, et de la sidérurgie ont été tirés des statistiques établies par la Haute Autorité. Ainsi qu'on le souligne pour la Belgique et les Pays-Bas, la notion du salaire direct retenu par la Haute Autorité pour ses enquêtes correspond pratiquement à celle du Bénélux. Les deux statistiques peuvent de ce fait être utilisées conjointement.

A la fin de 1958 les salaires versés dans les mines de fer et la sidérurgie dépassaient largement ceux versés dans les autres branches, les salaires des sidérurgistes se classaient entre ceux des mineurs du fond et ceux des mineurs du jour des mines de fer. L'augmentation enregistrée entre 1953 et 1958 était, pour la sidérurgie, supérieure en valeur absolue, à celle constatée dans les autres activités, en pourcentage elle n'était dépassée que par l'industrie du caoutchouc; pour les mines de fer l'évolution au cours de la période étudiée faisait apparaître une augmentation inférieure, en valeur absolue et en pourcentage, à celle calculée pour l'ensemble de l'industrie.

Enfin, il convient de signaler qu'en raison de l'importance prépondérante de la sidérurgie et des mines luxembourgeoises, la moyenne pour l'ensemble des activités se trouve fortement influencée par ces deux industries.

LUXEMBOURG

GAINS HORAIRES MOYENS BRUTS DANS LES
DIFFERENTES INDUSTRIES

Unité : Frb.

Branche industrielle	Octobre	Octobre	Octobre	Octobre	Octobre	Octobre	Augmentation	
	1953	1954	1955	1956	1957	1958	de 1953 à 1958	
							Fr.	%
1. Mines de fer								
Hommes								
a) fond	-	49,06 ²⁾	50,22 ²⁾	50,74 ²⁾	55,95 ²⁾	56,50 ²⁾		
b) jour	-	33,11 ²⁾	35,69 ²⁾	36,57 ²⁾	41,52 ²⁾	41,58 ²⁾		
c) fond + jour	42,58 ¹⁾	43,03 ¹⁾	45,37 ²⁾	45,77 ²⁾	50,87 ²⁾	51,10 ²⁾	8,52	20
2. Sidérurgie	33,07 ¹⁾	34,56	37,34	40,17	46,17 ³⁾	47,42 ¹⁾	14,35	43
3. Livres								
Hommes	30,53	30,32	31,30	34,36	37,63	41,24	10,71	35
Ensemble	27,93	30,32	31,30	32,69	35,36	38,53	10,60	38
Ensemble des industries								
Hommes	30,65	31,34	33,07	34,83	38,94	40,88	10,23	33
Ensemble	29,81	30,72	32,34	34,32	38,28	40,25	10,44	35
4. Journaux								
Hommes	34,34	33,90	34,21	38,19	40,56	40,61	6,27	18
Ensemble (H + F)	34,34	33,90	34,21	-	-	40,61	6,27	18
5. Industrie du caoutchouc								52
Hommes	25,74	27,92	31,10	31,10	39,12	39,03	13,29	
Ensemble	25,74	27,92	31,10	-	-	-	-	
6. Carrières								
Hommes	25,82	25,15	31,23	30,55	34,13	35,18	9,36	36
7. Machines								
Hommes	-	26,98	27,24	26,84	34,00	35,15		
Ensemble	-	26,98	27,24	-	-	-		
8. Brasseries								
Hommes	26,64	27,49	28,55	30,05	31,99	34,72	8,08	30
9. Conserves de viande								
Hommes	-	-	-	-	-	33,95	-	-
10. Ciments								
Hommes	27,08	27,08	27,39	28,92	32,80	33,81	6,73	25
Ensemble	26,94	27,08	27,39	28,65	32,46	33,65	6,71	25

(1) moyenne annuelle

(2) novembre

(3) septembre

Suite :

LUXEMBOURG

Branche industrielle	Octobre 1953	Octobre 1954	Octobre 1955	Octobre 1956	Octobre 1957	Octobre 1958	Augmentation de 1953 à 1958	
							Frb.	%
11. Carreaux de revêtement								
Hommes	26,92	27,10	27,53	29,95	31,83	33,32	6,40	24
Ensemble	26,92	26,52	26,82	29,22	31,05	32,62	5,70	21
12. Cigarettes								
Hommes	26,54	24,95	26,42	31,50	32,66	32,32	5,78	22
Ensemble	19,49	19,79	20,88	21,95	22,64	23,19	3,70	19
13. Laiteries								
Hommes	24,66	26,42	25,68	26,84	29,07	31,98	7,32	30
Ensemble	24,08	25,70	24,90	25,92	28,42	30,48	6,40	27
14. Tanneries								
Hommes	27,07	27,08	27,40	27,76	30,23	31,62	4,55	17
Ensemble	26,89	27,08	27,40	27,56	30,06	31,47	4,58	17
15. Construction								
Hommes	26,42	26,28	25,76	27,43	28,50	30,75	4,33	16
Ensemble	26,42	26,28	25,76	-	-	-	-	-
16. Confection								
Hommes	24,19	28,06	28,44	28,18	29,65	30,68	6,49	27
Ensemble	17,52	18,02	16,88	20,68	18,69	21,93	4,41	25
17. Briqueteries								
Hommes	28,71	27,83	28,64	28,23	30,30	30,22	1,51	5
18. Menuiseries								
Hommes	26,20	26,51	25,24	26,51	28,19	29,99	3,79	14
Ensemble	26,20	26,51	25,24	-	-	-	-	-
19. Travaux routiers								
Hommes	-	-	-	-	-	30,11	-	-
20. Lingeries								
Hommes	-	-	-	-	-	29,72	-	-
Ensemble	-	-	-	-	-	16,56	-	-
21. Meuneries								
Hommes	-	-	-	-	-	28,79	-	-
22. Blanchisserie								
Nettoyage								
Hommes	-	-	-	-	-	28,84	-	-
Ensemble	-	-	-	-	-	20,42	-	-
23. Industrie du vin								
Hommes	-	-	-	-	-	28,49	-	-
Ensemble	-	-	-	-	-	27,09	-	-

Suite :

LUXEMBOURG

Branche industrielle	Octobre	Octobre	Octobre	Octobre	Octobre	Octobre	Augmentation de 1953 à 1958	
	1953	1954	1955	1956	1957	1958	Frb.	%
24. Scieries								
Hommes	-	-	-	-	-	28,41	-	-
Ensemble	-	-	-	-	-	-	-	-
25. Fabrication de meubles métalliques								
Hommes	-	-	23,62	27,07	27,44	28,25	-	-
Ensemble	-	-	23,62	-	-	-	-	-
26. Faïences								
Hommes	22,63	22,26	23,37	25,91	27,46	27,19	4,56	20
Ensemble	21,24	19,24	19,12	21,60	23,28	23,61	2,37	11
27. Teintures								
Hommes	-	24,41	26,00	25,95	26,08	26,61	-	=
Ensemble	-	24,41	26,00	-	-	-	-	-
28. Boulonneries								
Hommes	-	20,39	20,34	24,10	25,16	25,97	-	-
Ensemble	-	20,39	20,34	-	-	-	-	-
29. Chaussures								
Hommes	20,95	21,80	22,45	23,27	24,66	25,94	4,99	24
Ensemble	17,78	18,09	17,71	17,92	20,67	20,21	2,43	14
30. Filatures								
Hommes	20,21	20,72	22,85	25,00	23,43	25,87	5,66	28
Ensemble	20,30	19,05	20,41	20,98	22,55	24,13	3,83	19
31. Pâtes alimentaires								
Hommes	-	-	-	-	-	25,22	-	-
Ensemble	-	-	-	-	-	16,38	-	-

PAYS - BAS

La statistique ci-après a été transmise à la Haute Autorité par le Bureau Central de Statistique. Elle est établie au mois d'octobre de chaque année. Elle résulte d'une enquête portant approximativement sur un tiers des ouvriers des entreprises occupant au moins 10 travailleurs.

Le recensement concerne seulement les travailleurs manuels y compris les apprentis et les chefs d'équipe assumant leur part de travail. Le personnel des services administratifs et de vente, des laboratoires, bureaux de dessin, ainsi que le personnel affecté uniquement à la surveillance n'ont pas été pris en considération.

Le salaire brut comprend les éléments ci-après :

- le salaire au temps;
- le salaire à la pièce, à la tâche, à forfait, à marché, y compris les primes et suppléments versés à ce titre;
- les primes d'intéressement pour travaux autres qu'à la tâche, les primes de rendement, etc.;
- les suppléments pour travaux supplémentaires;
- les suppléments pour travail par équipes;
- les rétributions des heures de voyage, des absences de courte durée et des congés non collectifs;
- sauf dans la sidérurgie, la valeur en espèces du salaire en nature ⁽¹⁾.

L'impôt sur les salaires et les cotisations de Sécurité Sociale à la charge des travailleurs n'ont pas été déduits des salaires horaires. Les allocations familiales ainsi que les autres prestations familiales éventuelles ne sont pas comprises. Les renseignements demandés aux entreprises ne se rapportent qu'au salaire d'une semaine, il n'a pas été tenu compte des primes occasionnelles telles que pécule de vacances, participations aux bénéfices, gratifications de Noël et du Jour de l'An, même lorsqu'il s'agissait de prestations en nature. Les gains horaires ont été déterminés en divisant la somme des salaires versés aux travailleurs par la somme des heures ouvrées.

On entend par « heures ouvrées » le nombre des heures de travail effectif, y compris les heures supplémentaires, il a été tenu compte des rétributions correspondant aux absences de courte durée et aux congés non collectifs.

Les chiffres relatifs aux charbonnages et à la sidérurgie ont été tirés respectivement des statistiques des mines néerlandaises (Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg) et de la Haute Autorité. Il a été constaté, en effet, que la définition du salaire direct tant par les mines néerlandaises que par la Haute Autorité correspondait pratiquement à celle retenue par le Bureau Central de Statistique pour les autres industries. Cependant,

(1) Il est très rare que les prestations en nature soient attribuées régulièrement dans les entreprises néerlandaises.

les salaires de la sidérurgie ne comprennent pas la contrevaieur des avantages en nature (1). En outre, la définition du Bureau Central de Statistique comprend dans le salaire direct les rémunérations pour absences de courte durée et congés collectifs, qui ne se trouvent pas reprises dans les statistiques des mines et de la sidérurgie. Il faut cependant remarquer que ces éléments ne représentent que très peu de chose par rapport au montant total du salaire, en raison de la date à laquelle s'effectue l'enquête (mois d'octobre).

Quelques modifications ont été apportées à cette enquête par le Bureau Central de Statistique à l'occasion du relevé des salaires d'octobre 1958. Le système de pondération des gains horaires moyen a été amélioré. Afin de permettre la comparaison avec les années précédentes, les gains d'octobre 1957 ont été recalculés sur la base des nouveaux critères et les données relatives à la période 1953 - 1956 ont été révisées à l'aide de coefficients résultant du rapport entre les chiffres modifiés de 1957 et les chiffres primitifs. Par ailleurs, le mode de sélection des participants a été, lui aussi, perfectionné afin d'accroître l'efficacité de l'enquête, de sorte qu'une certaine réserve s'impose en ce qui concerne la comparaison entre 1958 et les années précédentes.

Les salaires des mineurs du fond des charbonnages se situaient en octobre 1958 au sommet de la hiérarchie et l'augmentation dont les travailleurs avaient bénéficié depuis 1953 était, en valeur absolue, nettement supérieure à celle relevée pour les ouvriers des autres secteurs; en valeur relative, sans être plus forte que dans toutes les autres branches, cette augmentation se situait néanmoins au dessus de la moyenne calculée pour l'ensemble des industries. Les salaires des sidérurgistes se classaient au second rang après ceux des mineurs du fond et l'augmentation enregistrée depuis 1953 était, en valeur, supérieure à la moyenne et légèrement au dessous en pourcentage.

Le niveau des salaires des mineurs du jour des charbonnages était un peu inférieur à celui calculé pour l'ensemble des industries (hommes), mais l'augmentation tant relative qu'absolue enregistrée au cours de la période étudiée était du même ordre de grandeur que celle obtenue pour la moyenne, ainsi qu'on l'a déjà signalé dans l'introduction, on doit tenir compte du fait que les apprentis et jeunes ouvriers sont particulièrement nombreux parmi les ouvriers du jour aux Pays-Bas (près de 24 % de l'effectif jour contre seulement 3 à 4 % en Belgique et en France) ce qui, du fait des salaires notablement plus faibles versés aux apprentis et jeunes ouvriers, a une influence considérable sur le gain horaire moyen calculé pour l'ensemble des ouvriers du jour des charbonnages.

(1) En 1958, le coût des avantages en nature, pour les entreprises sidérurgiques s'est élevé à Hfl. 0,11.

PAYS-BAS

GAINS HORAIRES MOYENS BRUTS DANS LES
DIFFERENTES INDUSTRIES

Unité : Hfl.

Branche industrielle	Octobre	Octobre	Octobre	Octobre	Octobre	Octobre	Augmentation de 1953 à 1958	
	1953	1954	1955	1956	1957	1958	Hfl.	%
1. Mines de houille (1)								
Hommes								
a) fond	1,92	2,21	2,27	2,40	2,73	2,93	1,01	53
b) jour (2)	1,11	1,29	1,36	1,45	1,65	1,66	0,55	50
c) fond + jour	1,57	1,82	1,88	2,00	2,24	2,35	0,78	50
2. Si dérurgie								
Hommes	1,50(3)	1,72	1,79	1,88	2,14	2,18	0,68	45
3. Fabriques d'engrais chimiques								
Hommes	1,38	1,59	1,62	1,85	2,02	2,07	0,69	50
Ensemble (Hommes + femmes)	1,38	1,59	1,62	1,85	2,02	2,07	0,69	50
4. Fabriques de sucre (betteraves)								
Hommes	1,38	1,56	1,64	1,75	1,98	2,03	0,65	47
Ensemble	1,38	1,56	1,64	1,74	1,97	2,01	0,63	46
5. Bas et chaussettes								
Hommes	1,21	1,49	1,64	1,74	1,98	1,93	0,72	60
Ensemble	0,75	0,94	1,01	1,24	1,36	1,30	0,55	73
6. Autres industries chimiques (non com- pris matières plas- tiques)								
Hommes	1,29	1,50	1,55	1,70	1,90	1,90	0,61	47
Ensemble	1,25	1,45	1,51	1,65	1,83	1,82	0,57	46
7. Chimigraphie								
Hommes	1,24	1,45	1,54	1,64	1,84	1,88	0,64	52
Ensemble	1,22	1,43	1,51	1,60	1,80	1,88	0,66	54
8. Chantiers navals (construction + réparation)								
Hommes	1,25	1,46	1,50	1,55	1,81	1,80	0,55	44
Ensemble	1,25	1,46	1,50	1,65	1,81	1,80	0,55	44

(1) non compris le personnel de surveillance (dans la publication du mois de juillet 1957 : ouvriers + personnel de surveillance)

(2) y compris les ouvriers des industries annexes

(3) moyenne de l'année

Suite :

PAYS-BAS

Branche industrielle	Octobre 1953	Octobre 1954	Octobre 1955	Octobre 1956	Octobre 1957	Octobre 1958	Augmentation de 1953 à 1958	
							Hfl.	%
9. Bâtiment (construction d'immeubles)								
Hommes	1,18	1,35	1,40	1,55	1,77	1,79	0,61	52
Ensemble	1,18	1,35	1,40	1,55	1,77	1,79	0,61	52
10. Fabriques d'huile, margarine et graisse								
Hommes	1,16	1,39	1,44	1,62	1,79	1,79	0,63	54
Ensemble	1,15	1,38	1,42	1,62	1,78	1,77	0,62	54
11. Dragages								
Hommes	1,18	1,37	1,39	1,53	1,82	1,78	0,60	51
Ensemble	1,18	1,37	1,39	1,53	1,82	1,78	0,60	51
12. Fabriques de rayonne et autres								
Hommes	1,18	1,44	1,48	1,57	1,74	1,78	0,60	51
Ensemble	1,14	1,39	1,44	1,54	1,70	1,72	0,58	51
13. Industrie du coton et du lin								
Hommes	1,18	1,38	1,41	1,58	1,73	1,77	0,59	50
Ensemble	1,07	1,26	1,30	1,46	1,60	1,64	0,57	53
14. Fabriques de carton (paille)								
Hommes	1,12	1,41	1,42	1,53	1,71	1,76	0,64	57
Ensemble	1,12	1,41	1,42	1,53	1,71	1,76	0,64	57
15. Lithographie								
Hommes	1,14	1,35	1,44	1,55	1,74	1,76	0,62	54
Ensemble	1,10	1,32	1,40	1,50	1,70	1,69	0,59	54
16. Fabriques de papier								
Hommes	1,16	1,39	1,43	1,57	1,74	1,75	0,59	51
Ensemble	1,11	1,34	1,37	1,52	1,68	1,71	0,60	54
17. Fabriques de pain et boulangeries								
Hommes	1,05	1,24	1,36	1,49	1,72	1,74	0,69	66
Ensemble	1,03	1,22	1,33	1,45	1,66	1,66	0,63	61
Ensemble des industries								
Hommes	1,16	1,35	1,41	1,54	1,71	1,73	0,57	49
Ensemble	1,07	1,25	1,31	1,44	1,61	1,61	0,54	50

Suite :

PAYS - BAS

Branche industrielle	Octobre	Octobre	Octobre	Octobre	Octobre	Octobre	Augmentation de 1953 à 1958	
	1953	1954	1955	1956	1957	1958	Hfl.	%
18. Canalisations, construction de routes								
Hommes	1,17	1,36	1,40	1,49	1,66	1,72	0,55	47
Ensemble	1,17	1,36	1,40	1,49	1,66	1,72	0,55	47
19. Minoteries								
Hommes	1,15	1,33	1,41	1,54	1,73	1,72	0,57	50
Ensemble	1,16	1,32	1,41	1,53	1,73	1,71	0,55	47
20. Fabriques de féculé								
Hommes	1,18	1,32	1,46	1,56	1,70	1,71	0,53	45
Ensemble	1,18	1,32	1,44	1,55	1,70	1,69	0,51	43
21. Imprimerie de livres et journaux								
Hommes	1,16	1,32	1,44	1,51	1,70	1,71	0,55	47
Ensemble	1,13	1,30	1,41	1,48	1,67	1,66	0,53	47
22. Nettoyage à sec et teinturerie								
Hommes	1,08	1,22	1,32	1,44	1,62	1,70	0,62	57
Ensemble	0,91	1,03	1,12	1,24	1,41	1,42	0,51	56
23. Industrie de la laine								
Hommes	1,10	1,28	1,32	1,45	1,63	1,68	0,58	53
Ensemble	0,98	1,14	1,18	1,32	1,50	1,53	0,55	56
24. Industrie des peintures et couleurs								
Hommes	1,12	1,28	1,37	1,50	1,68	1,67	0,55	49
Ensemble	1,11	1,28	1,36	1,49	1,67	1,66	0,55	50
25. Fabriques de cigares								
Hommes	1,06	1,27	1,36	1,49	1,70	1,66	0,60	57
Ensemble	0,93	1,12	1,20	1,32	1,53	1,48	0,55	59
26. Articles en caoutchouc								
Hommes	1,11	1,30	1,37	1,51	1,69	1,65	0,54	49
Ensemble	1,05	1,24	1,31	1,45	1,64	1,59	0,54	51
27. Tapis et paillassons								
Hommes	1,09	1,30	1,29	1,46	1,61	1,64	0,55	50
Ensemble	1,01	1,19	1,18	1,36	1,51	1,55	0,54	53
28. Savons, parfums, produits dentifrices								
Hommes	1,09	1,30	1,36	1,50	1,68	1,64	0,55	50
Ensemble	0,92	1,11	1,17	1,31	1,44	1,42	0,50	54

Suite :

PAYS-BAS

Branche industrielle	Octobre	Octobre	Octobre	Octobre	Octobre	Octobre	Augmentation	
	1953	1954	1955	1956	1957	1958	Hfl.	%
29. Brasserie								
Hommes	1,06	1,26	1,30	1,45	1,62	1,63	0,57	54
Ensemble	1,06	1,26	1,30	1,45	1,62	1,62	0,56	53
30. Briqueterie								
Hommes	1,14	1,28	1,39	1,54	1,69	1,63	0,49	43
Ensemble	1,14	1,28	1,39	1,54	1,69	1,63	0,49	43
31. Fabriques de tuyaux en grès, tuiles et carrelages								
32. Hommes	1,06	1,23	1,31	1,44	1,60	1,63	0,57	54
Ensemble	1,06	1,22	1,30	1,42	1,58	1,62	0,56	53
32. Industrie métallique (non compris chantiers navals)								
Hommes	1,14	1,33	1,36	1,49	1,64	1,63	0,49	43
Ensemble	1,11	1,29	1,32	1,44	1,59	1,59	0,48	43
33. Industrie du tricot								
Hommes	1,01	1,23	1,28	1,42	1,61	1,63	0,62	61
Ensemble	0,59	0,70	0,75	0,90	1,02	1,03	0,44	75
34. Fabriques de ciment								
Hommes	1,10	1,26	1,34	1,48	1,63	1,62	0,52	47
Ensemble	1,10	1,26	1,34	1,48	1,63	1,62	0,52	47
35. Reliure								
Hommes	1,11	1,28	1,37	1,45	1,64	1,62	0,51	46
Ensemble	0,91	1,05	1,15	1,24	1,43	1,40	0,49	54
36. Laboratoires pharma- ceutiques								
Hommes	1,10	1,31	1,35	1,46	1,61	1,62	0,52	47
Ensemble	0,88	1,02	1,09	1,20	1,33	1,30	0,42	48
37. Meuneries et aliments du bétail								
Hommes	1,06	1,24	1,31	1,44	1,63	1,61	0,55	52
Ensemble	1,06	1,24	1,31	1,44	1,63	1,61	0,55	52
38. Fabriques de con- serves de viande								
Hommes	1,03	1,24	1,32	1,46	1,64	1,61	0,58	56
Ensemble	0,99	1,20	1,28	1,42	1,61	1,58	0,59	60
39. Verrerie								
Hommes	1,10	1,29	1,33	1,45	1,60	1,60	0,50	45
Ensemble	1,06	1,24	1,28	1,40	1,55	1,54	0,48	45

Suite :

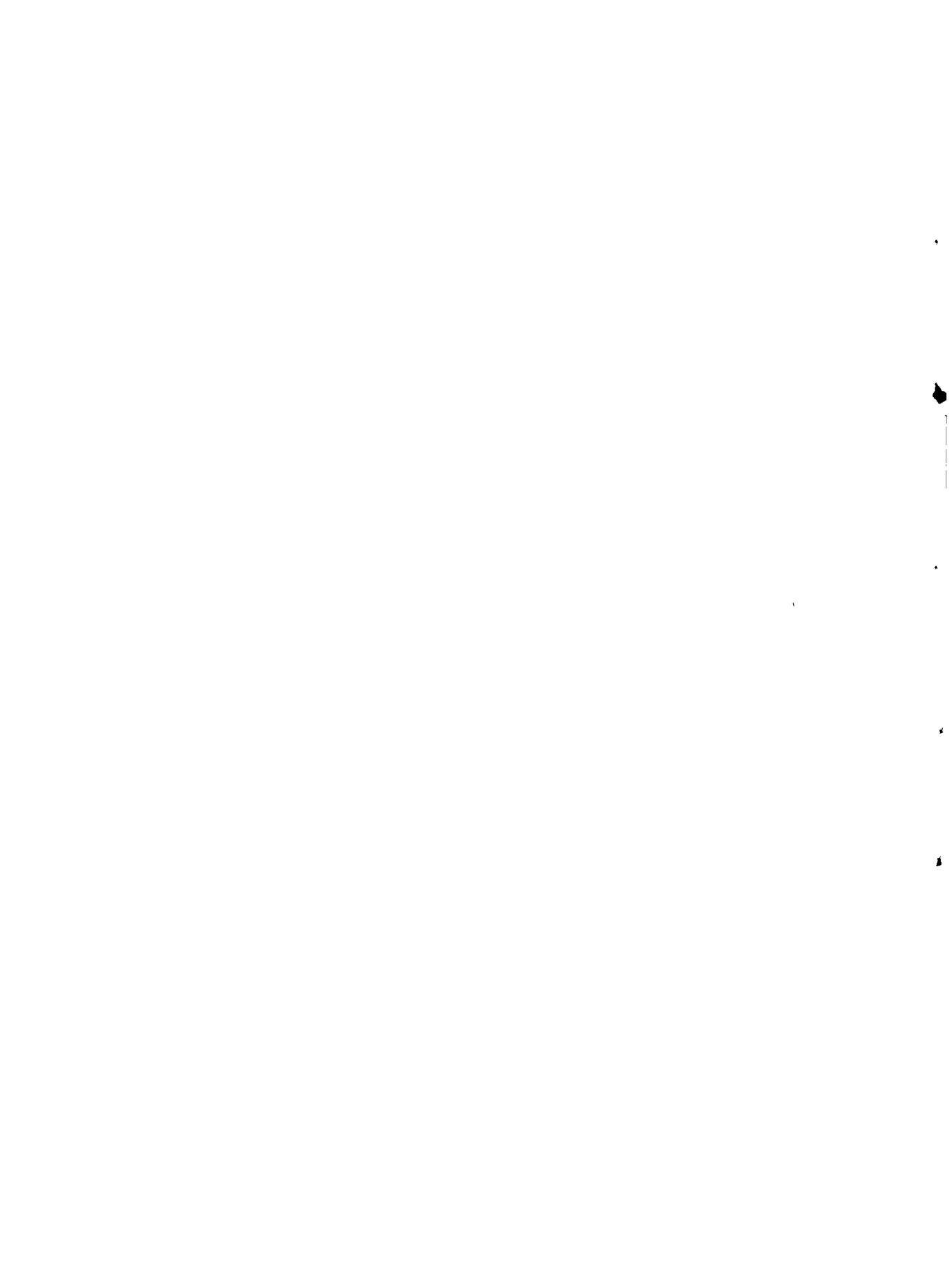
PAYS-BAS

Branche industrielle	Octobre	Octobre	Octobre	Octobre	Octobre	Octobre	Augmentation de 1953 à 1958	
	1953	1954	1955	1956	1957	1958	Hfl.	%
40. Fabriques de matières plastiques								
Hommes	1,18	1,26	1,31	1,46	1,63	1,60	0,42	36
Ensemble	1,11	1,17	1,21	1,36	1,53	1,52	0,41	37
41. Tannerie								
Hommes	1,05	1,24	1,30	1,42	1,61	1,59	0,54	51
Ensemble	1,05	1,24	1,30	1,42	1,61	1,57	0,52	50
42. Fabriques de beurre, fromage et autres produits laitiers								
Hommes	1,03	1,25	1,30	1,43	1,58	1,57	0,54	52
Ensemble	1,03	1,24	1,29	1,42	1,57	1,55	0,52	50
43. Scierie de bois								
Hommes	1,04	1,22	1,29	1,44	1,56	1,55	0,51	49
Ensemble	1,04	1,22	1,29	1,44	1,56	1,55	0,51	49
44. Confection de vêtements								
Hommes	1,07	1,24	1,29	1,42	1,57	1,55	0,48	45
Ensemble	0,64	0,74	0,79	0,89	1,00	0,96	0,32	50
45. Fabriques de cigarettes								
Hommes	1,02	1,13	1,21	1,35	1,47	1,53	0,51	50
Ensemble	0,76	0,87	0,95	1,09	1,20	1,21	0,45	59
46. Fabrication de meubles								
Hommes	0,97	1,14	1,22	1,35	1,52	1,50	0,53	55
Ensemble	0,97	1,13	1,21	1,34	1,51	1,50	0,53	55
47. Fabrication de caisses en bois								
Hommes	1,00	1,17	1,25	1,38	1,51	1,50	0,50	50
Ensemble	0,99	1,16	1,25	1,37	1,50	1,49	0,50	51
48. Autres industries du bois								
Hommes	0,98	1,15	1,20	1,32	1,48	1,48	0,50	51
Ensemble	0,95	1,12	1,17	1,30	1,46	1,46	0,51	54
49. Fabriques de faiences et porcelaines								
Hommes	1,04	1,20	1,27	1,36	1,48	1,48	0,44	42
Ensemble	0,92	1,07	1,16	1,27	1,39	1,38	0,46	50

Suite :

PAYS-BAS

Branche industrielle	Octobre	Octobre	Octobre	Octobre	Octobre	Octobre	Augmentation de 1953 à 1958	
	1953	1954	1955	1956	1957	1958	Hfl.	%
50. Menuiserie et charpentes en bois								
Hommes	1,04	1,24	1,31	1,40	1,54	1,47	0,43	41
Ensemble	1,04	1,24	1,31	1,40	1,54	1,47	0,43	41
51. Fabriques de cacao, chocolat, confiserie								
Hommes	0,95	1,15	1,23	1,40	1,57	1,47	0,52	55
Ensemble	0,76	0,92	1,00	1,16	1,31	1,20	0,44	58
52. Fabriques de conserves de légumes et de fruits								
Hommes	0,97	1,16	1,23	1,34	1,51	1,46	0,49	51
Ensemble	0,89	1,04	1,12	1,22	1,39	1,35	0,46	52
53. Fabriques d'articles en papier et carton								
Hommes	0,94	1,13	1,21	1,33	1,48	1,46	0,52	55
Ensemble	0,80	0,95	1,05	1,17	1,32	1,32	0,52	65
54. Distillerie et fabrication de liqueurs								
Hommes	0,99	1,17	1,21	1,34	1,44	1,45	0,46	46
Ensemble	0,93	1,09	1,13	1,25	1,34	1,33	0,40	43
55. Fabriques de chaussures								
Hommes	0,90	1,07	1,15	1,32	1,45	1,45	0,55	61
Ensemble	0,80	0,94	1,02	1,19	1,30	1,30	0,50	63
56. Fabriques de biscuits et gâteaux								
Hommes	0,95	1,15	1,21	1,35	1,49	1,44	0,49	52
Ensemble	0,77	0,92	1,01	1,15	1,28	1,21	0,44	57
57. Blanchisserie								
Hommes	0,93	1,11	1,18	1,28	1,43	1,42	0,49	53
Ensemble	0,63	0,75	0,81	0,90	1,03	0,99	0,36	57
58. Articles en cuir								
Hommes	0,86	1,01	1,10	1,24	1,45	1,38	0,52	60
Ensemble	0,75	0,89	0,97	1,11	1,28	1,21	0,46	61
59. Réparation de voitures								
Hommes	0,90	1,03	1,08	1,19	1,34	1,37	0,47	52
Ensemble	0,90	1,03	1,08	1,19	1,34	1,37	0,47	52



ETUDE STATISTIQUE SUR LE GAZ NATUREL AUX ETATS - UNIS

A l'heure où le gaz naturel s'impose à l'attention du monde, tant par la découverte de gisements dont l'importance déroute parfois l'imagination, que par les techniques audacieuses que son utilisation réclame, il a semblé intéressant de rappeler le développement prodigieux de son exploitation et la transformation que son emploi a suscitée dans la structure énergétique des Etats-Unis d'Amérique.

C'est en effet d'abord un combustible - et un carburant- «propre» et riche, remarquable par sa souplesse d'utilisation (chaleur instantanée).

On l'utilise largement à proximité des champs d'extraction (forage et pompage, installations de séparation de l'essence de condensation, gas-lifting, combustible dans les raffineries de pétrole, etc...).

Il constitue aussi une matière première de valeur en procurant des intermédiaires chimiques à la pétrochimie et du noir de fumée à l'industrie du caoutchouc. Il peut servir d'agent réducteur dans la sidérurgie, permet un contrôle rigoureux des températures. On en retire, par dégazolinage, de grosses quantités d'essence, butane, propane, etc. et certains champs fournissent du gaz contenant jusqu'à 10 % d'hélium. Il intéresse enfin les gros consommateurs d'énergie thermique (centrales électriques, cimenteries, etc.), ainsi que les industries nouvelles pour son adaptation aisée à la régulation automatique.

L'essor du gaz naturel aux Etats-Unis est relativement récent. Sous sa forme «humide» (associé ou dissous dans le pétrole brut) il fut longtemps considéré comme un sous-produit «fatal» de l'extraction des huiles de pétrole et il était en grande partie brûlé, faute de débouchés.

Mais la découverte des riches champs de gaz «sec» dans le Continent Central et surtout la mise en évidence d'importantes réserves certaines, donna le signal de l'expansion.

Des réseaux de pipe-lines amenèrent progressivement le gaz vers les régions industrielles à grosse densité de population, tandis que la découverte de nouvelles utilisations assurait au gaz naturel des horizons nouveaux.

Aussi nombre d'activités industrielles purent-elles s'installer à proximité des centres d'extraction (où les prix sont les plus bas), amorçant ainsi une première décentralisation des villes industrielles du Nord-Est. Les puissantes industries de base qui se sont développées sur la côte du Golfe (pétrochimie notamment) en sont un exemple frappant.

A - Production

Il est incontestable que le gaz naturel compte depuis une quinzaine d'années parmi les principales sources d'énergie des Etats-Unis.

Avec une production marchande de 312,3 milliards de m³, - soit l'équivalent de 396 millions de tonnes de charbon, - le gaz naturel intervient en 1958 à raison de 31 % dans la production d'énergie primaire. Son importance n'a cessé de croître en même temps que celle du pétrole - auquel il est étroitement lié - et ce, aux dépens de la houille qui, de 89 % en 1900, ne fournit plus que 29 % de l'énergie primaire, comme le montre le graphique I.

Trois phases apparaissent assez nettement dans cette évolution : stagnation (surtout en regard du pétrole) jusqu'à 1920 environ, développement graduel après la mise en évidence d'importantes réserves, montée en flèche dès 1945 jusqu'à se rapprocher sensiblement du niveau occupé par le pétrole.

En chiffres absolus, la production marchande a progressé comme suit au cours du demi-siècle écoulé :

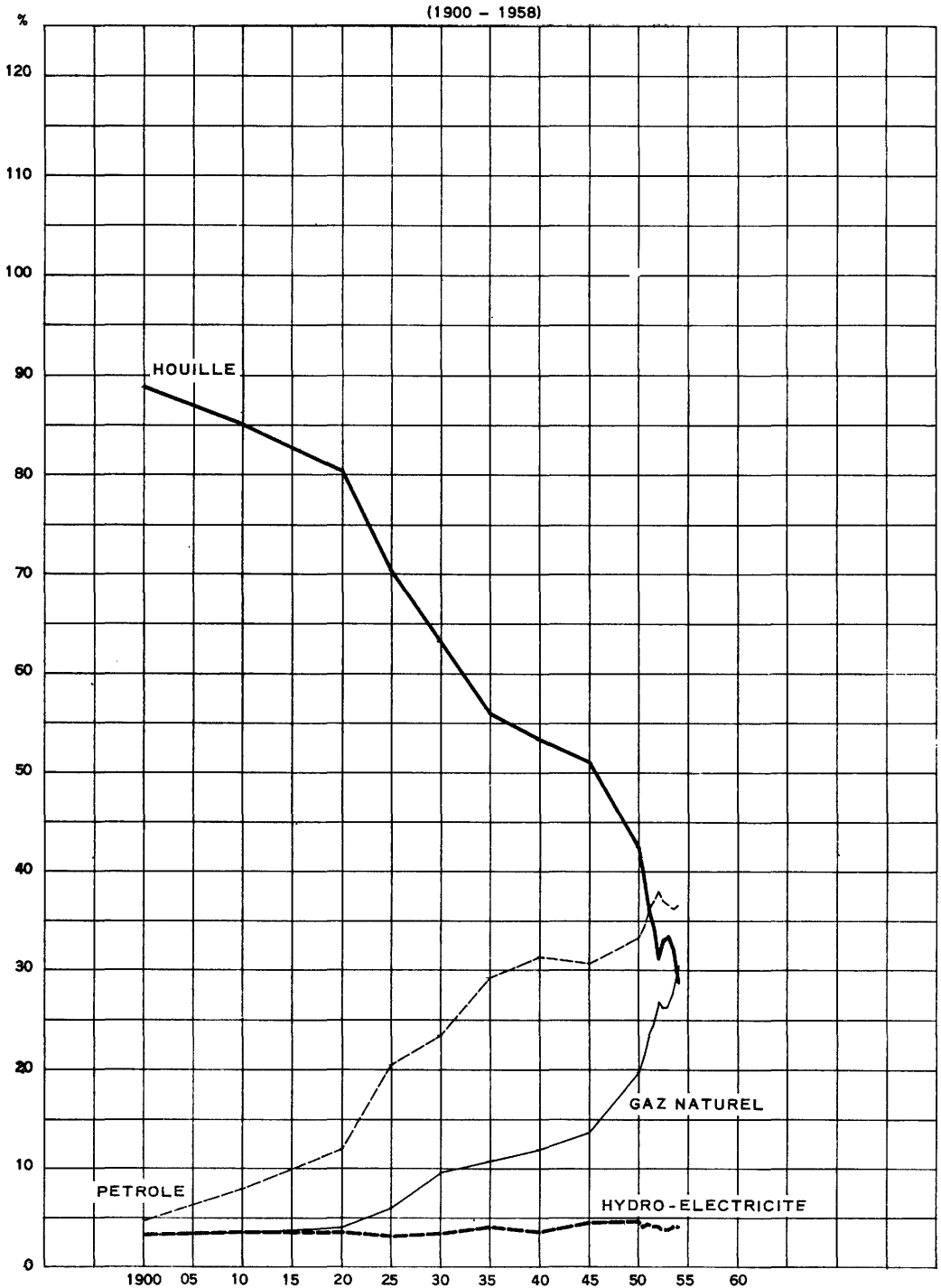
TABLEAU 1
PRODUCTION MARCHANDE DE GAZ NATUREL (1)

Années	Milliards de m ³	Millions de tonnes E/C (2)	Indices 1949 = 100
1910	14,4	18	9
1920	22,6	29	15
1930	55,-	70	36
1935	54,3	69	35
1940	75,3	95	49
1945	111,-	141	72
1949	153,5	195	100
1950	177,9	226	116
1951	211,2	268	138
1952	226,9	288	148
1953	237,8	302	155
1954	247,6	314	161
1955	266,3	338	174
1956	285,5	362	186
1957	302,4	383	197
1958	312,3	396	203

(1) comprend la consommation des producteurs, les mises en stocks et les pertes de transmission.

(2) tonnages de «charbon» ayant un pouvoir calorifique conventionnel de 7000 Kcal (0° 760 mm Hg.).

GRAPHIQUE I
EVOLUTION RESPECTIVE DES DIVERSES FORMES D'ENERGIE
PRIMAIRE PRODUITES AUX ETATS - UNIS



En 1958, cinq Etats fournissaient à eux seuls environ 87 % du gaz naturel américain, le Texas intervenant pour 47 %.

Près de 75 000 puits « productifs » assurent l'approvisionnement des Etats-Unis en gaz naturel (55 000 en 1930, 60 000 en 1945, 65 000 en 1950) (1).

Les 2/3 de l'extraction brute proviennent de puits à gaz proprement dits (gaz secs), le restant accompagnant l'huile de pétrole (gaz à condensats ou humides).

Le gaz naturel s'associant intimement aux huiles de pétrole et activant leur écoulement, on en réinjecte dans certains puits afin de maintenir la pression ou d'extraire le maximum de brut des gisements en voie d'épuisement. Les quantités ainsi utilisées atteignent actuellement environ 11 %.

Les pertes (lâchers et quantités brûlées) sont de l'ordre de 5 %.

La production marchande qui était de 74,1 % de l'extraction totale en 1950, est passée à 83,9 % en 1958.

TABLEAU 2

EVOLUTION DE LA PRODUCTION MARCHANDE PAR RAPPORT
A L'EXTRACTION TOTALE

Années	Extraction totale	Réinjection dans les puits	Pertes	Production marchande
		<i>(en milliards de m³)</i>		
1950	240,12		62,23	177,89
1951	274,37	40,74	22,46	211,17
1952	290,89	39,94	24,03	226,92
1953	301,46	40,74	22,94	237,78
1954	311,05	43,-	20,49	247,56
1955	331,87	43,63	21,91	266,33
1956	350,37	40,40	24,48	285,49
1957	365,47	40,13	22,91	302,43
1958	372,27	41,99	17,94	312,34
		<i>(en %)</i>		
1950	100		25,9	74,1
1951	100	14,8	8,2	77,-
1952	100	13,7	8,3	78,-
1953	100	13,5	7,6	78,9
1954	100	13,8	6,6	79,6
1955	100	13,2	6,6	80,2
1956	100	11,5	7,-	81,5
1957	100	11,-	6,3	82,7
1958	100	11,3	4,8	83,9

(1) Les puits de pétrole productifs sont actuellement au nombre de 575.000.

Dégazolinage

En vue de répondre à la demande grandissante de carburants et de combustibles liquides, tout en éliminant les vapeurs condensables au cours du transport, les producteurs soumettent le gaz naturel au dégazolinage au cours duquel il abandonne d'appréciables quantités d'hydrocarbures (gasolines, naphtes, propane, butane, éthane, etc.).

TABLEAU 3

DEGAZOLINAGE

Années	Volumes de gaz naturel traité (Milliards m ³)	Tous produits liquides récupérés (1)(Millions de litres)
1942	99,10	13 246
1945	103,47	17 805
1948	124,42	23 324
1949	131,85	24 972
1950	151,26	28 932
1951	175,65	32 556
1952	181,76	35 539
1953	193,61	37 934
1954	211,24	40 089
1955	231,80	44 731
1956	243,25	46 537

En 1956, les essences naturelles (isopentane incluse) intervenaient dans le total des produits récupérés pour 36 % et les gaz liquéfiés pour 53 %. Le solde était constitué de produits lourds divers (Kerosène, gas-oil, etc.).

B - Consommation

Le tableau 4 réunit les données permettant d'examiner comment les ressources totales (production marchande augmentée de reprises aux stocks et des importations éventuelles) sont réparties et dans quel sens a évalué leur utilisation.

Il apparaît ainsi que les ressources totales de gaz naturel se répartissent approximativement en 1958 de la façon suivante :

Usages industriels	: 61 %
usages domestiques	: 23 %
commerce	: 7,5 %
stockage	: 6 %
pertes de transmission	: 2,5 %
exportations	: moins de 0,5 %

(1) essences naturelles, gaz liquéfiés et tous produits associés.

TABLEAU 4

UTILISATION DES RESSOURCES TOTALES DE GAZ NATUREL
(en milliards de m³) - P.C env. 8.900 Kcal/m³

Années	Production marchande	Reprises aux stocks	Impor- tations	Disponible %	Consommation apparente							Expor- tations %	Stockage %	Pertes de trans- mission %		
					Domes- tique %	Com- merce %	Indus- trie %	Total %	Expor- tations %	Stockage %	Pertes de trans- mission %					
1944	105,08	0,96	-	106,04	100	15,91	15,-	6,26	5,9	82,49	77,8	104,66	98,7	.	.	.
1945	110,97	1,02	-	111,99	100	17,20	15,4	6,52	5,8	86,73	77,4	110,45	98,6	0,51	0,5	.
1946	114,13	1,60	-	115,73	100	18,72	16,2	6,85	5,9	88,06	76,1	113,63	98,2	0,51	0,4	.
1947	129,75	2,46	-	132,21	100	22,71	17,2	8,07	6,1	94,58	71,5	125,36	94,8	0,51	0,4	2,72
1948	145,78	2,24	-	148,02	100	25,37	17,1	9,15	6,2	105,51	71,3	140,03	94,6	0,54	0,4	3,86
1949	153,47	3,01	-	156,48	100	28,11	18,-	9,85	6,3	109,16	69,7	147,12	94,-	0,57	0,4	4,87
1950	177,89	4,96	-	182,85	100	33,94	18,6	10,98	6,-	125,73	68,7	170,65	93,3	0,73	0,4	6,51
1951	211,17	5,93	-	217,10	100	41,76	19,2	13,15	6,1	146,21	67,4	201,12	92,7	0,68	0,3	9,85
1952	226,92	6,28	0,22	233,42	100	45,93	19,7	14,50	6,3	155,06	66,4	215,59	92,4	0,78	0,3	11,28
1953	237,78	6,99	0,26	245,03	100	47,73	19,5	15,03	6,1	163,20	66,6	225,96	92,2	0,80	0,3	11,46
1954	247,56	9,35	0,19	257,10	100	53,64	20,9	16,56	6,4	167,74	65,2	237,94	92,5	0,81	0,3	12,24
1955	266,33	12,37	0,31	279,01	100	60,14	21,6	17,52	6,4	178,88	64,1	256,84	92,1	0,88	0,3	14,30
1956	285,49	12,82	0,29	298,60	100	65,91	22,1	20,30	6,8	188,66	63,2	274,87	92,1	1,02	0,3	15,68
1957	302,43	13,62	1,07	317,12	100	70,80	22,3	21,97	6,9	198,32	62,6	291,09	91,8	1,18	0,4	19,03
1958	312,34	17,58	3,85	333,77	100	76,86	23,0	24,69	7,4	203,16	60,9	304,71	91,3	1,10	0,3	19,94

Les *usagers* domestiques sont les grands bénéficiaires - et en partie, l'agent moteur - de l'expansion du gaz naturel aux Etats-Unis.

Au nombre de 5 millions en 1930, ils avaient plus que doublé en 1945 et ils passaient de 14,7 à 29,4 millions entre 1949 et 1958.

La consommation atteignait en 1958 2,7 fois celle de 1949, soit près de 77 milliards de m³ ou l'équivalent de 97 millions de tonnes de charbon.

CONSUMMATEURS DE GAZ NATUREL A USAGE DOMESTIQUE

Années	Nombre (1 000)	Indice de base 1949 = 100
1930	5 035	34
1940	9 245	63
1945	10 959	75
1949	14 690	100
1955	26 084	178
1957	28 794	196
1958	29 382	200

Les installations *commerciales* ayant recours au gaz naturel se sont multipliées dans un même ordre de grandeur :

Années	Consommateurs (1 000)	Indice 1949 = 100
1930	413	34
1940	741	60
1945	889	72
1949	1 231	100
1955	2 140	174
1957	2 344	190
1958	2 405	195

Il en est de même des quantités consommées qui sont de 2,5 fois celles de 1949 en 1958 (ou l'équivalent d'environ 31 millions de tonnes de charbon).

La consommation *industrielle* ne suit pas le rythme de la demande domestique et commerciale. Sa part relative dans l'utilisation des ressources totales diminue régulièrement mais elle représente encore 60 %, soit 203 milliards de m³ en 1958, ou l'équivalent d'environ 257 millions de tonnes de charbon.

La demande industrielle subit elle aussi une transformation dans sa structure qui apparaît dans le tableau 5 ci-après :

TABLEAU 5

CONSOMMATION INDUSTRIELLE DE GAZ NATUREL
(en milliards de m³ - P C env. 8 900 Kcal/m³)

Années	Consommation industrielle totale (en milliards m ³)	Champs de gaz %	Noir de fumée %	Raffineries de pétrole %	Autres utilisations industrielles %
1935	42,36	38,8	16,2	5,3	39,7
1936	48,31	36,4	17,9	6,1	39,6
1937	54,20	34,-	17,8	5,9	42,3
1938	51,31	36,4	17,9	6,1	39,6
1939	55,61	34,7	17,7	5,-	42,6
1940	58,79	34,3	17,8	6,1	41,8
1941	62,81	30,9	16,5	6,7	45,9
1942	66,91	30,5	14,2	8,6	46,7
1943	75,58	29,3	11,8	9,1	49,8
1944	82,49	29,4	12,2	10,3	48,1
1945	86,73	29,9	14,1	11,1	44,9
1946	88,06	28,9	15,4	10,6	45,1
1947	94,58	28,-	14,5	10,9	46,6
1948	105,51	27,4	12,9	11,9	47,8
1949	109,16	27,5	11,1	11,-	50,4
1950	125,73	26,7	9,3	10,2	53,0
1951	146,21	27,9	8,3	10,4	53,4
1952	155,06	27,1	6,7	9,8	56,4
1953	163,20	25,5	5,2	9,7	59,6
1954	167,74	24,6	4,2	9,5	61,7
1955	178,88	23,9	3,9	9,9	62,3
1956	188,66	21,3	3,7	10,2	64,8
1957	198,32	21,1	3,3	9,7	65,9
1958	203,16	22,4	2,9	9,5	65,2

La part des *champs de gaz* dans la consommation industrielle a baissé de près de la moitié depuis 1935. Toutefois, les volumes consommés sont passés de 16 milliards de m³ à 45 milliards de m³ en 1958.

Le noir de fumée s'utilise surtout dans l'industrie du caoutchouc (et dans une mesure moindre dans la fabrication d'encre et de peintures). Il constitua pendant longtemps un débouché important pour le gaz naturel, absorbant jusqu'à 15 % de la production marchande.

Cette situation favorable s'est cependant détériorée par le remplacement progressif du gaz naturel par des produits pétroliers dans la production des « furnace blacks ». Cette technique étant d'un meilleur rendement et les caoutchoucs produits présentant des caractéristiques supérieures, elle fut adoptée à l'étranger et certains marchés de noir de fumée furent sérieusement compromis. Du succès de ce procédé résulte aussi une chute dans la production des « contact blacks ».

On verra ainsi, en une dizaine d'années, (1948-1958) diminuer la production de « contact blacks » de moitié, et doubler celle de « furnace blacks ».

TABLEAU 6

NOIR DE FUMÉE

Années	Production (1000 t)				Consommation		
	Production totale	Contact black	%	Furnace black	%	Gaz nat, Millions m ³	Hydrocarbures Millions litres
1948	588,6	307,1	52	281,5	48	13610	168,6
1958	746,-	147,3	20	598,7	80	5976	874,6

Ainsi s'explique comment le gaz naturel consommé dans cette industrie est tombé de 13,6 à 6 milliards de m³ et ne représente plus que 3 % des ressources totales.

La consommation des raffineries de pétrole varie en sens divers. Elle diminue généralement dans les Etats où se trouvent des débouchés plus profitables; elle augmente par contre dans ceux recevant du gaz d'autres Etats et qui cèdent leurs excédents aux raffineries.

L'ensemble des « autres industries » a nettement progressé plus vite que la production de gaz naturel : la consommation atteint en 1958 132,5 milliards de m³, équivalent à près de 168 millions de tonnes de charbon (contre 55 milliards de m³ en 1949, ou 70 millions de tonnes E/C).

Les centrales thermiques y interviennent pour un tiers environ. Un rapide aperçu de l'évolution des sources d'énergie dans la production d'électricité confirme la tendance vers l'utilisation du gaz dans les nouvelles centrales.

TABEAU 7

ELECTRICITE PRODUITE PAR SOURCE D'ENERGIE, EN %
(Centrales publiques)

Années	Charbon	Produits pétroliers	Gaz ⁽¹⁾	Hydro électricité
1925	57,5	4	3	35,5
1930	55,8	3,1	6,9	34,2
1940	54,5	4,4	7,7	33,4
1945	51,7	3,5	8,9	35,9
1950	47,0	10,3	13,5	29,2
1955	55,1	6,8	17,4	20,7
1956	56,4	6,-	17,3	20,3
1957	54,9	6,4	18,1	20,6
1958	53,4	6,3	18,6	21,7

Le graphique II retrace l'évolution des divers combustibles brûlés dans les centrales thermiques (industrielles exceptées). Notons, pour mémoire, que les volumes pris en considération ont été de :

141,2 millions de t de charbon en 1958 contre 67,8 en 1945;

112,3 milliards de l de prod. pétrol. en 1958 contre 3,2 en 1945 ;

38,9 milliards de m³ de gaz en 1958 contre 9,2 en 1945.

Le gaz poursuit sa course ascendante et progresse actuellement plus vite que les produits pétroliers. Il est d'ailleurs à noter que par rapport à 1950, la consommation n'a crû en 1958, que de 3 % pour les produits pétroliers, contre 69 % pour le charbon et 118 % pour le gaz.

Dans la fabrication de *ciments Portland* artificiels, la consommation de gaz naturel s'est plus rapidement accrue que la production de ciment et ce, aux dépens du charbon. De 0,2 % de la consommation industrielle totale en 1940, elle passe à 2,3 % en 1958.

(1) gaz naturels et autres gaz.

GRAPHIQUE II
EVOLUTION DES QUANTITES DE COMBUSTIBLES BRULES
DANS LES CENTRALES THERMIQUES PUBLIQUES
AUX ETATS-UNIS
(BASE 1945 = 100)

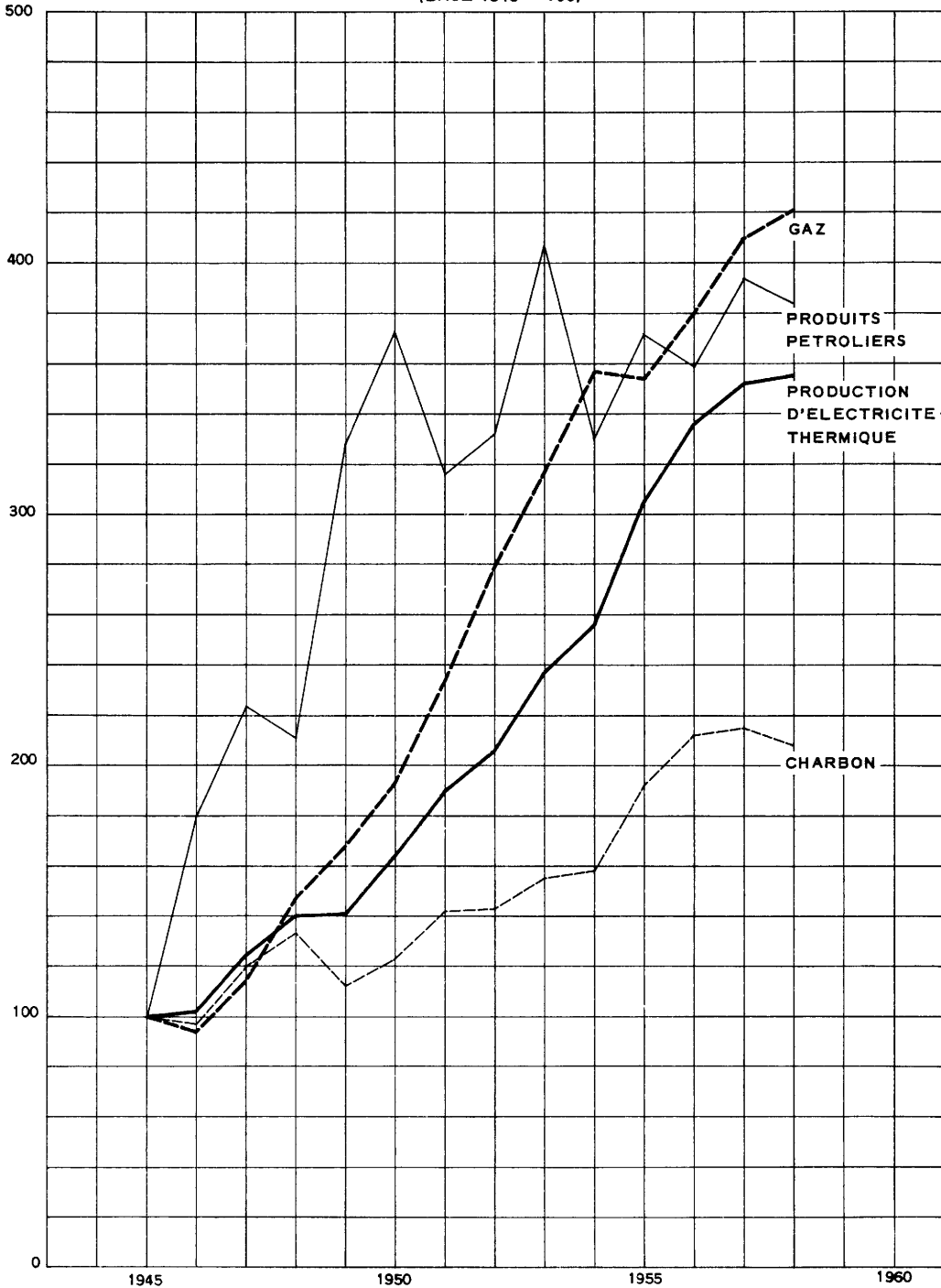


TABLEAU 8

C I M E N T

Années	Production de ciment Portland en millions de t. métriques	Indices Base 1940 = 100	Consommation de gaz naturel en milliards de m ³	Indices Base 1940 = 100
1940	22 209	100	1,19	100
1945	17 533	79	1,08	91
1948	35 031	158	2,04	171
1950	38 549	174	2,75	231
1952	42 484	191	3,16	266
1954	46 450	209	3,54	297
1956	53 246	240	4,08	343
1957	49 958	225	4,07	342
1958	52 292	235	4,65	391

Notons aussi les *stations de compression* des réseaux de pipe-lines qui ont utilisé:

5,45 milliards de m³ en 1951

6,52 milliards de m³ en 1953

6,94 milliards de m³ en 1955

8,38 milliards de m³ en 1956

et qui s'équipent depuis 1952 de puissantes turbines à gaz pour entraîner les compresseurs en lieu et place des moteurs à combustion interne.

Sans pouvoir préciser sa participation, il est certain que la *pétrochimie* américaine, en pleine expansion, accroît chaque année sa consommation de gaz naturel qui assure notamment près de 90 % de la production d'ammoniac de synthèse et d'importants tonnages d'acétylène, d'engrais azotés, etc. .

Soulignons encore :

- que les mouvements du *stockage* s'amplifient parallèlement à l'accroissement des capacités d'entreposage. De nombreux réservoirs souterrains (généralement d'anciens gisements de gaz) sont en effet équipés pour assurer la régularité des débits et faire face à l'ampleur croissante des points de consommation. En 1956, on dénombrait 188 «pools» (contre 50 en 1944, 125 en 1950) capables d'emmagasiner 90 milliards de m³ de gaz.

- que les *importations*, qui avaient cessé depuis 1939, ont repris en 1952. Les ventes de gaz au Canada et au Mexique progressent mais restent négligeables en regard des disponibilités.

que les *pertes* de transmission continuent de décroître grâce à l'amélioration continue des techniques (longueur accrue des canalisations, étanchéité meilleure par enduits et joints spécialement étudiés, etc.) réclamée, entre autres, par la hausse des prix et les règles de sécurité.

Le graphique III complète ce commentaire sur la consommation du gaz naturel aux Etats-Unis.

Il compare l'évolution de la consommation des divers secteurs d'utilisation à celle de la production marchande et illustre clairement la montée en flèche des utilisations domestiques et commerciales et le ralentissement relatif de la demande de l'industrie, considérée dans son ensemble.

C - Prix

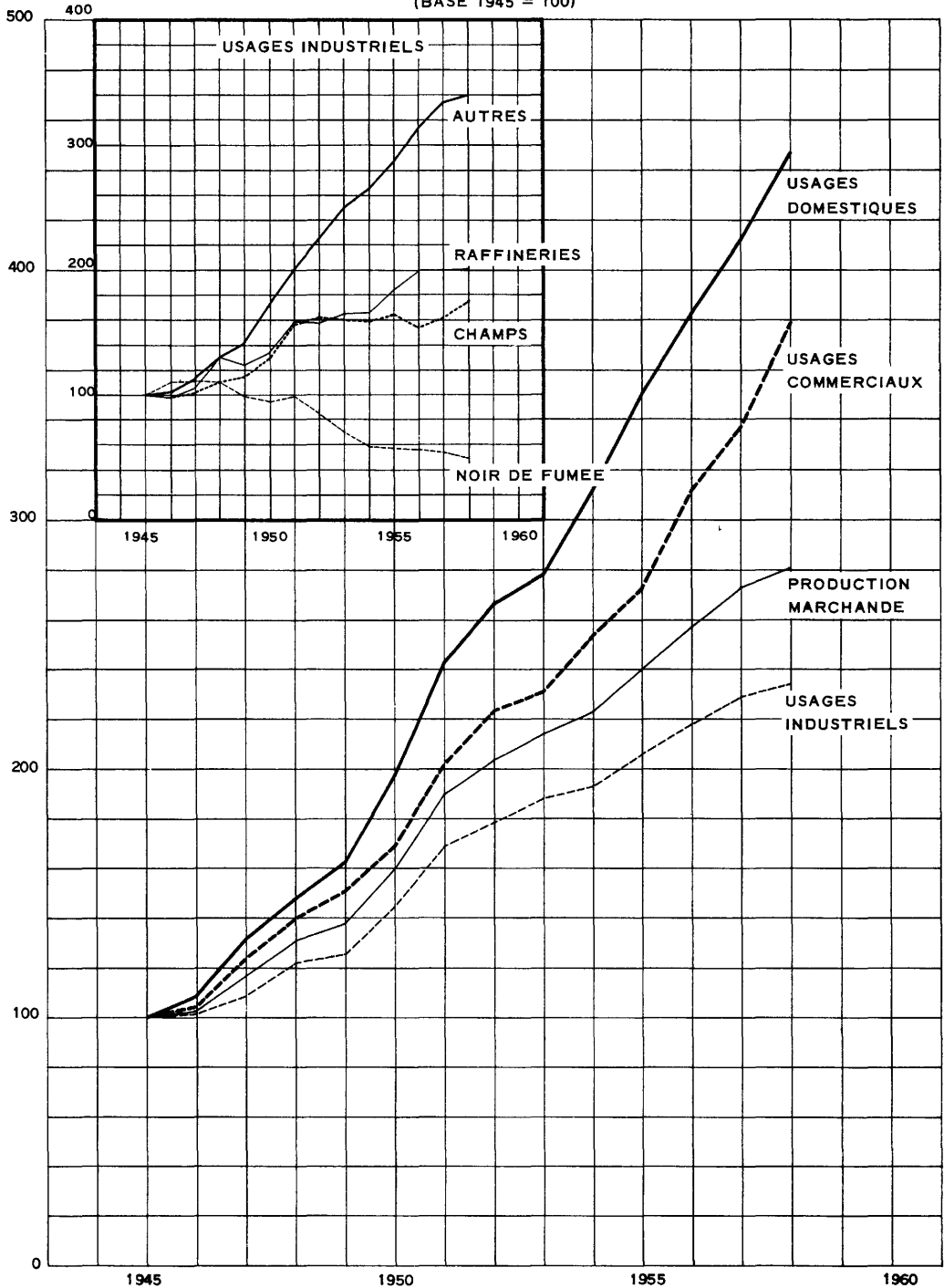
Le simple énoncé des valeurs du gaz à l'extraction et au lieu de consommation auquel nous devons nous limiter n'a forcément qu'une valeur indicative.

TABLEAU 9

VALEUR DU GAZ NATUREL (en ¢/1000 p. cubes)

Années	A la sortie du puits	Au lieu de consommation			
		Total	Domestique	Commerce	Industrie
1930	7,6	21,4	67,8	47,8	11,3
1935	5,8	22,4	74,6	49,3	9,7
1940	4,5	21,7	71,1	47,8	9,5
1945	4,9	21,4	68,3	42,4	10,5
1946	5,3	22,-	67,6	42,4	10,7
1947	6,-	23,2	65,6	44,1	11,3
1948	6,5	24,1	65,3	44,-	12,5
1949	6,3	25,4	67,1	45,5	12,9
1950	6,5	26,6	69,-	47,6	13,4
1951	7,3	29,8	76,-	52,9	14,6
1952	7,8	33,2	83,1	57,-	16,2
1953	9,2	35,5	86,5	61,-	18,2
1954	10,1	38,1	89,3	64,7	19,2
1955	10,4	40,-	88,7	62,7	19,6
1956	10,8	41,5	91,3	64,9	21,5
1957	11,3	43,1	93,-	68,9	-
1958	11,9	46,2	98,2	69,5	-

GRAPHIQUE III
EVOLUTION DE LA PRODUCTION ET DE LA CONSOMMATION
DE GAZ NATUREL AUX ETATS-UNIS
(BASE 1945 = 100)



Il s'agit ici de «valeurs moyennes» par mille pieds cubes (28 m³) - quotient de la valeur des ventes totales par les quantités recueillies ou fournies à la consommation - dont seule l'allure générale est à considérer.

On conçoit aisément que ces valeurs peuvent largement varier en plus et en moins selon les conditions d'extraction d'une part (coût de la recherche, débit du puits, valorisation sur place, etc.) et les circonstances accompagnant les ventes aux consommateurs d'autre part (distance du gisement, débit et facteur de charge de la canalisation, politique d'encouragement au développement d'une région, importance des contrats, etc.).

Le tableau 10 ci-après donne une idée de l'éventail dans lequel sont incluses les valeurs moyennes considérées plus haut :

TABLEAU 10

EVENTAIL DES PRIX DU GAZ NATUREL
(en ¢ / 1 000 p. cubes)

Années	valeur au puits			valeur à la consommation		
	minimum	moyenne	maximum	minimum	moyenne	maximum
1951	3,8	7,3	27,7	10,4	29,8	300,-
1952	4,-	7,8	29,2	11,6	33,2	232,2
1953	5,-	9,2	29,1	12,9	35,5	299,2
1954	5,-	10,1	32,6	13,5	38,1	277,5
1955	5,6	10,4	29,9	15,7	40,-	244,2
1956	6,-	10,8	28,3	15,7	41,5	233,-

D - Le transport du gaz

A l'opposé de ce qui se présente dans d'autres parties du monde, les Etats-Unis ont le privilège de constituer un marché potentiel énorme capable d'absorber les prodigieuses quantités de gaz naturel dans leur sous-sol.

Le transport du gaz à longue distance et à fort débit pouvait donc en même temps alimenter les centres de consommation existants et attirer de nouveaux usagers dans les régions jusque là mal alimentées en énergie.

Le pipe-line s'imposa par la nature même du produit à véhiculer et c'est ainsi que de vastes artères de transport et de distribution s'implantèrent progressivement sur tout le territoire, écoulant entre les Etats plus de la moitié de la production marchande. Si la demande conditionne certainement l'extension des réseaux, il est tout aussi certain que l'existence de ceux-ci stimula la consommation.

Alors qu'il existait 426.700 Km de conduites de gaz en 1935 (dont 60 % transportant du gaz naturel et 32 % du gaz manufacturé), on en compte 883.000 Km en 1957 (dont 94 % pour gaz naturel). Le cap des 900.000 Km a été dépassé en 1958.

Ces chiffres groupent les conduites de gisement et les réseaux collecteurs des entreprises publiques ainsi que les lignes de transport et de distribution. Dans le tableau 11, aucune correction n'a été apportée du fait des divers diamètres en présence.

TABLEAU 11

LONGUEUR DES CANALISATIONS DE GAZ AUX ETATS-UNIS
(1 000 kilomètres)

Années	Tous types de gaz	G a z			
		naturel	manufacturé	mixte	liquéfiés
1935	426,7	269,3	131,-	26,4	dans gaz manufact.
1940	461,9	308,9	124,-	29,-	
1945	499,9	350,8	115,8	30,1	30,2
1950	623,4	506,-	89,1	19,3	9,-
1951	654,2	550,9	58,7	35,6	9,-
1952	682,5	591,8	43,9	38,1	8,7
1953	716,5	633,8	26,4	47,8	8,5
1954	755,2	675,3	22,8	49,4	7,5
1955	797,2	720,-	19,-	50,5	7,4
1956	843,-	787,3	10,9	38,9	5,9
1957	883,-	828,6	10,2	38,8	5,1
1958	907,6				

Tout laisse croire que cette évolution se poursuivra d'autant plus que la pénétration du gaz naturel est encore très récente dans certains Etats. La Floride du Sud, par exemple, bien que gros consommateur industriel, a été approvisionnée pour la première fois en 1959 seulement, au moyen d'une canalisation de 2375 Km, qui y écoulera 2,6 milliards de m³ par an.

La pose de feeders se heurte évidemment à des problèmes de rentabilité où interviennent - outre la demande - divers facteurs : prix du gaz au départ, charges financières (amortissements) et d'exploitation (main d'oeuvre, entretien), en fonction du débit possible, prix de vente autorisés à la livraison etc...

Sur le plan technique, des éléments variables entrent en jeu : tracé de la canalisation; diamètre, qualité et épaisseur des conduites en fonction de la pression et des normes de sécurité; nombre et puissance des stations de compression; lutte contre la corrosion et les pertes, etc...

E - La distribution publique

Les ventes totales de gaz par la distribution publique ont sextuplé aux Etats-Unis entre 1935 et 1958, années où elles dépassèrent 2008 10¹²Kcal (environ 287 millions de tonnes E/C). Le nombre moyen d'abonnés passait, dans le même temps, de 15,8 à 31,8 millions, 92 % de ceux-ci employant le gaz à des fins domestiques.

TABLEAU 12

DISTRIBUTION PUBLIQUE DE GAZ

Années	Ventes du réseau public			Nombre moyen d'abonnés		
	Total 10 ¹² Kcal	dont en %		Total (en milliers)	dont en %	
		gaz naturel	autres gaz (1)		gaz naturel	autres gaz (1)
1935	325,8	82,-	18,-	15 819	35,1	64,9
1945	651,9	87,2	12,8	19 977	44,6	55,4
1950	1 060,7	91,4	8,6	24 001	59,4	40,6
1951	1 215,2	92,7	7,3	24 983	64,3	35,7
1952	1 328,1	93,5	6,5	25 850	71,-	29,-
1953	1 422,4	94,2	5,8	26 708	74,7	25,3
1954	1 548,-	94,4	5,6	27 528	77,7	22,3
1955	1 686,3	94,7	5,3	28 479	80,3	19,7
1956	1 837,7	95,7	4,3	29 536	85,3	14,7
1957	1 950,4	96,9	3,1	30 476	88,7	11,3
1958	2 008,9	97,-	3,-	31 758	90,3	9,7

La pénétration des artères à gaz naturel dans des régions utilisant du gaz d'usine conduisit de nombreux services de distribution publique à se convertir au gaz naturel (à pouvoir calorifique double).

Si celui-ci intervenait en 1935 déjà pour 82 % dans le total vendu, on peut dire qu'on ne consomme pratiquement plus aujourd'hui que du gaz naturel, à l'exception de quelque 3 % de gaz mixte et de gaz liquéfiés.

TABLEAU 13

PART DU GAZ NATUREL DANS LES VENTES TOTALES DE GAZ
AUX DIVERS SECTEURS D'UTILISATION FINALE
(Réseau public en %)

Années	Usage domestique	Commerce	Industrie
1935	62,4	74,6	95,9
1940	69,7	76,8	95,7
1945	72,3	80,8	95,6
1950	83,5	85,2	97,2
1952	87,9	89,1	97,4
1954	89,-	90,8	97,9
1956	91,1	93,9	98,7
1957	93,3	95,8	99,1
1958	93,6	..	..

(1) gaz d'usine, mixtes et liquéfiés.

L'accroissement des disponibilités de gaz naturel a pratiquement éliminé le gaz manufacturé de la distribution publique. Les livraisons de gaz des cokeries aux services publics ont diminué de moitié entre 1951 et 1956 et ne représentent plus que 6 % de la production gazière des cokeries (13% en 1951).

Le gaz mixte considéré comme appoint là où le gaz naturel ne pouvait satisfaire la demande, est aussi progressivement écarté des réseaux publics en faveur du gaz naturel.

F - Réserves

Il va de soi que le rythme croissant de la consommation du gaz naturel implique nécessairement un effort - intense et soutenu - de prospection et de développement des gisements pour maintenir les réserves à un niveau suffisant.

TABLEAU 14

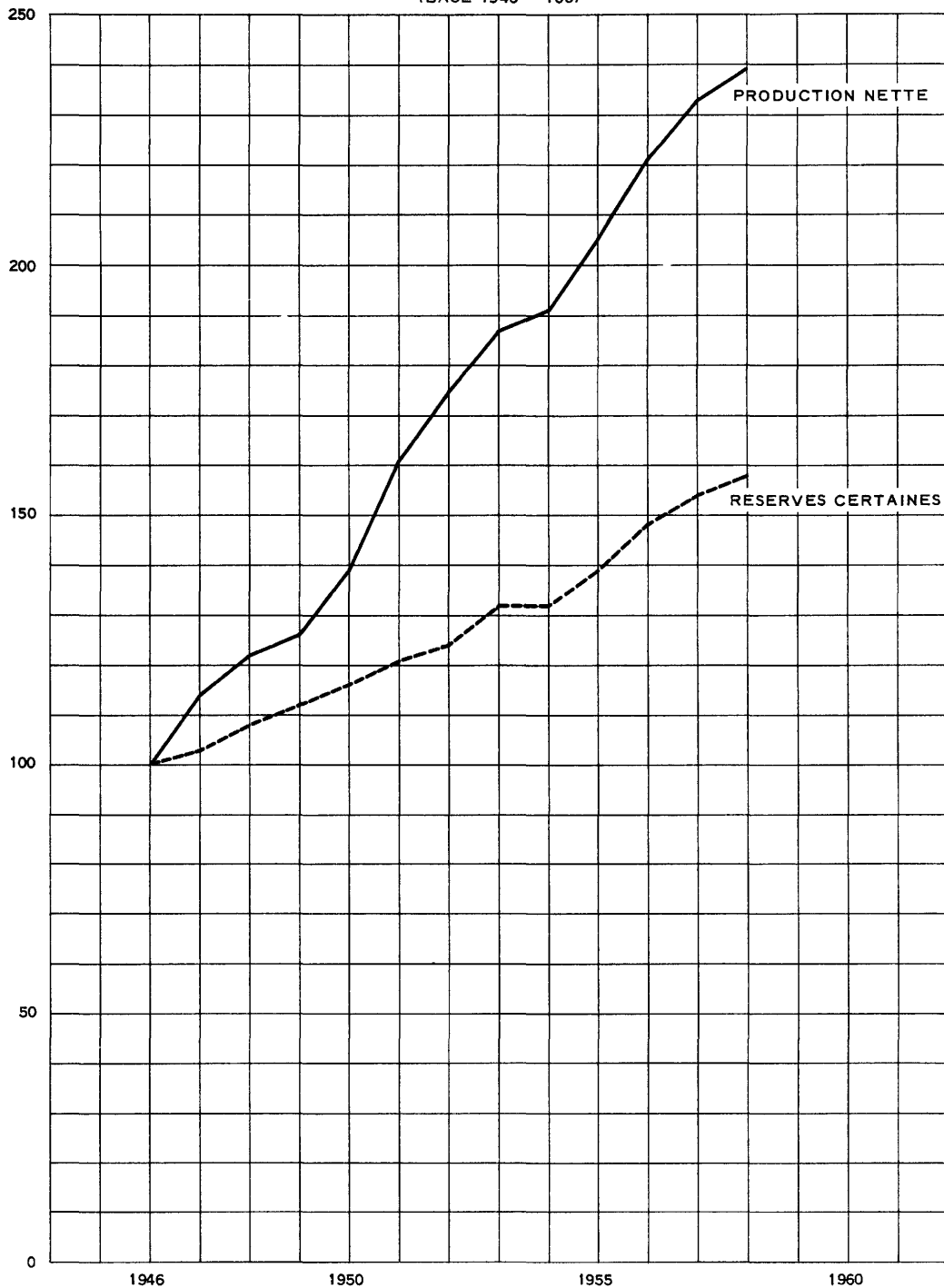
EVOLUTION DES RESERVES CERTAINES ET RECUPERABLES
(en milliards de m³)

Années	Additions en cours d'année	dont nouvelles découvertes en %	Réserves prouvées fin d'année (1)	Accroissement par rapport à l'année précédente	Rapport réserves/ product. nette (2)
1	2	3	4	5	6
1946	502,-		4 547	362	32,5
1947	310,9	31	4 699	376	29,5
1948	393,6	30	4 923	224	28,9
1949	358,9	36	5 108	185	28,9
1950	341,2	24	5 255	147	26,9
1951	454,6	19	5 488	233	24,3
1952	406,2	38	5 655	167	23,1
1953	579,2	35	5 988	333	22,9
1954	271,8	52	5 995	7	22,5
1955	623,5	26	6 334	339	22,1
1956	703,7	23	6 733	399	21,8
1957	569,7	45	6 982	249	21,4
1958	539,7		7 196	214	21,5

(1) compte tenu du stockage souterrain et déduction faite de la production nette de l'année considérée.

(2) en années (la production nette est égale aux extractions brutes totales moins les quantités injectées dans les réservoirs souterrains).

GRAPHIQUE IV
LE GAZ NATUREL AUX ETATS - UNIS
EVOLUTION RESPECTIVE DES RESERVES CERTAINES
ET DE LA PRODUCTION NETTE
(BASE 1946 = 100)



Le tableau 14 permet d'émettre quelques considérations :

- 1) les « additions » en cours d'année représentent grosso modo deux années de production;
- 2) elles résultent davantage d'extensions de champs existants que de nouvelles découvertes, ceci découlant - en partie - de réestimations de réserves consécutives à l'amélioration des techniques d'extraction;
- 3) la production croît nettement plus vite que le volume des réserves certaines (voir graphique IV). Ceci se confirme à l'observation des chiffres de la colonne 6 (quotients réserves/production nette) et qui représentent le nombre d'années d'exploitation possible, sans additions ultérieures;

Les réserves sont surtout localisées dans le Texas (env. 46 %), la Louisiane (env. 22 %), le Nouveau Mexique, l'Oklahoma et le Kansas (env. 22 %). Certains champs « géants » comme le Panhandle et le Hugoton détiennent chacun entre 600 et 700 milliards de m³ de gaz dans leur sous-sol.

Deux tiers des réserves sont constitués de gaz « sec ».

Il est à peine utile de mentionner que la mise au jour des réserves, hydrocarbures comme gaz naturel - ne dépend pas seulement du nombre et du rendement des forages. Elle est aussi largement conditionnée par la conjoncture, le contrôle des prix, la politique d'importation etc...

Certaines précautions s'imposent en ce qui concerne l'examen des réserves de gaz naturel. Disons d'abord que leur estimation s'opère sur des bases totalement différentes de celles utilisées pour la houille par exemple et de ce fait exclut toute comparabilité. Les chiffres considérés représentent des quantités certaines et « commercialement exploitables ». Certains auteurs estiment que d'énormes sources restent encore à localiser.

L'évolution des réserves doit ensuite s'observer avec certaines précautions : la découverte de champs très importants, fruit de plusieurs années - parfois interrompues - d'études et de prospection, s'enregistre sur une année déterminée et la fait paraître plus « active » que les précédentes ou les suivantes. Un examen détaillé de la question des réserves pourrait donc utilement être précédé d'une préparation statistique des séries (moyennes mobiles, périodes triennales ou quinquennales, etc.).

Nous nous sommes limités dans cette note, à aligner - avec un minimum indispensable de commentaires - une série de données relatives à la remarquable évolution du gaz naturel aux Etats-Unis.

En ce faisant, nous avons voulu fournir à ceux dont c'est plus particulièrement la tâche, des informations chiffrées susceptibles de faciliter d'éventuels travaux en matière énergétique.

Il nous a semblé, en effet, que la question soulevée est d'une telle ampleur qu'elle peut utilement inspirer tout examen similaire touchant les pays de la Communauté.

TRANSPORT DES PRODUITS PETROLIERS ANNEES 1956 ET 1957

Plusieurs raisons incitaient à établir une statistique des transports de produits pétroliers dans la Communauté.

L'entrée en vigueur du Marché commun a créé de nouvelles conditions d'échanges dont l'étude demande une meilleure connaissance de la distribution des produits essentiels dans la Communauté et requiert l'existence d'une statistique des courants de trafic.

Ce genre de statistique, jusqu'à maintenant limité aux produits relevant du Traité de la CECA, devait donc être étendu sans tarder, si l'on voulait posséder des données antérieures à l'entrée en application du Traité ou antérieures à ses premiers effets et avoir ainsi une base de comparaison permettant de suivre l'évolution des trafics.

L'absence de cette base de comparaison qui n'a pas pu être établie pour les produits qui concernent la CECA a constitué un grave inconvénient qu'il convenait d'éviter.

Comme il était impossible d'étendre une statistique si complexe à l'ensemble des produits industriels ou agricoles, il s'agissait de se limiter au domaine le plus important et le plus typique pour les transports et pour l'économie. Les produits pétroliers ont été choisis car ils semblaient répondre à ces conditions.

Leur importance croissante résulte non seulement d'un développement de leur utilisation, mais aussi d'une évolution de la répartition des sources d'énergie, au détriment du charbon, qui entraîne une modification de la structure des approvisionnements et se répercute en premier lieu sur les transports.

Le relevé des courants de trafic des produits pétroliers représente, dans cette perspective, le complément de la statistique des transports de combustibles minéraux solides qui existe déjà dans la Communauté et apporte un élément supplémentaire à l'analyse du secteur énergétique.

Cette statistique apporte également une contribution à l'étude effectuée par la "Friedrich List Gesellschaft" sur les "changements de la structure du trafic en fonction de l'évolution des sources d'énergie", laquelle a pour but de déterminer les tendances futures de ce glissement en faveur des combustibles liquides et leurs conséquences dans la technique et la géographie des transports.

L'exposé de ces quelques raisons définit le but de cette statistique, les notes méthodologiques qui suivent en indiquent les caractères et en circonscrivent les limites.

EXPOSE METHODOLOGIQUE

Pour réaliser cette statistique on se trouvait dans l'impossibilité de procéder à un relevé spécial, il a donc fallu recourir uniquement à l'exploitation des données existantes, rarement homogènes et souvent incomplètes, ce qui explique un certain degré d'imprécision, laisse subsister des lacunes et oblige à procéder à des estimations.

Cette statistique de circulation des produits pétroliers ne fournit donc *pas des chiffres précis mais donne une idée générale des courants d'échange.*

Les indications données ci-après expliquent les caractères et les limites de cette statistique, en exposant les difficultés rencontrées et en analysant les méthodes employées.

a) Période de référence

La statistique a été volontairement limitée aux *années 1956 et 1957*, choisies comme exemple parce qu'elles constituaient une base d'étude relativement large, parce qu'elles laissaient un délai suffisant pour le rassemblement des données et parce qu'elles permettaient une comparaison avec la statistique des transports de combustibles minéraux solides qui existe déjà pour cette même période.

b) Champ de la statistique

La présente statistique s'applique aux produits pétroliers, c'est-à-dire, d'une part, au pétrole brut utilisé comme matière première du raffinage et d'autre part, aux produits finis sortis des raffineries à l'exclusion toutefois des gaz (propane et butane même liquéfiés) dont le transport a un caractère spécial qui s'apparente davantage à la distribution des gaz naturels.

De même les carburants dérivés du charbon, comme les benzols, ont été exclus de cette étude afin d'assurer une meilleure homogénéité et de garder la distinction entre les dérivés du pétrole et les produits de la distillation du charbon.

La présente statistique s'étend au territoire métropolitain des six pays du Marché commun et concerne les courants de trafic intérieurs à la Communauté (nationaux ou internationaux) et les échanges avec la Suisse, l'Autriche et les autres pays tiers.

c) *Rassemblement des données*

Malgré son cadre bien défini, cette enquête sur les transports de produits pétroliers présentait de nombreuses difficultés et posait de nombreux problèmes surtout en matière de rassemblement des données.

Certains caractères de l'économie du pétrole facilitaient l'enquête, notamment la grande concentration géographique de la production et du raffinage qui réduit le nombre de points ou de zones d'expédition, la nature des produits considérés qui nécessite des techniques de transport particulières assez faciles à distinguer et à isoler. D'autres caractères compliquaient l'enquête, en particulier l'importance des stockages alliée à l'extrême variation des quantités stockées, dues aux grandes facilités de manutention des hydrocarbures. Ce phénomène produit un décalage important entre les chiffres de production, les quantités consommées et les tonnages transportés et en conséquence rend difficile toute vérification. Dans ces conditions, il n'est pas anormal de constater au départ d'une raffinerie un tonnage d'expédition supérieur à la capacité de traitement.

Une autre difficulté provenait de la diversité des sources utilisées pour arriver à un recensement aussi complet que possible; il n'y a pas eu homogénéité des documents statistiques, la plupart des données sont basées sur les documents de transports, mais en leur absence il a été nécessaire d'employer les documents de la douane et les renseignements provenant des statistiques propres des compagnies pétrolières ou des autorités portuaires. Enfin, certains chiffres étaient fournis en m³ qu'il a fallu convertir en tonnes métriques en utilisant un poids spécifique moyen.

Pour éliminer le maximum d'inexactitude et d'imprécision on s'est efforcé de relever les tonnages aussi bien à l'expédition qu'à la réception.

Cette méthode donnait deux séries parallèles de renseignements dont la confrontation permettait d'éliminer des erreurs, de compléter les résultats partiels et de réaliser une meilleure ventilation des produits et des courants d'échanges. Souvent, les données étaient complémentaires et le renseignement manquant au départ se trouvait relevé à l'arrivée.

Dans la majorité des cas, les chiffres au départ et à l'arrivée étaient à peu près semblables et ne nécessitaient aucune autre vérification; ce n'est que dans le cas de divergence importante qu'une enquête supplémentaire a été effectuée, pour essayer de trouver la cause de la différence de tonnage constatée.

Aucun principe fixe n'a donc été appliqué dans le rassemblement des données, c'est le renseignement qui semblait le plus exact et le plus conforme à la réalité qui a été retenu, cependant la préférence a été donnée aux chiffres relevés à l'arrivée, car la réception constitue, dans le domaine des transports, un fait acquis où sont éliminées les erreurs dues aux modifications de destination décidées en cours de route.

d) Articulation

Le rassemblement des données a fourni une masse considérable de chiffres qu'il s'agissait d'utiliser au mieux et de rendre exploitable par une articulation adaptée au but de cette statistique.

Pour atteindre ce but, une triple ventilation a été opérée de manière simultanée :

1. par catégorie de produits
2. par modes de transports
3. par zones géographiques

1. Ventilation par catégorie de produits

Une présentation globale des résultats n'avait pas de valeur économique, une distinction s'avérait nécessaire entre les principales catégories de produits selon leur usage.

Dans une première étape, il convenait de séparer les transports de pétrole brut des transports de produits finis; les premiers fournissaient une vue de l'approvisionnement des raffineries en matières premières, les seconds donnaient une idée de la distribution au départ des raffineries et des points d'importation vers les zones de consommation.

Cette distinction assez générale n'offrait aucune difficulté du point de vue technique en raison de la nette différence de nature de ces produits; il n'en était pas de même pour la ventilation plus détaillée des différents produits finis.

Une répartition sommaire entre produits blancs et noirs ne suffisait pas, parce que la limite entre les deux catégories n'est pas définie de manière précise et varie d'un pays à l'autre et parce que les produits énergétiques et non-énergétiques se trouvaient ainsi mélangés alors qu'une telle distinction est d'un intérêt évident.

Finalement une ventilation des produits raffinés en quatre groupes a été retenue en se basant sur leur usage principal :

- 1° - essence
(auto - super - avion)
- 2° - huiles moyennes
(pétrole lampant)
(carburacteur)
(gas-oil et diesel-oil)
- 3° - fuel oils
(fluides, lourds et domestiques)
- 4° - autres dérivés (non-énergétiques)
(lubrifiants)
(bitumes)
(paraffine)
(vaseline)
(cires - cokes - brais - etc...)

Le caractère assez détaillé de cette liste a soulevé la question délicate de la non-concordance des nomenclatures utilisées dans la Communauté.

Le regroupement des divers produits dans une position de nomenclature n'est pas toujours identique et diffère suivant le pays, le moyen de transport ou quelquefois dans le même pays suivant le caractère national ou international du transport.

La principale difficulté a consisté à isoler le «fuel-oil» dont la définition et la classification sont très variables; par exemple en Allemagne fédérale ce produit se trouve classé avec les résidus de la distillation du pétrole.

Comme la connaissance des courants de trafic de fuel-oil paraissait d'un grand intérêt, étant donné l'importance des tonnages et l'acuité de la concurrence avec le charbon, le recours aux estimations a été inévitable.

2. Ventilation par modes de transports

Une statistique des transports doit fournir des données relatives à la répartition des quantités acheminées sur un même itinéraire entre les différentes techniques de transports en présence.

Dans le cas des produits pétroliers les moyens utilisés sont plus nombreux que pour les autres marchandises, ce qui explique la large ventilation employée :

- 1° - chemin de fer
- 2° - navigation fluviale
- 3° - navigation maritime
- 4° - route
- 5° - pipe - line

Malgré l'absence de recensement systématique, l'inclusion des transports routiers dans cette étude a paru indispensable étant donné les grandes quantités de produits raffinés livrées par camions automobiles.

Dans plusieurs pays des estimations ont suppléé au manque de base statistique (souvent aucun document de transport n'est prescrit lorsqu'il s'agit d'opérations pour compte propre).

Les chiffres utilisés en Allemagne sont ceux du recensement de l'année 1955.

3. Ventilation par zones géographiques

La substitution de la notions d'échanges entre zones économiques de production et de consommation à la notion d'échanges entre états est une des fins que nous nous proposons dans les statistiques de transports.

Deux solutions s'offraient qui permettaient de parvenir à ce résultat, c'est-à-dire d'obtenir un découpage territorial faisant apparaître les courants d'expédition des raffineries, des ports et des points de transbordement : ou bien créer des «régions pétrolières» spéciales après étude des zones de distribution, ou bien adopter les régions de transport déjà utilisées dans les statistiques des produits CECA (1).

(1) La liste des régions de transport est jointe en annexe.

C'est cette dernière solution qui a été choisie car elle présentait le double avantage de faciliter la comparaison avec les échanges de charbon et de sauvegarder l'unité des méthodes statistiques dans le secteur de l'énergie. De plus, l'emploi de ce découpage territorial répondait en grande partie au critère de distinction des régions productrices où les expéditions sont excédentaires et des régions de consommation où les réceptions prédominent.

En effet, la concentration géographique des installations est telle, que 12 régions de transport sur un total de 43 représentent 89 % du potentiel de raffinage de la Communauté, ou en chiffres absolus une capacité de traitement de 95.930.000 t sur un total de 107.873.000 t environ en 1957.

De même, les régions industrielles et à forte population, qui ont été distinguées du point de vue de la consommation du charbon et des produits sidérurgiques, sont également en première position du point de vue de la consommation des produits pétroliers.

Donc, de ce deuxième point de vue, le découpage en régions de transports réalisait la distinction souhaitée en faisant apparaître les régions réceptrices.

Seules quelques modifications de détail ont été introduites; il n'a pas toujours été possible de distinguer la région n° 44 (Est de la France) de la région n° 53 (Strasbourg) étant donné que les renseignements étaient souvent fournis par département.

La région n° 60 (Italie du Nord-Ouest) a été scindée en deux parties, d'un côté la Lombardie et le Piémont (n° 60) et de l'autre côté la Ligurie (nouvelle région n° 66). La séparation de la Ligurie avait l'avantage de faire apparaître le rôle de point de redistribution des ports de Gênes, de Vadoligure et de Savone et aussi de mettre en relief les échanges en provenance ou à destination de l'arrière-pays.

e) *Présentation des résultats*

Toujours dans un but d'uniformité et de comparabilité des statistiques, la présentation des résultats suit dans toute la mesure du possible le schéma utilisé dans les rapports annuels de 1956 et de 1957 relatifs aux transports des produits du Traité de la CECA.

Une première série de cinq tableaux donne pour chaque pays de la Communauté les éléments statistiques concernant l'économie du pétrole, c'est-à-dire les chiffres généraux de production, de consommation et de trafic.

Dans ces tableaux les chiffres des importations et des exportations ne coïncident pas avec les données statistiques du commerce extérieur; ces divergences proviennent de la différence du mode de comptabilisation des opérations douanières et des opérations de transport.

Par exemple, les combustibles embarqués sur les navires étrangers au titre de provision de bord sont comptés dans les statistiques du commerce extérieur, alors que cette opération ne peut pas être considérée comme une exportation de marchandise du point de vue des transports.

De même, les entrées ou les sorties d'entrepôts constituent des opérations douanières incluses dans le calcul des importations ou des exportations même lorsqu'elles ne sont pas accompagnées d'un déplacement réel des marchandises. A l'inverse, les mutations d'entrepôt sont des opérations de transport, alors qu'elles n'entraînent pas obligatoirement modification du régime douanier.

Dans la présente statistique les chiffres d'importation et d'exportation sont principalement basés sur le lieu d'origine et non pas sur la nationalité de la marchandise.

Les soutages maritimes ont été indiqués séparément dans ces tableaux, car il s'agit d'un poste important du marché des produits lourds dont l'influence sur la physionomie des transports n'est pas négligeable; en effet, la plus grande part des tonnages de combustibles de soute est livrée directement sur les lieux de raffinage et constitue dans une consommation locale sans opération de transport. Par exemple, en France, au cours de l'année 1957, sur une quantité de 1.666.000 t (1) de gas-oil et de fuel-oil utilisée pour l'avitaillement des navires de mer, 1.618.800 t (soit 97 %) ont été embarquées à proximité des raffineries, le reste a été acheminé jusqu'aux dépôts portuaires par caboteurs.

Les données de ces cinq tableaux sont reprises et additionnées dans un tableau général qui montre ainsi les chiffres essentiels de l'économie du pétrole dans l'ensemble de la Communauté. Ce dernier tableau donne en outre les chiffres de tonnage des relations avec les pays tiers, les quantités échangées entre les pays membres de la Communauté et une approximation des tonnages transportés à l'intérieur du territoire communautaire par modes de transport.

Enfin les tonnages reçus ou expédiés par les 43 régions de la Communauté sont présentés dans une série de tableaux d'interpénétration régionale qui font apparaître les courants de trafic des régions entre elles et avec les pays tiers pour chacun des modes de transport recensés. Les régions pour lesquelles le trafic au départ ou à l'arrivée était nul ou négligeable n'ont pas été représentées sur ces tableaux dans un souci d'allègement de la présentation.

Les tableaux d'interpénétration régionale concernent le pétrole brut, l'ensemble des produits raffinés (énergétiques et non-énergétiques), et les principaux groupes de produits énergétiques : essence, huiles moyennes, fuel oils.

Les échanges de dérivés non-énergétiques ne font l'objet d'aucun tableau séparé en raison de la faiblesse des quantités, de leur importance économique secondaire et du manque de renseignements.

Ces tableaux sont illustrés par des cartes sur lesquelles sont indiqués les principaux courants de trafic, c'est-à-dire ceux qui dépassent un certain seuil de tonnage jugé compatible avec la clarté du croquis et l'importance économique des échanges. Dans un but de simplification, certaines régions de caractère semblable ont été groupées sur les cartes, de même les expéditions intérieures à une région ont été en général négligées étant donné que leur représentation était difficile.

(1) Les soutages comprennent en outre 21.600 t de lubrifiants, soit un total de 1.687.600 t.

Les résultats de la statistique des transports de produits pétroliers en 1956 et en 1957 sont donc articulés de la manière suivante :

- a) Eléments de l'économie du pétrole (6 tableaux 1956 et 1957)
 - 1. Allemagne et Sarre
 - 2. Belgique et Luxembourg
 - 3. France
 - 4. Italie
 - 5. Pays-Bas
 - 6. Communauté

- b) Trafic interrégional (5 tableaux 1956 et 5 tableaux 1957)
 - 1. Interpénétration régionale des transports de pétrole brut
 - 2. Interpénétration régionale des transports de produits raffinés
 - 3. Interpénétration régionale des transports d'essence
 - 4. Interpénétration régionale des transports d'huiles moyennes
 - 5. Interpénétration régionale des transports de fuel-oils

- c) Cartes de trafic
 - 2 cartes de trafic de pétrole brut (1956 et 1957)
 - 2 cartes de trafic de produits raffinés (1956 et 1957)
 - 1 carte de trafic d'essence (1957)
 - 1 carte de trafic d'huiles moyennes (1957)
 - 1 carte de trafic de fuel-oil (1957)

EXPOSE ECONOMIQUE

Les transports dépendent étroitement des données économiques et s'insèrent entre la production et la consommation, d'où la nécessité d'étudier en premier lieu ces deux facteurs.

I. Eléments caractéristiques de la production

Il faut distinguer la production de pétrole brut et la production de produits finis sortis des raffineries de la Communauté.

Les quantités de pétrole brut extraites sur le territoire de la Communauté sont assez faibles en regard des besoins, et ne couvrent guère plus de 8 % des approvisionnements des raffineries en 1956.

Les progrès de l'extraction constatés en 1957 ont fait reculer la part de l'importation de 91,6 % à 89,8 %. Malgré cette légère évolution, la Communauté dépend, dans ce domaine, en presque totalité de l'importation en provenance des pays tiers situés outre-mer (Moyen-Orient, Amérique du Nord et Amérique Centrale). L'approvisionnement par voie maritime des raffineries en matière première est donc une des caracté-

ristiques essentielles du transport.

L'approvisionnement en matière première explique la répartition géographique des raffineries sur le territoire de la Communauté.

Dans cette perspective, trois grandes catégories de raffineries peuvent être considérées selon leur emplacement.

1. Les raffineries côtières qui reçoivent directement le pétrole brut importé par navire-citerne.

Ce groupe est le plus important et représente, avec 41 raffineries, environ 82 % de la capacité totale de raffinage de la Communauté. Cette proportion varie d'un pays à l'autre et s'élève à :

100 % aux Pays-Bas
100 % en Belgique
99 % en France
72 % en Italie
38 % en Allemagne

2. Les raffineries situées sur les gisements qui traitent principalement le pétrole brut extrait dans le voisinage et n'occasionnent en conséquence que des transports à courte distance.

Il s'agit d'installations de moyenne importance dont la capacité de traitement ne dépasse jamais un million de tonnes annuellement.

C'est le cas des raffineries de Lingen, de Salzbergen et de Misburg situées sur les champs pétrolifères de Basse-Saxe, de Heide et d'Ostermoor, sur les gisements du Holstein en Allemagne, de la raffinerie de Merwiller en France et des installations de la province de Piacenza en Italie.

3. Les raffineries situées à l'intérieur du territoire, dans les régions de consommation, qui sont toujours reliées à un port d'importation par une voie d'acheminement à grand débit : fleuve ou pipe-line. Cette dernière catégorie est représentée par deux groupes de raffineries, l'un en Allemagne dans le bassin de la Ruhr et le long de la basse vallée du Rhin (régions 6 et 8), approvisionné par voie fluviale au départ de Rotterdam et d'Amsterdam, l'autre en Italie dans la périphérie de Milan (région 60) approvisionné par pipe-line au départ de Gênes et de Vado-Ligure. Ces groupes comptent 8 raffineries et une capacité de 7.435.000 t en Allemagne, 11 raffineries et une capacité approximative de 5.915.000 t en Italie, soit ensemble 12,5 % du potentiel de traitement de la Communauté en 1957. Ce pourcentage aura sans doute tendance à s'accroître dans l'avenir, car, d'après les principaux projets, la construction de nouvelles unités de raffinage est surtout prévue dans les zones de consommation éloignées du littoral. Ce déplacement de l'industrie du pétrole aura pour effet d'allonger les courants d'approvisionnement en produits bruts, d'augmenter les transbordements dans les ports les mieux placés et en contrepartie de raccourcir les courants de distribution des produits finis. Cette modification de la localisation du raffinage provoquera également une évo-

lution de la répartition des prestations entre modes de transports au détriment des techniques classiques et à l'avantage des pipe-lines. L'approvisionnement en produits bruts échappera de plus en plus à la navigation fluviale et au chemin de fer (trois projets de construction de pipe-lines - de Rotterdam à Cologne, de Wilhelmshaven à la Ruhr, de Marseille à Strasbourg) tandis que la distribution des produits raffinés par camion, wagon ou péniche s'effectuera sur des distances plus courtes.

II. Eléments caractéristiques de la consommation

Après avoir caractérisé les principaux centres de production et d'expédition, il reste à déterminer les zones d'aboutissement des courants de trafic par une brève analyse de la consommation. A cet effet, les secteurs de l'économie ont été classés dans l'ordre d'importance de leur consommation de produits pétroliers et leur localisation géographique suivant les régions de transport a été recherchée dans chaque pays.

Les secteurs de consommation importants mais à structure diffuse sur le territoire, par exemple les transports, le chauffage domestique, les industries alimentaires et la boulangerie, n'ont pas été pris en considération.

Les résultats ont été présentés dans le tableau ci-contre qui montre de façon claire la répartition des industries utilisatrices de combustibles pétroliers lourds et leur concentration dans un nombre assez réduit de régions de la Communauté.

La consommation des produits légers, comme l'essence automobile, est dispersée sur le territoire et ne permet aucune localisation précise sinon dans les zones à forte densité industrielle et démographique.

L'indication des principaux centres de raffinage permet de voir en outre sur le tableau les régions de consommation éloignées des lieux de production et donnant lieu en conséquence à des expéditions à longue distance et les régions où raffineries et grandes industries consommatrices se trouvent rassemblées : Rhénanie du Nord et Ruhr (régions 6 et 8) Nord de la France (région 40), Basse-Seine (région 42), Italie du Nord (régions 60, 61 et 66).

La consommation de produits raffinés correspondant aux besoins de l'économie civile (soutages compris), qui peut être évaluée à 58 ou 59 millions de tonnes par an dans l'ensemble de la Communauté, est inférieure à la production des raffineries et laisse un excédent exportable.

Les quantités expédiées vers les pays tiers qui se sont chiffrées à 17.562.000 t en 1956 et à 17.098.000 t en 1957 ne donnent cependant pas lieu à des trafics importants sur le territoire de la Communauté, car elles proviennent, à concurrence de 80 %, des raffineries côtières.

REPARTITION GEOGRAPHIQUE DES GR0S CONSOMMATEURS
DE COMBUSTIBLES LIQUIDES

Secteurs économiques	Régions de transport de la Communauté																					
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	30	31	34	35	36	37
Principaux centres de raffinage	x				x		x											x				x
Centrales thermiques (fuel)																						
Industrie du verre					x		x									x	x				x	
Industries chimiques					x		x		x	x							x			x		x
Sidérurgie					x	x	x									x	x		x		x	
Papier - carton							x	x				x		x	x		x			x		
Ciments							x		x								x			x		
Produits céramiques							x	x	x						x	x	x			x		
Constr. automobile				x		x		x		x			x									
Industrie textile							x	x					x	x			x			x		
Métallurgie et mécanique					x	x	x	x								x	x			x	x	x
Corps gras	x							x									x			x		x
Métaux non ferreux								x									x					
Sucreries-distilleries				x													x			x		

Secteurs économiques	Régions de transport de la Communauté																					
	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	60	61	62	63	64	65	66	
Principaux centres de raffinage			x					x							x	x	x	x				x
Centrales thermiques (fuel)				x						x												
Industrie du verre	x		x	x	x		x								x	x	x					
Industries chimiques	x			x	x		x	x							x	x	x					
Sidérurgie	x				x		x								x							x
Papier - carton	x				x		x	x							x							
Ciments	x			x	x		x								x	x	x					x
Produits céramiques	x			x	x	x									x	x	x					
Constr. automobiles				x											x							
Industrie textile	x				x										x							
Métallurgie et mécanique	x			x	x										x							
Corps gras								x														x
Métaux non ferreux	x														x							
Sucreries-distilleries	x	x		x												x						

III. Analyse des trafics

Ces considérations générales sur les caractéristiques de la production et de la consommation des produits pétroliers ont donné une idée d'ensemble de la physionomie des transports qu'il s'agit maintenant de compléter et de préciser par une analyse plus détaillée de la structure des trafics.

Plusieurs points de vue sont à considérer : la position et l'orientation générale des courants de trafic, la répartition des tonnages entre les divers modes de transports, l'importance des relations nationales et internationales.

1. Orientation des trafics

Tous les facteurs concourent à donner aux trafics de produits pétroliers une même orientation générale de la périphérie vers l'intérieur du territoire de la Communauté, les points d'origine étant les ensembles de raffineries du littoral et les grands ports d'importation. Cette orientation se remarque aussi nettement pour les produits bruts que pour les produits raffinés, la seule différence se trouvant dans la distance de transport qui est beaucoup plus longue pour les seconds.

De plus, la lecture des tableaux de transports interrégionaux et des cartes permet de déterminer plusieurs grands axes de circulation.

Six grands centres fournissent la majorité des tonnages de produits finis expédiés dans la Communauté :

Hambourg	(région 1)
Ruhr et Rhénanie du Nord	(régions 5, 6 et 8)
Rotterdam	(région 37)
Anvers	(région 31)
Basse Seine	(région 42)
Complexe de Berre	(région 47)

Aucun de ces centres n'occupe vraiment une position centrale dans la Communauté. Ils forment les origines d'une série de courants de pénétration dirigés vers l'arrière-pays immédiat ou vers les régions plus continentales.

Si l'on considère les transports de produits raffinés à longue distance, quatre grandes séries de courants de trafic apparaissent nettement, qui approvisionnent les zones de consommation à l'intérieur du territoire communautaire.

En Allemagne, les échanges prennent une direction générale Nord-Sud suivant deux axes principaux à peu près parallèles; l'un au départ de Hambourg se compose d'un trafic uniquement ferroviaire, d'un volume annuel supérieur au million de tonnes, qui approvisionne les régions orientales de la république fédérale, mal desservies par la voie d'eau : Hanovre, Hesse, Franconie, Württemberg et Bavière; l'autre, purement fluvial, remonte la vallée du Rhin. L'axe d'approvisionnement rhénan dessert les régions industrielles échelonnées le long du Rhin et de ses affluents : Francfort, Ludwigshafen, Mannheim, partie occidentale du Württemberg, Bade, Alsace, ainsi que la Suisse par le port de Bâle. Le tonnage annuel de cette voie, oscillant autour de six millions de tonnes, résulte de la jonction de deux courants de trafic de volume

inégal; le plus important, à caractère international, provient des raffineries et des ports de Rotterdam, d'Anvers et à un moindre degré d'Amsterdam; le moins important, à caractère intérieur, a pour origine les raffineries allemandes du bassin de la Ruhr et de la Rhénanie du Nord. La part du transit et de la production locale n'a pas pu être établie dans les expéditions au départ des ports des Pays-Bas et de la Belgique.

En France, deux faisceaux perpendiculaires, formant une potence, se dirigent vers la région industrielle du Nord-Est : le premier dans le sens Ouest-Est, part de la Basse-Seine et approvisionne au passage la région Parisienne; le second dans le sens Sud-Nord part du complexe de Berre et remonte le sillon rhodanien en desservant au passage la région Lyonnaise.

Les tonnages acheminés sur ces deux axes se répartissent inégalement entre la voie fluviale, le chemin de fer, la route et le pipe-line.

Les points de transbordement, définis par l'ampleur des réexpéditions, sont à peu près les mêmes que pour les combustibles solides et les produits sidérurgiques, ce sont :

Rotterdam (région n° 37), Amsterdam (région n° 36), Anvers (région n° 31), Duisburg (région n° 5), Mannheim-Ludwigshafen (région n° 11), auxquels il convient d'ajouter Gênes (région n° 66).

Ces observations démontrent que l'implantation de raffineries, approvisionnées par pipe-lines, dans les régions de grande consommation du Sud de l'Allemagne et du Nord-Est de la France ne manquerait pas d'apporter un véritable bouleversement dans le domaine des transports et de modifier complètement la structure des axes d'approvisionnement.

2. Modes d'acheminement

Les transports de pétrole brut concernent principalement la navigation maritime et la navigation fluviale; les transports par wagons-citerne ont un caractère de complément ou ne servent qu'à l'écoulement de la production des gisements secondaires non desservis par pipe-line ou par la voie d'eau; les transports par camions sont négligeables, sauf en Italie.

L'évolution des transports de produits bruts se fera au détriment du chemin de fer malgré l'augmentation des volumes livrés, car au-delà d'un certain seuil de tonnage il devient plus économique de construire un pipe-line; c'est le cas du gisement du Sud-Ouest de la France dont la production supérieure à un million de tonnes par an est écoulée vers le bec d'Ambès entièrement par pipe-line à partir de 1958 et échappe à la voie ferrée.

Les chiffres de répartition des acheminements de produits raffinés entre les différents moyens de transports dans l'ensemble de la Communauté font apparaître : la primauté de la navigation fluviale, l'importance particulière du cabotage et le rôle non négligeable de la route à courte et à moyenne distance.

La répartition entre les trois principaux modes de transports est sensiblement différente de celle des transports de houille et d'agglomérés, comme le montre le

tableau comparatif suivant :

TONNAGES TRANSPORTES A L'INTERIEUR DE LA COMMUNAUTE
(1000 t)

	1956				1957			
	HOUILLE		PRODUITS RAFFINES		HOUILLE		PRODUITS RAFFINES	
		%		%		%		%
Chemin de fer	120.900	70,5	13.234	30	119.	68,5	13.163	29,5
Navigation fluviale	48.163	28,1	20.435	46	52.084	30	21.967	49,3
Navigation maritime	2.388	1,4	10.547	24	2.590	1,5	9.455	21,2

La répartition se révèle d'ailleurs fort variable d'un pays à l'autre suivant les conditions géographiques; le tableau ci-contre relatif aux transports intérieurs de chacun des pays membres de la Communauté indique la part prise, par les 5 moyens de transports recensés, dans les trafics nationaux.

TONNAGES DES PRODUITS RAFFINES TRANSPORTES A L'INTERIEUR
DES PAYS DE LA COMMUNAUTE

	ALLEMAGNE		BELGIQUE	
	1956	1957	1956	1957
Chemin de fer	6.392	6.202	360	284
Navigation intérieure	2.711	3.439	1.652	1.805
Cabotage maritime	386	384	-	-
Route	1.750 ⁽¹⁾	1.750 ⁽¹⁾
Pipe-line	-	-	-	-

	FRANCE		ITALIE		PAYS-BAS	
	1956	1957	1956	1957	1956	1957
Chemin de fer	4.302	4.468	925	962	782	780
Navigation intér.	6.644	6.373	11	20	3.558	3.986
Cabotage maritime	3.021	2.386	4.402	4.175	-	-
Route	1.585 ⁽²⁾	1.507 ⁽²⁾	9.300 ⁽³⁾	9.010 ⁽³⁾
Pipe-line	1.470	1.300	134	37	-	-

(1) Parcours dépassant la zone courte (estimations basées sur l'année 1955).

(2) A l'exclusion des livraisons à courte distance et sans les dérivés non-énergétiques.

(3) A l'exclusion des produits non-énergétiques.

Bien que partiels et approximatifs, les chiffres des transports routiers ont été mentionnés pour donner une vue de l'ampleur des livraisons par camions-citernes.

Le développement particulier du cabotage en Italie et en France résulte de la localisation des raffineries le long des côtes, des échanges de produits entre sociétés et de l'approvisionnement en combustible des ports de pêche et de commerce.

3. Relations nationales et internationales

Les tableaux de transports interrégionaux permettent de calculer la part des trafics nationaux et la part des trafics passant les frontières, à l'intérieur de la Communauté. Malgré un volume de trafic entre Etats membres supérieur à 9 millions de tonnes par an de produits raffinés, les économies nationales restent cloisonnées en dehors du Benelux et les échanges restent minimes entre la France, l'Italie, la Belgique et l'Allemagne. Le total de 9.330.000 t de produits raffinés échangé entre les pays de la Communauté en 1957 se compose en fait de trafics à caractère spéciaux:

2.510.000 t de cabotage résultant de réexpéditions entre raffineries

3.787.000 t de transit rhénan amont et aval

2.490.000 t de livraisons fluviales entre la Belgique et les Pays-Bas, résultant d'accords de distribution.

A part les livraisons françaises en Sarre et les livraisons belges dans le Grand Duché de Luxembourg, découlant d'unions économiques, les transports entre pays membres par fer et par route sont négligeables.

L'importance du transit rhénan se mesure à l'intensité du trafic à la frontière germano-néerlandaise; en 1956 les produits pétroliers ont représenté 6.870.000 t sur un total de 39.970.000 t de marchandises relevées en mouvement amont, se décomposant en 2.531.000 t de pétrole brut et 4.337.000 t de produits raffinés dont 1.136.000 t à destination de la Suisse; en 1957 le tonnage de produits pétroliers s'est élevé à 7.531.000 t sur un total de 43.493.224 t en mouvement amont, se décomposant en 2.885.000 t de pétrole brut et 4.646.000 t de produits raffinés dont 994.000 t à destination de la Suisse.

Pour les deux années, les produits pétroliers se classent au 3^e rang, après les minerais et la houille, avec environ 17 % du trafic montant.

Le trafic des produits pétroliers sur le Rhin est encore moins équilibré que celui de la houille, le mouvement aval étant très faible.

Les relations avec les pays tiers sont présentées dans les tableaux, au départ et à l'arrivée de chaque région de la Communauté.

Les principaux fournisseurs de la Communauté en produits raffinés sont : les Etats-Unis, la Grande-Bretagne, le Venezuela, les Antilles néerlandaises, l'U.R.S.S. et la Roumanie; leur position géographique explique la nette prédominance des transports maritimes.

Les principaux clients de la Communauté en produits raffinés sont par ordre d'importance décroissante : la Scandinavie (Danemark, Norvège, Suède); l'Afrique du Nord (Algérie, Maroc, Tunisie), la Grande-Bretagne et la Suisse.

Les expéditions en 1957 se répartissent comme il suit :

(1000 t)

	SCANDINAVIE	AFRIQUE DU NORD	GRANDE-BRETAGNE	SUISSE
Allemagne	392	-	12	93
Belgique	109	-	62	536
France	80	2.100	175	94
Italie	431	602	410	1.073
Pays-Bas	3.446	62	1.788	511

De même que pour les réceptions en provenance des pays tiers, les transports par voie maritime sont prépondérants, les principaux points d'embarquement étant : Rotterdam et ses annexes, Marseille et Berre, les ports de l'Italie méridionale (Naples, Bari, Augusta), enfin Hambourg et Brême.

La Suisse est approvisionnée par deux courants de trafic de sens opposé et d'importance presque égale, l'un provient d'Anvers, de Rotterdam et d'Amsterdam et aboutit à Bâle par la voie rhénane (1.268.000 t débarquées en 1956 et 1.119.000 t en 1957), l'autre provient des raffineries italiennes des environs de Milan (région n° 60) et se répartit entre la voie ferrée et la route.

Le manque de précision de cette statistique interdit de calculer les variations de trafic et de comparer les résultats des deux années prises en considération, seules les tendances générales peuvent être observées sans risquer d'erreur. En restant dans cette optique, on peut noter une augmentation des tonnages transportés et un développement des relations à l'intérieur de la Communauté et avec les pays tiers, en dépit de la crise de Suez qui a eu pour effet de freiner l'expansion au cours de l'année 1957. L'influence perturbatrice de la crise de Suez est surtout sensible en France, où l'on constate une diminution des importations de pétrole brut et des exportations de produits raffinés, un ralentissement de la production et un accroissement corrélatif des importations de produits finis. La crise de Suez est également la cause de la chute enregistrée dans les soutagés et de la baisse du taux d'utilisation de la capacité de raffinage dans la Communauté.

Mais les premières publications de chiffres relatifs à l'année 1958 laissent entrevoir un grand développement des transports de produits pétroliers dans la Communauté, dont il serait intéressant de suivre la progression.

C'est la première fois qu'une telle statistique est entreprise et malgré ses limites et ses lacunes, dues à l'absence de nomenclature de marchandises uniforme, à la difficulté de synthèse des diverses données nationales, à l'absence de recensement routier systématique, elle donne une idée de la physionomie des transports dans un secteur important de l'économie de la Communauté.

ALLEMAGNE ET SARRE

(1 000 t)

	1956	1957
Production nationale de pétrole brut	3 506	3 960
Réceptions de pétrole brut	7 899	8 024
<i>dont</i> (trafic maritime	5 484	5 247
(trafic rhénan	2 406	2 769
Tonnages traités	11 394	12 039
Capacité de raffinage	14 663	16 518
utilisation de la capacité	77,7 %	72,9 %
Autoconsommation des raffineries ⁽¹⁾	425	449
Production de produits raffinés ⁽²⁾	10 649	11 101
<i>dont</i> (essence	2 969	3 149
(huiles moyennes	3 415	3 279
(fuel oils	1 938	2 272
(autres dérivés	2 327	2 401
Importations de produits raffinés	6 044 ⁽³⁾	6 628 ⁽³⁾
<i>dont</i> fuel oils	3 120	3 613
<i>dont</i> (trafic maritime	2 537	2 580
(trafic rhénan	3 003	3 494
<i>dont</i> en provenance directe des pays tiers	2 032	2 163
Exportations de produits finis	2 235	1 901
<i>dont</i> trafic maritime	1 322	1 032
<i>dont</i> (Communauté	850 ⁽⁴⁾	863 ⁽⁴⁾
(pays tiers	1 385	1 038
Consommation nationale ⁽⁵⁾ (sans soutages)	11 846	13 369
Consommation sarroise	125 ⁽⁶⁾	125 ⁽⁶⁾
soutages maritimes	1 989	1 749

(1) *fuels oils*

(2) *auto consommation et pertes des raffineries exclues*

(3) *y compris le trafic franco-sarrois estimé à 150 000 tonnes dont 116 000 t de produits énergétiques.*

(4) *ces chiffres comprennent les quantités réexpédiées après transbordement aux Pays-Bas.*

(5) *sans les gaz liquéfiés*

(6) *estimation OECE.*

BELGIQUE ET LUXEMBOURG

(1 000 t)

	1956	1957
Production nationale de pétrole brut	-	-
Réception de pétrole brut	5 337	5 459
<i>dont</i> trafic maritime	5 335	5 456
Tonnages traités	5 350	5 338
Capacité de raffinage	6 750	7 600
utilisation de la capacité	79,3 %	70,2 %
Autoconsommation des raffineries	..	..
Production de produits raffinés ⁽¹⁾	5 024	4 975
<i>dont</i> (essence	1 156	1 132
(huiles moyennes	1 585	1 418
(fuel oils	1 968	2 076
Importations de produits raffinés	2 645	2 936
<i>dont</i> (trafic maritime	1 332	1 399
(trafic fluvial	1 290 ⁽²⁾	1 519 ⁽²⁾
<i>dont</i> (Communauté	1 580	1 749 ⁽²⁾
(pays tiers	1 065	1 187
Exportations de produits raffinés	2 572 ⁽³⁾	2 237 ⁽⁴⁾
<i>dont</i> (trafic maritime	295	198
(trafic rhénan	915	828
(trafic fluvial total	2 080	1 844
<i>dont</i> (Communauté	1 782 ⁽³⁾	1 523 ⁽⁴⁾
(pays tiers	790	714
Consommation nationale ⁽¹⁾ (sans soutages)	4 400	4 460
Consommation du Grand Duché de Luxembourg	150	156
soutages maritimes	700	600

(1) sans les gaz liquéfiés

(2) principalement en provenance des Pays-Bas

(3) dont 149 000 t de trafic ferroviaire Belgo-Luxembourgeois

(4) dont 151 000 t de trafic ferroviaire Belgo-Luxembourgeois.

FRANCE

(1000 t)

	1956	1957
Production nationale de pétrole brut	1 264	1 410
Réceptions de pétrole brut	24 989	24 096
<i>dont</i> trafic maritime	24 862	23 970
Tonnages traités	26 801	24 965
Capacité de raffinage	31 085	33 485
utilisation de la capacité	86,2 %	74,6 %
Autoconsommation des raffineries	..	..
Production de produits raffinés ⁽¹⁾	24,986	23 310
<i>dont</i> (essence	5 615	5 572
(huiles moyennes	4 738	3 858
(fuel oils	12 191	11 341
(autres dérivés ⁽²⁾	2 442	2 539
Importations de produits raffinés	1 280	2 732
<i>dont</i> trafic maritime	984	2 489
<i>dont</i> (Communauté	590	567
(pays tiers	690	2 165
Exportations de produits raffinés	4 902 ⁽³⁾	4 053 ⁽³⁾
<i>dont</i> trafic maritime	4 609	3 793
<i>dont</i> (Communauté	973 ⁽³⁾	699 ⁽³⁾
(pays tiers	3 929	3 354
Consommation nationale ⁽²⁾ (<i>sans soutages</i>)	17 163	17 026
<i>dont</i> (essence	4 482	4 368
(fuel oils	9 199	9 252
soutages maritimes	2 019	1 688
<i>dont</i> (navires français	1 344	1 125
(navires étrangers	675	563

(1) autoconsommation et portes des raffineries exclues

(2) sans les gaz liquéfiés

(3) y compris 150 000 t environ vers la Sarre.

ITALIE

(1 000 t)

	1956	1957
Production nationale de pétrole brut	569 ⁽¹⁾	1 261 ⁽¹⁾
Réceptions de pétrole brut	18 561	20 236
tonnages traités	19 351	20 860
Capacité de raffinage ⁽²⁾	31 070	33 000
utilisation de la capacité	62,3 %	63,2 %
Pertes et autoconsommation des raffineries	1 849	..
Production de produits raffinés ⁽³⁾	17 374	18 754
<i>dont</i> (essence	3 098	3 081
(huiles moyennes	5 079	5 390
(fuel oils	8 508	9 621
Importations de produits raffinés	883	780
<i>dont</i> trafic maritime	830	705
<i>dont</i> fuel oils	550	511
<i>dont</i> (Communauté	276	303
(pays tiers	607	477
Exportation de produits raffinés	5 021	5 522
<i>dont</i> trafic maritime	3 636	4 351
<i>dont</i> (essence	1 824	1 514
(fuel oils	1 436	1 670
<i>dont</i> (Communauté	273	407
(pays tiers	4 748	5 115
Consommation nationale ⁽³⁾ (sans soutages)	10 070	10 785
<i>dont</i> (essence	1 420	1 520
(fuel oils	6 200	6 735
soutages	1 718	1 811
<i>dont</i> (navires italiens	1 155	1 158
(navires étrangers	563	653

(1) à l'exclusion de la gasoline naturelle (62 000 t en 1956 et 66 000 t en 1957).

(2) capacité totale comprenant les 30 % légaux de marge de sécurité.

(3) à l'exclusion de l'autoconsommation des raffineries et sans les gaz liquéfiés.

PAYS - BAS

(1 000 t)

	1956	1957
Production nationale de pétrole brut	1 097	1 523
Réceptions de pétrole brut	15 648	16 981
transit rhénan	2 523	2 885
tonnages traités	14 562	15 334
Capacité de raffinage	17 000	17 270
utilisation de la capacité	85,7%	88,8%
Production de produits raffinés (1)	12 976	13 710
dont (essence	2 364	2 739
(huiles moyennes	3 431	4 161
(fuel oils	6 663	6 284
(autres dérivés (1)	518	526
Importations de produits raffinés (2)	7 498	7 434
dont trafic maritime	6 172	6 278
dont (trafic en provenance de la Communauté	2 448	2 098
(trafic en provenance des pays tiers	5 050	5 336
Exportations de produits raffinés (2)	11 887	12 718
dont (trafic maritime	7 165	7 318
(trafic rhénan	3 422	3 818
(trafic fluvial total	4 661	5 319
dont (Communauté	5 176	5 841
(pays tiers	6 711	6 877
Consommation nationale (1) (sans soutages)	5 089	5 304
dont (essence	990	980
(fuel oils	2 004	2 160
soutages maritimes	2 507	2 236
dont (navires néerlandais	482	460
(navires étrangers	2 025	1 776

(1) sans les gaz liquéfiés.

(2) y compris les trafics de transit avec transbordement.

COMMUNAUTE

(1 000 t)

	1956	1957
Production de pétrole brut	6 436	8 154
Réception de pétrole brut ⁽¹⁾	69 893	71 886
<i>dont</i> trafic maritime	69 883	71 878
tonnages traités	77 458	78 536
Capacité de raffinage	100 568	107 873
utilisation de la capacité	77%	72,8%
Production de produits raffinés ⁽²⁾	71 009	71 850
<i>dont</i> (essence	15 202	15 673
(huiles moyennes	18 248	18 106
(fuel oils	31 268	31 594
Arrivées de produits raffinés en provenance des pays tiers	9 441	11 328
<i>dont</i> trafic maritime	9 113	10 942
Départs de produits raffinés à destination des pays tiers	17 562	17 098
<i>dont</i> trafic maritime	14 285	14 182
Tonnage échangés entre pays de la Communauté	9 054	9 333
Tonnages de produits raffinés transportés dans la Communauté	13 234	
(chemin de fer	13 234	13 163
(navigation fluviale	20 435	21 967
<i>par</i> (cabotage maritime	10 547	9 455
(route ⁽³⁾	(11 657)	(12 279)
(pipeline	1 604	1 337
Consommation communautaire ⁽²⁾ (<i>sans soutages</i>)	48 843	51 225
soutages maritimes	8 933	8 084

(1) Ces chiffres sont inférieurs à la somme des importations nationales en raison des réexpéditions intérieures à la Communauté et du trafic de transit rhénan.

(2) Autoconsommation et pertes des raffineries exclues.

(3) Estimation du trafic routier à l'exclusion de la courte distance et sans les tonnages transportés à l'intérieur de la Belgique et des Pays-Bas.

STATISTISCHER ANHANG

ANNEXES STATISTIQUES

RONES ERDÖL

Interregionaler Verkehr — 1956 —

	Versandregionen Régions - ou groupes de régions - de départ	Trans- port- mittel Moyen de transport	Empfangsregionen																30
			01	02	03	04	05+06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	Trans- port- mittel Moyen de transport		
89'	Einfuhr/Import Dritte Länder/Pays tiers	C F M	4.675	805		8										2	6 2 5.480	186	
01	Hamburg	C F M R	297 48 2	3	-	27	10	10	2	-	2	-	2	-	-	-	349 48 3 9		
02	Bremen	C F	161 194	12 19	176 289	289 33	499	2	11	-	-	3	1	2	3	1	1.140 33 247		
03	Saarländ	C F	-	1	152	2	412	-	68					1			636 208		
04	Niedersachsen	C F R	38 2	2 1	-	437 23 13	57 8 1	2	3			7	1	3			551 33 25		
05+06	Duisburg/Buhrgebiet	C F		2		9	718 170	14	60	13	7	2	2	3	2	6	839 226		
07	Westfalen	C				1	15	1				1		1			20		
08	Nordrheinland	C F				1	8 1		18 1	5	9	9	3	5		1	59 2		
09	Rheinland-Pfalz	C					2		6		6						15		
10	Hessen	C F				1	1 32		4 22	2	1	22		1			31 54		
11	Ludwigshafen, Mannheim	C F R					1 1			3	1	9	6		5	2	27 1 36		
12	Baden	C R					1					4	17 2	1 3			23 6		
13	Württemberg	C R										12	5 1	10 4			28 6		
14	Franken	C										2	1		6	5	14		
15	Südbayern und Oberpfalz	C R					10		2				1		10	26	50 4		
	Deutschland/Allemagne	C F M R	497 48	20 194	328 -	741 43	1.734 381	29	168 95	30	20	77 58	39	28	26	42	3.780 820 3 97		
30+31	Belgien/Belgique	F					1										1		
35	Niederlande/Pays-Bas (36, 37 excl.)	C F																	
36	Amsterdam	F																	
37	Rotterdam	F M	4				1.563		824		9	7	1				2.404		
	Niederlande/Pays Bas	C F M	4				1.563		824		9	7	1				2.405 4		
44	Reims/Nancy	C																	
49	Bordeaux	C M																	
50	Strasbourg	C																	
	Frankreich/France	C M																	
61	Oestl. Teil Norditalien/ Italie du nord-Partie orien- tale	F R																	
62	Mittelitalien/Italie centrale	R																	
64	Sizilien/Sicile	C M R P																	
66	Ligurien/Ligurie	C R P																	
	Italien/Italie	C M R P																	
	Gemeinschaft/Communauté	C F M R P	497 48	20 194	328 -	741 43	1.734 381	29	168 95	30	20	77 58	39	28	26	42	3.780 820 7 97		
	Total		553	216	330	801	3.680	31	1.094	34	35	144	51	62	30	47	7.110		

C= chemin de fer/Eisenbahn

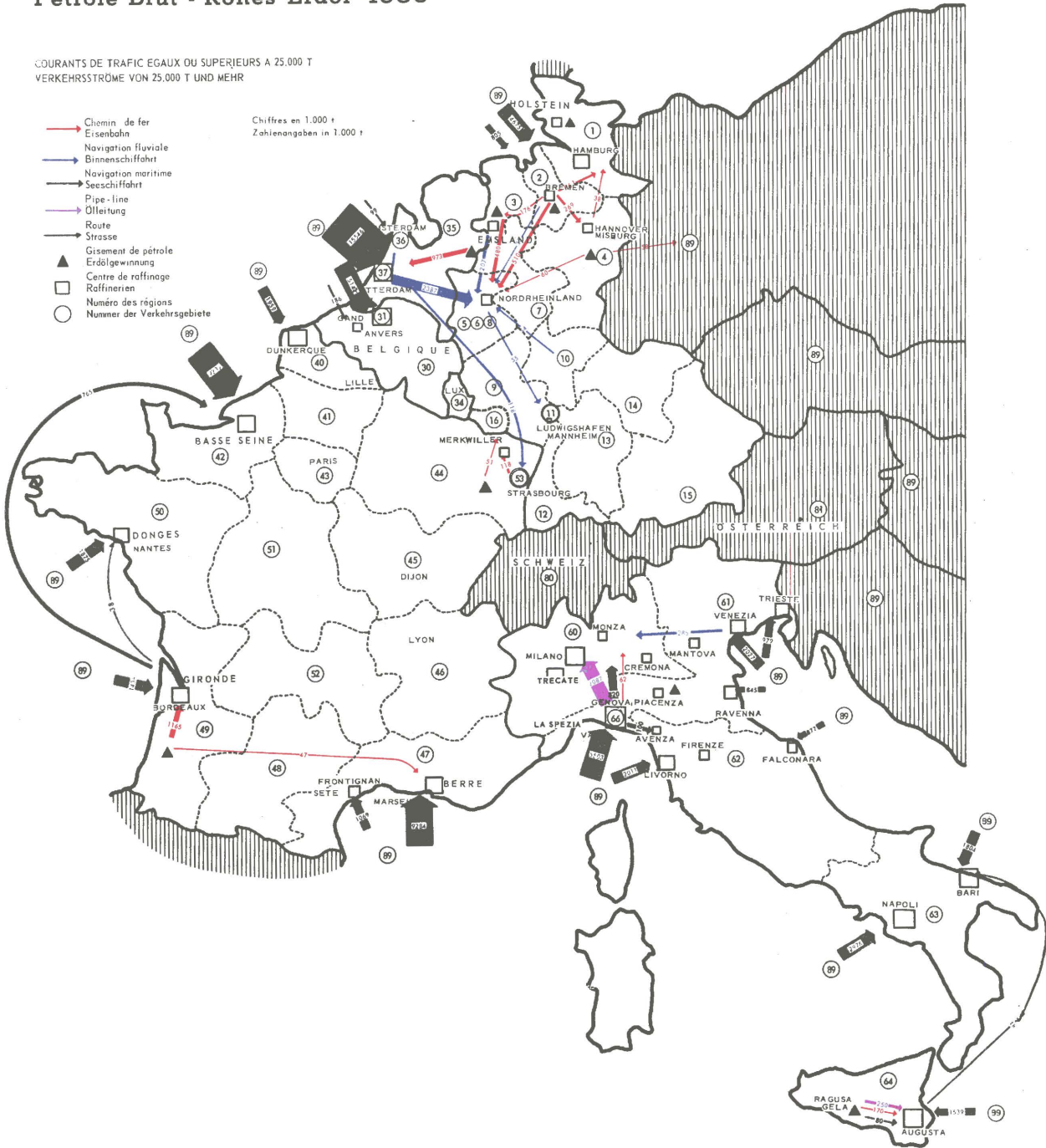
F= navig. fluviale/Binnenschifffahrt

Petrole Brut - Rohes Erdöl -1956 -

COURANTS DE TRAFIC EGAUX OU SUPERIEURS A 25.000 T
 VERKEHRSSTRÖME VON 25.000 T UND MEHR

- Chemin de fer Eisenbahn
- Navigation fluviale Binnenschifffahrt
- Navigation maritime Seeschifffahrt
- Pipe-line Ölleitung
- Route Strasse
- ▲ Gisement de pétrole Erdölgewinnung
- Centre de raffinage Raffinerien
- Numéro des régions Nummer der Verkehrsgebiete

Chiffres en 1.000 t
 Zahlenangaben in 1.000 t



PETROLE BRUT

Transports interrégionaux — 1957

1.000 t

Régions d'arrivée														Trans- port- Moyen de transport							
36	37	Nieder- land- Exp- p- St- 16.973	40	42	44	47	49	50	53	Frank- reich- France 23.970	60	61	62	63	64	66	Italie Italie 20.236	Gesam- schiff- Commu- 71.882	89	1.000 t	
237	16.796	16.973	1.726	9.163	4	10.079	1.087	1.815		4		4.275	3.620	4.376	1.488	6.477		12		F	89
	8	8		6						6								381	4	C	01
																		41	-	F	
																		14	-	M	
																		9	1	R	
																		948	1	C	02
																		415	-	F	
																		587		C	03
																		308		F	
																		801	31	C	04
																		46		F	
																		25	1	R	
																		552		C	05+06
																		161		F	
																		15	1	C	07
																		51		C	08
																		35		F	
																		60		C	09
																		1		F	
																		24	1	C	10
																		56		F	
																		18		C	11
																		36		R	
																		22		C	12
																		6		R	
																		26	2	C	13
																		6		F	
																		13		C	14
																		50	6	C	15
																		4		R	
	8	8		6						6								3.549	46	C	
																		1.062	-	F	
																		14	-	M	
																		97	2	R	
	1.256	1.256							116	116								1.256		C	35
																		193		F	36
																		2.695		F	37
	1.256	1.256							116	116								1.256		C	
																		2.888		F	
					61					61								61		C	44
			814			32	1.315	2		1.349								1.349		C	49
										814								814	20	M	
					116					116								116		C	53
			814		177	32	1.315	2		1.528								1.528	-	C	
										814								814	20	M	
											350							350		F	61
											-	400						400		R	
													650					400		R	62
																		650		R	
																		650		R	62
																		176		C	64
																		176		M	
																		250		C	
																		473		R	
																		470		R	
																		500		P	
																		500		P	
																		65		C	66
																		65		R	
																		1.155		P	
																		2.254		P	
																		65		C	
																		-		M	
																		250		R	
																		470		R	
																		500		P	
																		2.905		P	
																		2.754		P	
	1.256	1.256		177	32	1.315	2		1.528	65								241	241	C	
										116								250	250	M	
										850								350	350	R	
																		250	250	P	
																		2.958	2.958	C	
																		2.754	2.754	M	
																		2.958	2.958	R	
																		2.754	2.754	P	
	1.264	1.264	820	177	32	1.315	2	116	2.462	3.904	650	750			1.146			6.450	17.656	88	Total

M- navig. maritime/Seeschiffahrt

R- route/Strasse

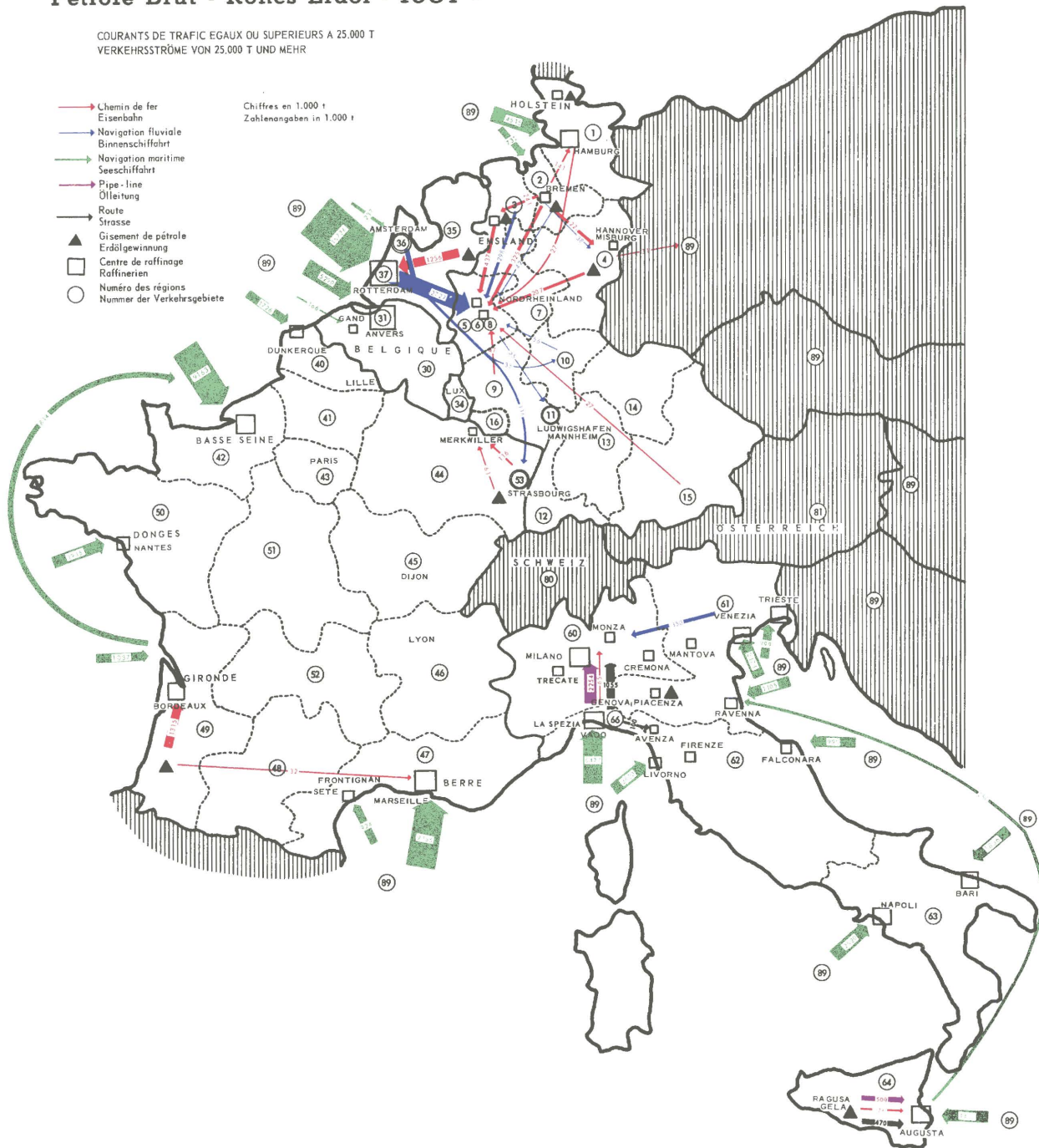
P- pipe-line/Oelleitung

Petrole Brut - Rohes Erdöl - 1957 -

COURANTS DE TRAFIC EGaux OU SUPERIEURS A 25.000 T
 VERKEHRSTRÖME VON 25.000 T UND MEHR

- Chemin de fer Eisenbahn
- Navigation fluviale Binnenschifffahrt
- Navigation maritime Seeschifffahrt
- Pipe-line Ölleitung
- Route Strasse
- ▲ Gisement de pétrole Erdölgewinnung
- Centre de raffinage Raffinerien
- Numéro des régions Nummer der Verkehrsgebiete

Chiffres en 1.000 t
 Zahlenangaben in 1.000 t



ERDÖLDERIVATE

Interregionaler Verkehr — 1956 —

	Versandregionen Régions - ou groupes de régions - de départ	Transp- Mittel Moyen de trans- port	Empfangsregionen																						
			01	02	03	04	05+06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	Land/ Inland- Verkehr	30	31	Belgien/ Belgique	34	35		
01	Hamburg	C	516	76	22	220	128	36	83	38	72	63	44	186	199	547	-	2 231							
		F	414	4		16	2			1		1						436							
		M	113	126	30		3	3	19			1						186							
02	Bremen	C	43	43	35	90	13	13	20	1	6	4	4	5	16	19		311							
		F	318	11	8	34	5				1	2			1	1		384							
		M	104	6	8	9	6	9	4	1	3	1			3	1	2	180							
03	Emmland	C	4	4	62	49	21	62	13	3	5	3	4	5	37	34		307							
		F	15	49	2	155	17	15	3	7	8	7	9	1				286							
		M	4	3	8	17	16	7	15	11	3	4	-	1	4	2	7	5							
04	Niedersachsen	C	50	9	1	157	17	7	54	8	10	11	6	15	19	24		385							
		F	11	10	1	14	1			1								37							
		M	14	8	1	74	12	11	4	10	4	1	6	3	6			164							
05+06	Duisburg/Ruhrgebiet	C	20	7	8	101	825	219	288	47	68	18	19	34	62	103		1 817							
		F	12	13	2	147	2	108	106	176	242	75	208	31				1 111							
		M	3	1	8	52	25	76	53	31	15	2	1	5	4	5		14							
07	Westfalen	C				1	1	1	1									3							
		F				1	1	1	1									1							
		M				4	1	2	10	2								22							
08	Nordrheinland	C	5	2		11	54	11	107	20	21	10	8	39	14	18		316							
		F				23	124	49	53	93	1	26						423							
		M	5	1		10	12	14	31	21	10	2	4	8	2	4		123							
09+10	Rheinland-Pfalz/Hessen	C				1	1	1	1	37	48	7	3	54	4			164							
		F				3	1	1	1	1	4	3						11							
		M	1		1	4	2	2	2	27	14	2	1	5	7	4		71							
11	Ludwigshafen, Mannheim	C				1	2	4	48	28	37	74	92	18	45	1		349							
		F				14	3	1	2	19	17	5	19	53	11	13		23							
		M	1			4	3	1	2	19	17	5	19	53	11	13		150							
12+13+14+15	Süddeutschland/Allemagne du sud	C	1			3	1	3	3	9	20	74	145	56	195	-		507							
		F																-							
		M	1			1		2	4	3	2	28	87	39	134			304							
	Deutschland/Allemagne	C	640	144	128	631	1 066	351	573	204	270	172	232	518	473	989	1	8 393			16	16		4	
		F	425	356	64	27	391	24	249	159	240	313	183	221	59	-	-	2 711			11	18	29	-	
		M	125	127	106	3	3	3	19	116	92	23	63	184	95	191	-	1 750			4	19	23	-	
30	Belgien/Belgique (Anvers excl.)	C																-							
		F																1			151	9	160		
		M																284			360	-	360	149	
31	Antwerpen/Anvers	C	1				7											8			284		1492		
		F					159		41		15	62	5					23			1492		1492		
		M	23																						
	Belgien/Belgique	C	1				7		41		15	62	5					8			360		360	149	
		F					159											284			1643		9	1652	
		M	23															23							
35	Niederlande/Pays-Bas	C					3				1	3	2					1						54	
		F																						9	
		M																							
36	Amsterdam	C																							
		F					126		33	3	43	95	28	12	5									95	
		M	1		7																			73	
37	Rotterdam	C	1	1	1	1	3											7			1	1		552	
		F					804	11	193	51	352	663	188	58	41									877	
		M	551	157	6														714			622	578	1200	
	Niederlande/Pays-Bas	C	1	1	1	1	3											8						701	
		F					933	11	226	54	396	761	218	70	46									959	
		M	552	157	13														2 719			658	580	1236	

C- chemin de fer/Sisenbahn

F- navig. fluviale/Binnenschiffahrt

M- navig. maritime/Seeschiffahrt

Fortsetzung

ERDÖLDERIVATE

Interregionaler Verkehr

— 1956 —

	Verwandregionen Régions - ou groupes de régions - de départ	Transp- Mittel Moyen de trans- port	Empfangsregionen																					
			01	02	03	04	05+06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20			
40	Lille	C F M R	3	8	1		6										7	11	7	21	21			2
42	Rouen	C F M R P	19	25	18												62	10	91	101				
43	Paris	F																						
44+53	Nord-Est	C F														150	150			2	2			
45+46	Dijon - Lyon	F																						
47	Marseille/Montpellier/Corse	C F M R	5														5							
49	Bordeaux	C F M R																						
50	Nantes	C F M R	2														2							
	Frankreich/France	C F M R P	29	33	18	1	6									150	157	80	17	23	23	114		2
60+61	Norditalien/Italie du nord + 66	C F M R P	3				2		1								6							
62+63	Mittel- und Süditalien/Italie centrale et méridionale	C M R	4														4							
64	Sizilien/Sizile	M																						
	Italien/Italie	C F M R P	3				2		1								6							
	Gemeinschaft/Communauté	C F M R P	645	145	130	632	1064	351	574	204	270	172	232	518	473	988	151	6572	380	17	377	149	707	
			425	356	69	27	1483	35	516	213	651	1136	406	291	106	-	-	5714	2312	630	2942		1089	
			733	317	137	-	3	3	19	-	-	-	-	-	-	-	-	1215	42	225	267		-	
			151	98	67	271	93	157	159	116	92	23	63	184	85	191	-	1750	8	-	6		-	
			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
81	Oesterreich/Österreich	C F	10	15			5										30							
89	Debrige Länder/Autres pays	C F M	48	6		1	2		1		1					165	165	60						
			1193	506			8									70	1707	48	1017	1065			310	

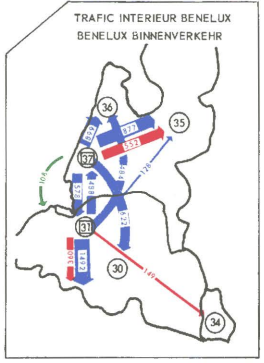
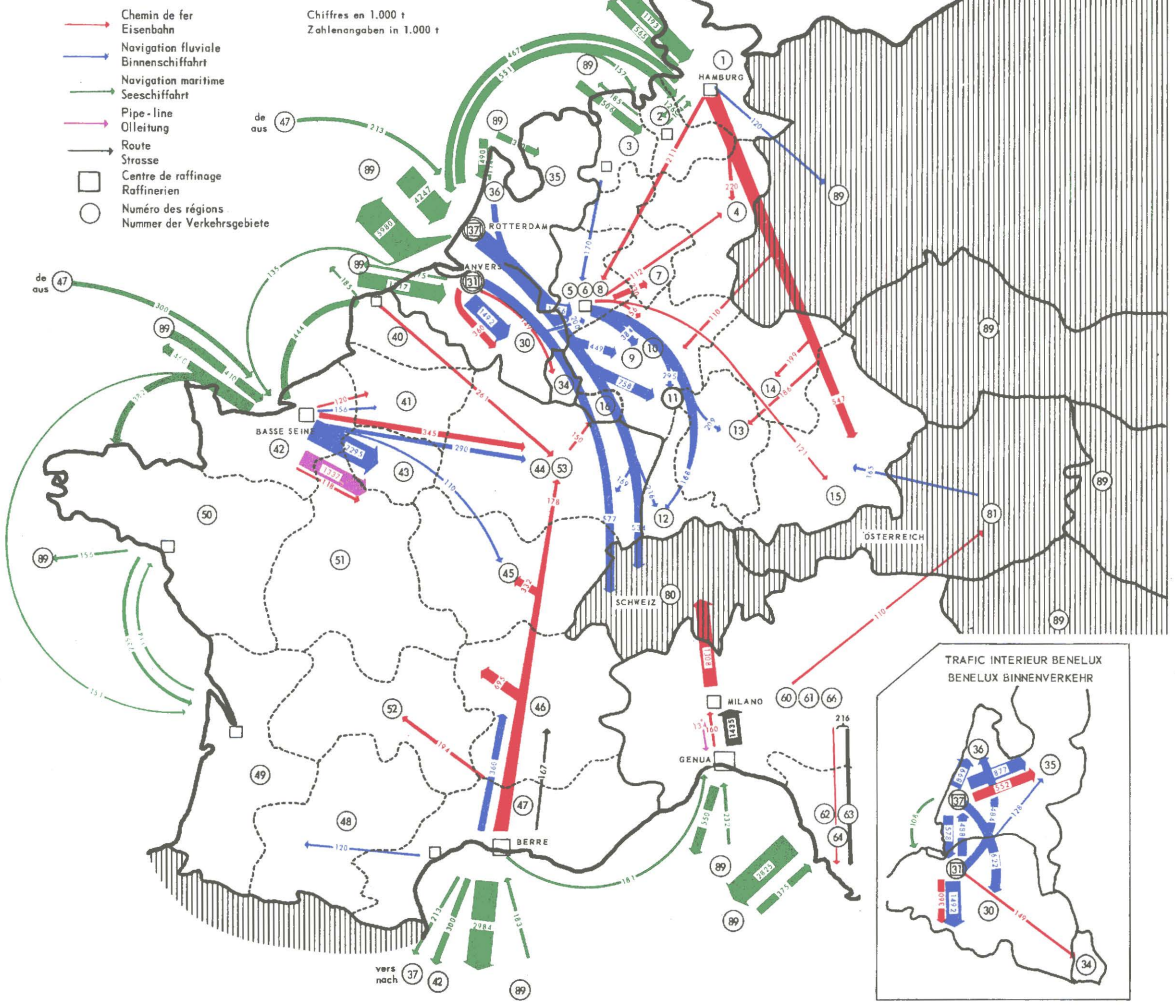
C= chemin de fer/Eisenbahn

F= navig. fluviale/Binnenschiffahrt

M= navig. maritime/Seeschiffahrt

Produits Raffinés - Erdölderivate - 1956-

COURANTS DE TRAFIC EGaux OU SUPERIEURS A 100.000 T
 VERKEHRSSSTROME VON 100.000 T UND MEHR



Fortsetzung

ERDÖLDERIVATE

Interregionaler Verkehr

1957

Vorausregionen Régions - ou groupes de régions - de départ	Transport- mittel Moyen de trans- port	Empfangsregionen																											
		01	02	03	04	05+06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	Belgien Belgique	30	31	Belgien Belgique	34	35							
40 Lille	C F M R																												
42 Rouen	C F M R P		22														22	10	25	35									
43 Paris	F																												
44+53 Nord-Est	C F R					1									150	150													
45+46 Dijon - Lyon	F																												
47 Marseille, Montpellier, Corse	C F M R	1	9	5													15												
49 Bordeaux	C F M R																												
50 Nantes	C F M R																												
Frankreich/France	C F M R P	1	31	5		5										150	157	1	37	10	25	35							
60+61 +66 Norditalien/Italie du nord	C F M R P	1				2				1					1		6												
62+63 Mittel- und Süditalien/Italie centrale et méridionale	C M R	20	5														25			34	34								
64 Sizilien/Sicile	M																												
Italien/Italie	C F M R P	1				2				1						1	6												
		20	5														25			34	34								
Gemeinschaft/Communauté	C F M R P	601	138	123	554	998	390	564	211	268	164	227	498	494	1 059	150	6384	292	2	294	151	645							
		538	337	38	95	1 846	44	661	260	790	1 173	606	358	190			6933	2129	1194	3324		1438							
		673	350	123		12		14									1173	25	167	212									
		151	98	67		93	157	159	116		23	63	164	85	191		1750	8		8									
81 Österreich/Autriche	C F	4	2			8										1	15												
																196	196												
89 Uebrige Länder/Autres pays	C F M R	25	1		2	2		1							1	31													
		1 310	481			20									107	130													
																1781	58	1129	1187										

C= chemin de fer/Bisenbahn

F= navig. fluviale/Binnenschifffahrt

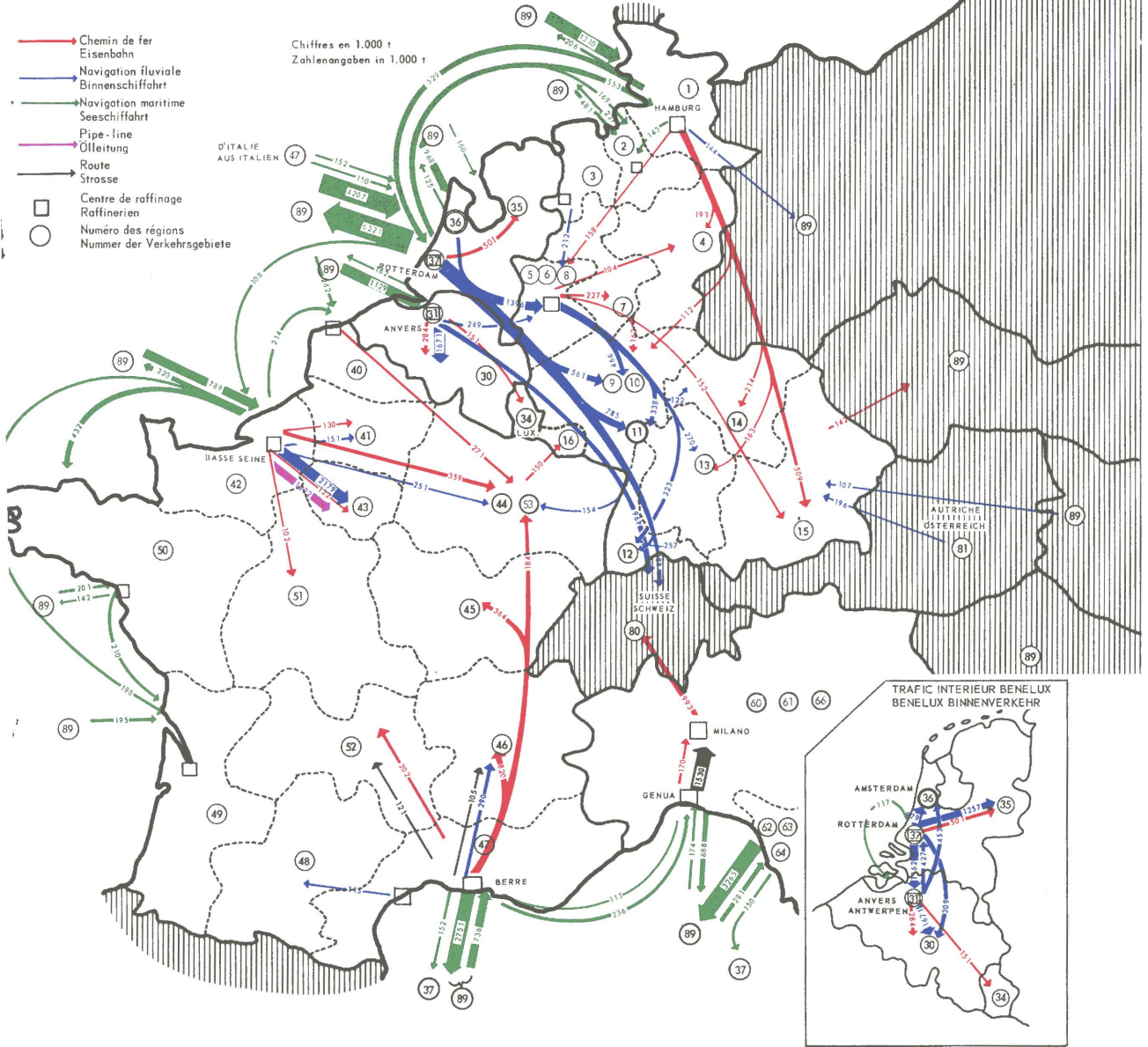
M= navig. maritime/Seeschifffahrt

Produits Raffinés - Erdölderivate - 1957 -

COURANTS DE TRAFIC EGAL OU SUPERIEURS A 100.000 T
 / ERKEHRSSTRÖME VON 100.000 T UND MEHR

- Chemin de fer
Eisenbahn
- Navigation fluviale
Binnenschifffahrt
- Navigation maritime
Seeschifffahrt
- Pipe-line
Ölleitung
- Route
Strasse
- Centre de raffinage
Raffinerien
- Numéro des régions
Nummer der Verkehrsgebiete

Chiffres en 1.000 t
 Zahlenangaben in 1.000 t



BENZIN

Interregionaler Verkehr Schätzung — 1957 —

	Versandregionen Régions - ou groupes de régions - de départ	Transp- Mittel Moyen de trans- port	Empfangsregionen																						
			01	02	03	04	5+6	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	30	31	Belgien Be- lgi- que	34	35
01	Hamburg	C F M R	128 98 2 30	10 23 19	6 6 13	37 5 2	10 5 2	2 6 6	18 7 6	4 1 3	24 5 3	5 7 1	4 6 1	4 1 1	18 1 1	44 3 1	107 3 3	416 98 37 90					1	1	
02	Bremen	C F M R	9 12 4 34	12 4 2	4 12 1	2 24 1	2 2 1	11										56 27 35 8					2	2	
03	Rasland	C F M R		2 29	24 9	10 153	27 11	2 3		3 3		1 3	1 1	14 1	31 1			142 184							
04	Niedersachsen	C F R		1 3		32 2 28	2 6 1 3	19 3 1		1 4		1 1	1 2	4 20				81 8 46							
05+06	Duisburg/Ruhrgebiet	C F M R	12 4 1	4 13 1	3 10 16	25 41 2	110 41 9	47 70 12	61 86 7	9 115 4	12 120	1 111	4 164	7 28	39 64 3			376 739 5 99					5	5	
07	Westfalen	C R						4																	
08	Nordrheinland	C F R	1 1	1		2 13 11 1	2 11 2	17 85 9		13 31 11	12 35 44	2 76 3	1 8 3	3 32	22			96 315 35					2	2	
09+10	Rheinland-Pfalz/Hessen	C F R				1 2				17 23			1 1	19 2				47 4 16							
11	Ludwigshafen-Mannheim	C F R				1		1		10 3	2 7	3 8	2 1 1	7 8 1	29			61 3 15							
12+13 14+15	Süddeutschland/Allemagne du Sud	C R								1 1	1		35 58	11 29	22 9			196 84							
	Deutschland/Allemagne	C F M R	150 99 41 36	29 13 25 27	42 17	152 65	147 239 6 14	80 12 29	127 98 7 35	54 153 31	78 169	10 190	73 186	105 61	148 15	335 41	1 516 1 381 78 390					2	7 1	2 7 1	
30	Belgien/Belgique (Anvers excl.)	M R																							1
31	Anvers	C F M	1				46		5 8		9	1						5 64 1			39			39	46 2 8
	Belgien/Belgique	C F M R	1				46		5 8		9	1						5 64 1			39			39	46 2 8
36	Amsterdam	C F M					62		21	5	35	75	16	4	1			219			2			2	
37	Rotterdam	C F M			2		200		67	14	112	238	50	14	4			2 700 94			1			1 377 7	
	Niederlande/Pays-Bas	C F M	94		2		282		88	19	147	313	66	18	5			3 919 94			1 2			1 377 7	1 379 7
40	Lille	C F M R																							
42	Rouen	C F M R P																							
43	Paris	F																							
44+53	Nord-Est	F R					1											1							
45+46	Dijon-Lyon	F																							
47	Marseille/Montpellier/Corse	C F M R																							
49	Bordeaux	C F M R																							
50	Nantes	C F M R																							
	Frankreich/France	C F M R P					1											1						7	7
60+61 +66	Norditalien/Italie du Nord	C M R																							
62+63	Mittel- und Süditalien/Italie Centrale et Méridionale	M																							
64	Sizilien/Sicile	M																							
	Italien/Italie	C F M R																							
81	Oesterreich/Autriche	C	3				4											7							
89	Uebrige Länder/Autres Pays	C F M		3														1 4 109							

C= chemin de fer/Eisenbahn

F= navig. fluviale/Binnenschifffahrt

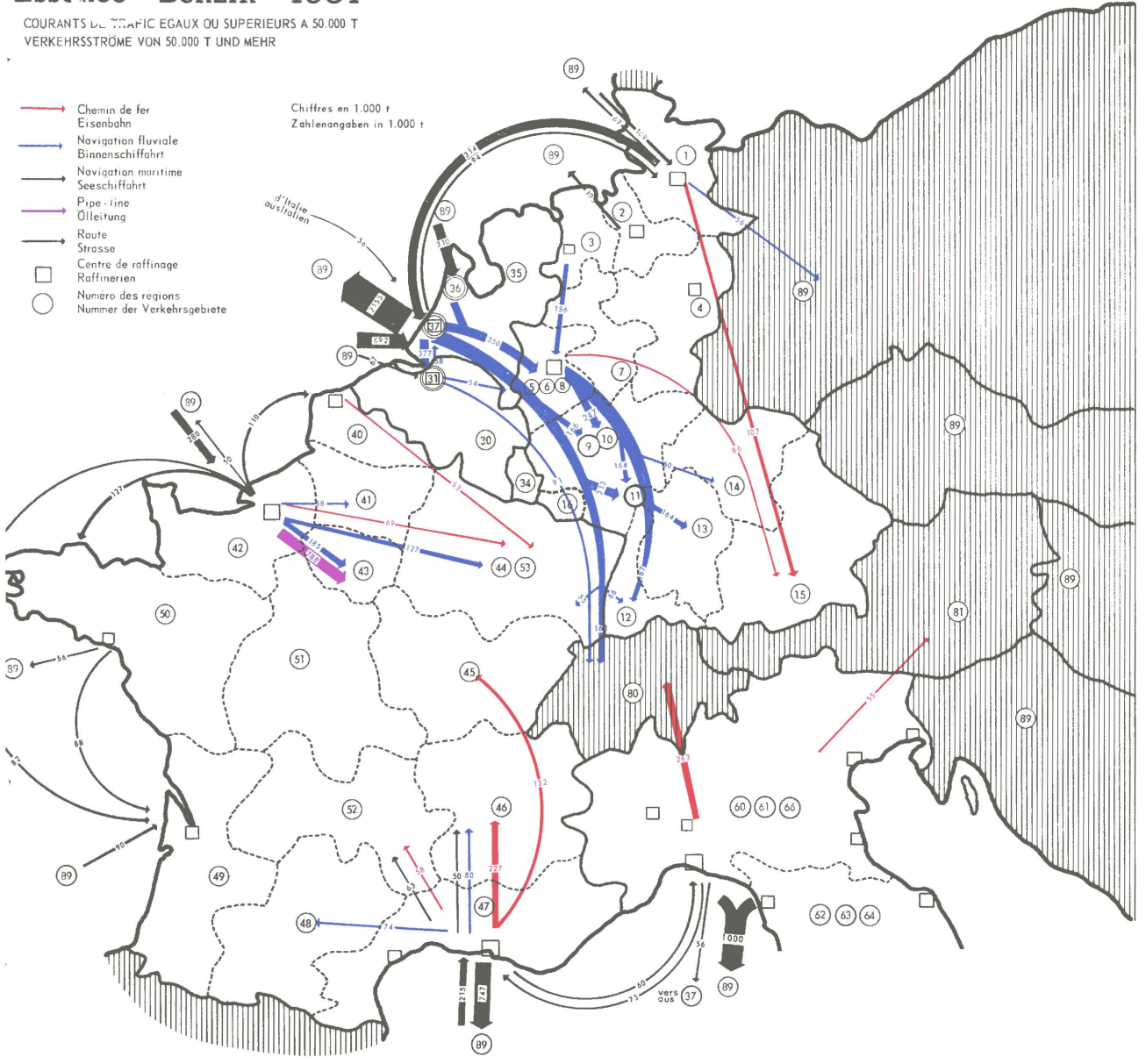
M= navig. maritime/Seeschifffahrt

Esence - Benzin - 1957 -

COURANTS DE TRAFIC EGAL OU SUPERIEURS A 50.000 T
 VERKEHRSTRÖME VON 50.000 T UND MEHR

- Chemin de fer
Eisenbahn
- Navigation fluviale
Binnenschifffahrt
- Navigation maritime
Seeschifffahrt
- Pipe-line
Ölleitung
- Route
Strasse
- Centre de raffinage
Raffinerien
- Numéro des regions
Nummer der Verkehrsgebiete

Chiffres en 1.000 t
 Zahlenangaben in 1.000 t



MITTELSCHWERE ÖLE

Interregionaler Verkehr

Schätzung — 1956 —

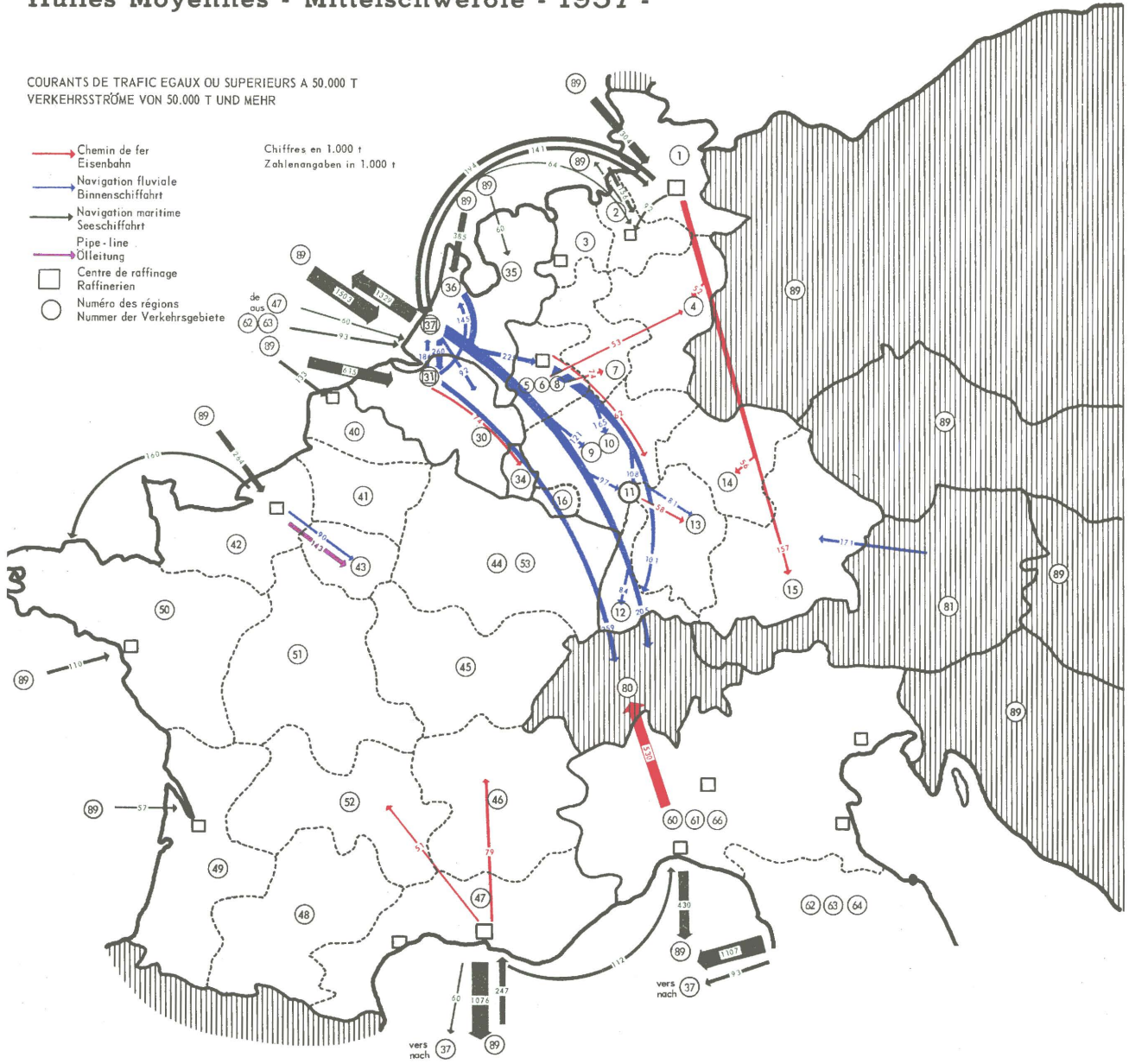
	Versandregionen Régions - ou groupes de régions - de départ	Transport- mittel Moyen de transport	Empfangsregionen																											
			01	02	03	04	5+6	07	08	09	10	11	12	13	14	15	Deutsch- land +1 +11	30	31	Belgien Belgique	34	35								
01	Hamburg	C F M R	117 173 2 28	29 76 16	9 10 10	74 - 14	26 - 1	7 3 2	5 1 2	3 - 2	13 - 1	4 - 1	6 - 1	44 - 1	62 - 1	191 - 1	590 173 92 77	-	1	1	-	-								
02	Bremen	C F M R	10 - 19 1	21 140 - 2	29 4 21 1	35 - 1 2	4 - 1 2	2 5 - 2	2 - - 2	1 5 - 2	2 - - 2	1 - - 2	2 - - 2	7 - - 2	6 - - 2	120 151 40 9	-	-	-	-	-									
03	Essenland	C F M R	2 - 4 1	3 - 2 3	30 6 - 3	24 - 8 3	6 - 3 8	26 5 - 8	2 3 - 6	3 - - 2	2 - - 2	2 - - 2	1 - - 2	2 - - 2	24 - - 1	11 - - 3	133 30 5 40	-	-	-	-	-								
04	Niedersachsen	C F R	1 - 1 1	4 - 1 1	72 - 15	2 - 15	3 - 2	4 - 2	4 - 1	4 - 1	3 - 1	1 - 1	3 - 1	7 - - 7	6 - - 9	9 - - 20	119 4 20	-	-	-	-	-								
05+06	Duisburg/Ruhrgebiet	C F M R	4 - 2 1	3 - 2 1	2 - 55	177 32	75 2	101 38	31 51	35 78	5 97	7 27	15 75	11 13	27 -	27 -	548 415 1 67	1	3	4	-	-								
07	Westfalen	R	-	-	11	3	23	15	9	3	-	-	-	-	-	-	67	-	-	-	-	-								
08	Nordrheinland	C F R	-	-	-	1	1	4	1	27	20	17	15	26	1	10	10	122	-	-	-	-								
09+10	Rheinland-Pfalz/Hessen	C F R	-	-	3	1	1	17	25	1	17	25	1	1	24	2	76 1 10	-	-	-	-									
11	Ludwigshafen/Mannheim	C F R	-	-	-	-	-	1	29	7	12	29	63	7	7	164 3 14	1	1	1	-	-									
12+13 +14 +15	Süddeutschland/Allemagne du Sud	C F R	-	-	2	1	-	-	1	4	10	35	81	29	103	267 - 61	-	-	-	-	-									
	Deutschland/Allemagne	C F M R	134 173 26 29	60 150 77 20	70 10 31 16	264 46 51	218 115 40	118 69 28	87 71 21	93 96 10	33 115 2	83 57 12	217 78 37	169 23 8	367 - 31	2028 899 138 318	1	4	5	1	-									
30	Belgien/Belgique (Anvers excl.)	C F	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-									
31	Anvers	C F M	4	-	-	12	3	1	22	1	-	-	-	-	-	-	39 4	45 -	45 -	74 -	15 -									
	Belgien/Belgique	C F M	4	-	-	12	3	1	22	1	-	-	-	-	-	-	39 4	-	-	-	15 -									
35	Niederlande/Pays-Bas (36, 37 excl.)	C F M	-	-	-	2	-	1	3	2	-	-	-	-	-	-	1 8 -	-	1 1	1	-									
36	Amsterdam	C F M	1	-	-	36	13	3	13	30	18	7	5	-	-	-	125 2	-	-	-	-									
37	Rotterdam	C F M	213	63	-	136	1	45	13	49	117	72	25	15	-	-	473 276	72 8	174 20	248 28	-									
	Niederlande/Pays-Bas	C F M	214	63	-	174	1	58	16	63	150	92	32	20	-	-	606 278	72 8	175 21	247 29	-									
40	Lille	C F M R	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	7	6	13	-									
42	Rouen	C F M R P	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	10	85	95	-									
43	Paris	C F M	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-									
44+53	Nord-Ket	C F	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2	-									
47	Marseille/Montpellier/Corse	C F M R	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-									
49	Bordeaux	C F M R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-									
50	Nantes	C F M R	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-									
	Frankreich/France	C F H R P	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28	17	91	108	-									
60+ 61 +66	Norditalien/Italie du Nord	C F M	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-									
62+63	Mittel- und Süditalien Italie centrale et méridionale	C M	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-									
64	Sizilien/Sicile	C M	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-									
	Italien/Italie	C F M R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-									
81	Oesterreich/Ötriche	C F	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	134	1	134	-	-									
89	Uebrige Länder/Autres pays	C F M	19 319	2 168	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15 487	-	381	381	18									

Huiles Moyennes - Mittelschweröle - 1957 -

COURANTS DE TRAFIC EGAUX OU SUPERIEURS A 50.000 T
 VERKEHRSTRÖME VON 50.000 T UND MEHR

Chiffres en 1.000 t
 Zahlenangaben in 1.000 t

- Chemin de fer Eisenbahn
- Navigation fluviale Binnenschiffahrt
- Navigation maritime Seeschiffahrt
- Pipe-line Ölleitung
- Centre de raffinage Raffinerien
- Numéro des régions Nummer der Verkehrsgebiete



FUEL OIL

Transports interrégionaux Estimation — 1956

1.000 t

Régions d'arrivée																				Transp- Mittel	Moyen de transport							
36	37	Nieder- lande/ Belgique	40	41	42	43	44+53	45	46	47	48	49	50	51	52	France Nord/ France	60+61 +66	62+63	64	65	Italie Italie	80	81	89				
	27	27															3				3	5		27 35 143 24	C F M R	01		
																								47	C F M R	02		
																						1		- - - 22	C F M R	03		
																						4		20 1 3	C F R	04		
	30	30					27										27					18		9 1 1	C F R	05+06		
	6	6																				6		2	C F M R	07		
																							5	17	C F R	08+10		
																							9	12	C F R	11		
	4	4																				9	19	52	C F R	12-15		
	40	40			14		27										1 27 14	9 3			9	50	33	140 37 212 24	C F M R			
300 31	180 4	570 35	39 18				16										2 55 18					149			F C F M	30 31		
300 31	180 4	570 35	39 18				16										2 55 18					151			C F M			
																									40	F M R	35	
																								2	F M R	36		
						120		50									50 120	32					1 79	2.750	C F M	37		
								50									50 120	32					1 79	2.792	C F M			
																									65	C F M R	40	
	5	5																							96	C F M R P	42	
																									5	F	44+53	
2	87	89	55			190											1.240 722 568 190	75						862	C F M R	47		
																										16	C F M R	48
																										38	C F M R	50
2	92	94																										
	8	8																										
	8	8																										
161	1.613	2.053	25			100											160	200	230									

R- route/Strasse

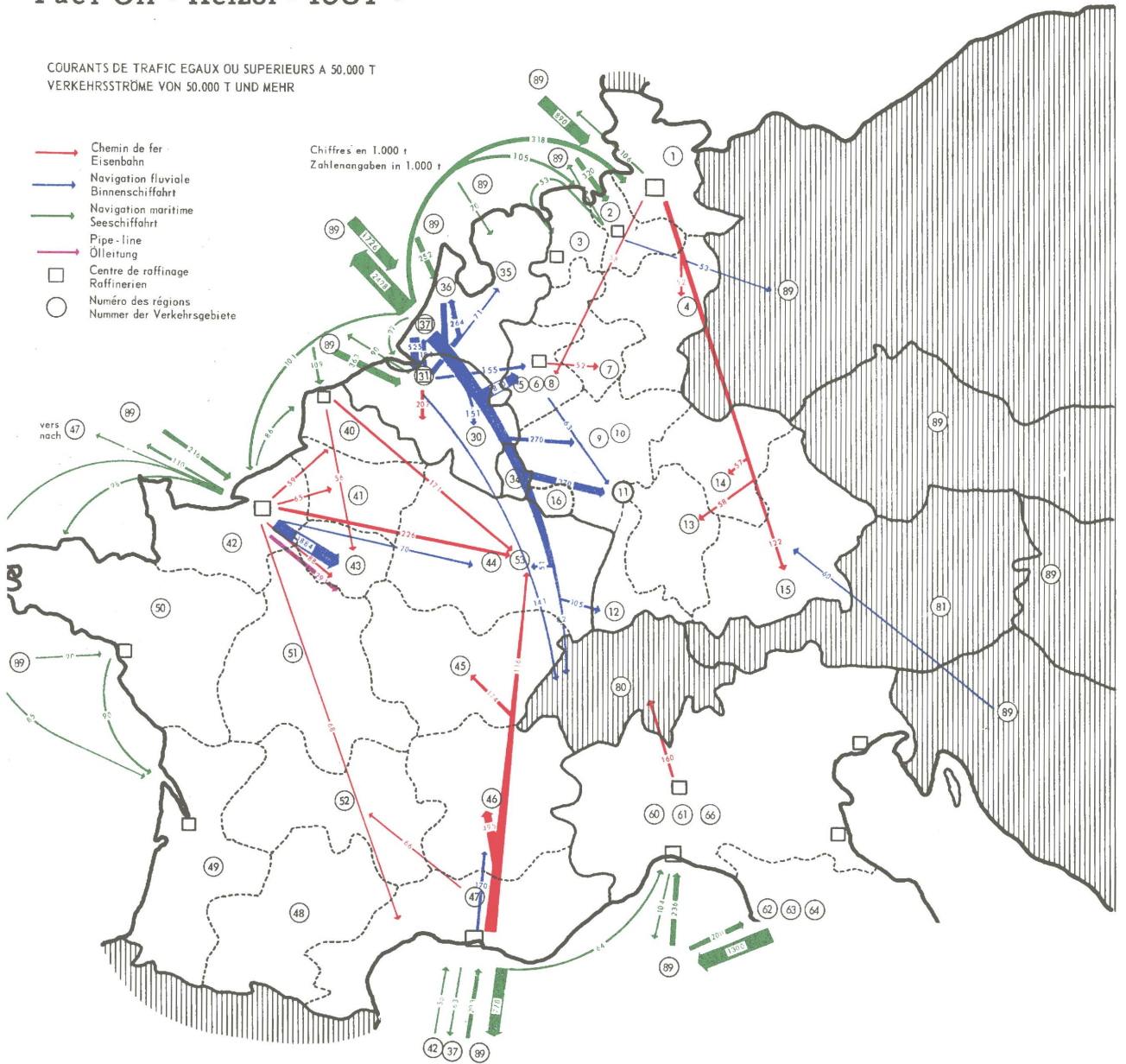
P- pipe-line/Oelleitung

Fuel Oil - Heizöl - 1957 -

COURANTS DE TRAFIC EGAX OU SUPERIEURS A 50.000 T
 VERKEHRSTRÖME VON 50.000 T UND MEHR

- Chemin de fer
Eisenbahn
- Navigation fluviale
Binnenschifffahrt
- Navigation maritime
Seeschifffahrt
- Pipe - line
Ölleitung
- Centre de raffinage
Raffinerien
- Numéro des régions
Nummer der Verkehrsgebiete

Chiffres en 1.000 t
 Zahlenangaben in 1.000 t



ERGEBNISSE DER TRANSPORTSTATISTIK FÜR EGKS-ERZEUGNISSE

Jahr 1958

Zum drittenmal werden die Ergebnisse der Transportstatistik für Erzeugnisse des EGKS-Vertrages in einem Jahresbericht niedergelegt. Dieser Bericht behandelt das *Jahr 1958*; er folgt dem gleichen Plan und benutzt in den Grundzügen die gleiche Darstellungsform wie in den Vorjahren, um den Vergleich zu erleichtern. Die Ergebnisse gliedern sich wiederum in drei Kapitel:

1. - *Gemeinschaft*

mit drei allgemeinen Tabellen (A, B und C), die die Gesamttransporte innerhalb des Gebiets der Gemeinschaft, die Einfuhren der Gemeinschaft von dritten Ländern bzw. die Ausfuhren der Gemeinschaft nach dritten Ländern darstellen.

2. - *Länder*

mit 9 Tabellen entsprechend den in der Transportnomenklatur der EGKS unterschiedenen Gütergruppen für den Austausch zwischen den Mitgliedstaaten und für die Transporte innerhalb der einzelnen Länder.

3. - *Gebiete*

ebenfalls mit 9 Tabellen über den Verflechtungsverkehr in den 42 Transportgebieten der Gemeinschaft, dazu Vergleichstabellen, aus denen die Entwicklung der wichtigsten interregionalen Verkehrsströme in den Jahren 1956, 1957 und 1958 abzulesen ist. Zur Veranschaulichung sind Verkehrskarten beigegeben.

Wie 1957 sind auf den Karten in übersichtlicher Darstellung die wichtigsten Verkehrsströme zwischen den Gebieten oder Gebietsgruppen eingezeichnet, wobei die Beziehungen mit dritten Ländern eingeschlossen, der Verkehr innerhalb des Gebiets jedoch ausser Betracht gelassen ist. Die bei der kartographischen Darstellung angewandten Mengengrenzen entsprechen denen für 1957. Die unter 2) und 3) genannten Tabellenreihen sind ebenso wie die Karten von 1 bis 9 nummeriert; diese Zahlen entsprechen den neun Gütergruppen des Vertrages:

- 1 - Steinkohle und Steinkohlenbriketts,
- 2 - Braunkohle und Braunkohlenbriketts,
- 3 - Koks und Schmelzkoks aus Steinkohle und Braunkohle,
- 4 - Eisenerz (ohne Schwefelkies),
- 5 - Manganerz (einschliesslich manganhaltigem Eisenerz, mit einem Mangangehalt von 20% und darüber),
- 6 - Schrott (Bearbeitungsabfälle aus Eisen oder Stahl),
- 7 - Roheisen und Rohstahl (Roheisen, Spiegeleisen, Gusseisen, Stahl und Ferrolegierungen in Form von Rohblöcken, Rohluppen, formlosen Stücken.....),
- 8 - Halbzeug (vorgewalzte Blöcke (Luppen), Knüppel, Brammen, Platinen, Breitbandstahl.....),
- 9 - Walzstahlfertigerzeugnisse (Bleche, Bandstahl, Walzdraht, Rundstahl und Vierkantstahl, Formstahl, Spundwandstahl, Schienen usw..... ohne Röhren).

Ebenso wie 1957 konnten keine Angaben über den Kraftwagengüterverkehr beschafft werden; ebenfalls fehlen noch die regionale Aufschlüsselung der französischen Einfuhren aus dritten Ländern auf dem Seeweg sowie die Angaben über die französischen Ausfuhren nach dritten Ländern auf dem Seeweg. Die beiden letzteren Angabenreihen sind nur vom 1. Januar 1959 an zu erhalten.

Es konnten jedoch mehrere Verbesserungen vorgenommen werden: die Angaben über die Küstenfahrt zwischen italienischen Häfen liegen jetzt nach Erzeugnissen und nach Versand- und Empfangsgebieten vor; auch konnte dank der Angaben der Association Technique de l'Importation Charbonnière (A.T.I.C.) die regionale Aufteilung der französischen Steinkohleneinfuhren als Beispiel gegeben werden.

An der Darstellungsform wurden ebenfalls einige Änderungen vorgenommen, um mehr Einzelheiten bringen zu können; so wurden z.B. in die Tabellen über den Austausch zwischen den Mitgliedstaaten die Gesamtzahlen für 1956 und 1957 aufgenommen; in die Verflechtungstabellen wurden eine Spalte und eine Zeile neu eingefügt, die den Versand und den Empfang der einzelnen Gebiete nach bzw. aus dritten Ländern (einschliesslich der Schweiz und Österreich) angeben. Schliesslich wurden die Vergleichstabellen so gestaltet, dass sich die im Laufe der drei untersuchten Jahre bei den wichtigsten Verkehrsströmen eingetretenen mengen- und anteilmässigen Veränderungen leichter ablesen lassen.

Die Tabellen und Karten ermöglichen im Gesamtergebnis eine Analyse der Transportsituation im Jahre 1958 und einen Vergleich der Resultate mit denen des vorhergehenden Zeitraums.

Die Ergebnisse lassen eindeutig erkennen, dass bei den beförderten Mengen ein allgemeiner *Rückgang* eingetreten ist. Gegenüber 1957 beträgt die Abnahme beim Austausch innerhalb der Gemeinschaft 12%, bei der Einfuhr 20% und bei der Ausfuhr 11%. Diese Einbussen ergeben sich jedoch aus Verringerungen und Schwankungen, die je nach der

Transportart mehr oder weniger ausgeprägt sind und daher einer eingehenderen Analyse bedürfen.

I - Einfuhrverkehr

Der 1958 beim Gesamtempfang aus dritten Ländern festgestellte Rückgang um 20% verteilt sich ungleichmässig auf die einzelnen Verkehrsarten: die Einfuhr auf dem Seeweg um 22,5% zurück, die Einfuhr über die Binnenschifffahrt um 25,2%, während die Einfuhren über die Schiene um 13,1% zunahmen. Diese Zunahme ist auf die Beförderung von Steinkohle, Walzstahlfertigerzeugnissen und vor allem Braunkohle aus Mitteldeutschland oder Polen nach Hamburg (Gebiet Nr. 1), Niedersachsen (Gebiet Nr. 4), Franken (Gebiet Nr. 14) und Bayern (Gebiet Nr. 15) mit der Eisenbahn zurückzuführen; allein an Braunkohle wurden gegenüber 1957 914.000 t mehr transportiert.

Abgesehen von der Zunahme bei der Braunkohleinfuhr (+ 21,9%) war bei allen übrigen Erzeugnissen eine mehr oder weniger starke Abnahme zu verzeichnen:

Schrott	- 44 %
Koks	- 39,1 %
Manganerz	- 29,8 %
Steinkohle	- 27,9 %
Roheisen und Rohstahl	- 21,6 %
Eisenerz	- 8,7 %
Walzstahlfertigerzeugnisse	- 6,4 %
Halbzeug	- 6,3 %

II - Ausfuhrverkehr

Der 1958 gegenüber dem Vorjahr festgestellte Rückgang um insgesamt 11% erklärt sich aus Veränderungen, die je nach den Bestimmungsländern, den Verkehrsmitteln und den Erzeugnissen sehr ungleich sind. Die Ausfuhr in die Schweiz nahm um 34% und die nach Österreich um 25% ab, während sie in die übrigen dritten Länder um 1% anstieg. Der Genauigkeit halber sind jedoch bei den übrigen dritten Ländern zwei Gruppen zu unterscheiden: die überseeischen Länder und die an die Gemeinschaft angrenzenden Länder. Die Ausfuhr in die letztgenannten verdoppelte sich von 1957 auf 1958 (von 1.076.000 auf 2.166.000 t, die ausschliesslich mit der Eisenbahn transportiert wurden). Diese Erscheinung, die im Gegensatz zur allgemeinen Tendenz steht, beruht fast ausschliesslich auf der Verstärkung des Verkehrs zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den osteuropäischen Ländern (Mitteldeutschland, Polen, Tschechoslowakei) und betrifft Steinkohle, Koks und Walzstahlfertigerzeugnisse. Im gleichen Zeitraum ging die Ausfuhr von Vertragserzeugnissen nach überseeischen Ländern um 6,9% zurück. Diese Feststellungen geographischer Art machen die Unterschiede im Umfang der Schwankungen bei den einzelnen für die Ausfuhr

benutzten Verkehrsmittel begreiflich, nämlich:

- 24,9% bei der Binnenschifffahrt,
- 10,1% bei der Eisenbahn,
- 6,9% bei der Seeschifffahrt.

Bei der Binnenschifffahrt ist der Rückgang auf die Abschwächung des Verkehrs auf dem Rhein und der Donau zurückzuführen; bei der Eisenbahn erklärt sich die Einbusse aus dem starken Absinken der Transporte in die Schweiz und nach Österreich, die durch die Zunahme der deutschen Ausfuhr in die Oststaaten nicht völlig kompensiert wird; bei der Seeschifffahrt steht der Rückgang um 6,9% in direkter Beziehung zur Schrumpfung der Exporte nach Übersee.

Betrachtet man die Ausfuhr nach Gütergruppen, so stellt man fest, dass die Braunkohlenausfuhr ihren Stand behauptete, während bei allen übrigen Erzeugnissen - wenn auch in sehr unterschiedlichem Masse - Minderungen eintraten:

Schrott	- 63,6 %
Roheisen und Rohstahl	- 46,4 %
Eisenerz	- 36,2 %
Steinkohle	- 14,6 %
Koks	- 7,2 %
Halbzeug	- 3,3 %
Walzstahlfertigerzeugnisse	- 2 %

III - Verkehr innerhalb der Gemeinschaft

Im Jahre 1958 beliefen sich die Gesamttransporte an EGKS-Erzeugnissen zwischen zwei innerhalb des Gebiets der Gemeinschaft gelegenen Punkten auf 358.871.000t gegenüber 405.628.000t im Jahre 1957 und gingen damit um 12% zurück.

In der Aufteilung auf die Verkehrsmittel ergab sich trotz der von einem Jahr zum anderen eingetretenen Veränderung bei den Mengen keine nennenswerte Verschiebung; der 1957 festgestellte leichte Rückgang der Eisenbahntransporte zugunsten der Schifffahrt hat sich nicht bestätigt. Auf die Eisenbahntransporte entfallen immer noch 77 bis 78%, auf die Binnenschifffahrt 21 bis 22%, während der Anteil der Seeschifffahrt bei 1% liegt. Die beherrschende Stellung der Eisenbahntransporte ist auf verschiedene Faktoren zurückzuführen, insbesondere auf die geographische Lage der Schwerpunkte der Förderung von Massengütern und hauptsächlich der von den Wasserwegen abgekehrten Eisenerzvorkommen (Lothringen, Salzgitter, Harz), auf die grosse Zahl von Hüttenwerken, die - vor allem in Frankreich und Italien - ausschliesslich an die Eisenbahn angeschlossen sind, und schliesslich auf die Streuung der Verbraucher über das ganze Gebiet. Der sehr geringe Anteil der Küstenschifffahrt ist eine Folge des kontinentalen Charakters des Kohlenbergbaus und der Hütten-

industrie; keine grössere Lagerstätte liegt in Küstennähe und nur wenige Werke haben ihren Standort an der Küste gewählt.

Der scheinbare Anstieg der Seetransporte im Jahre 1958 rührt nicht von einer wirtschaftlichen Schwankung her, sondern ist eine Folge der Einbeziehung der italienischen Küstenschiffahrt mit 1.560.000t, davon 718.000t Eisenerz, 425.000t Steinkohle, 169.000t Roheisen und Rohstahl, 126.000t Halbzeug. Für einen exakten Vergleich wären die Angaben entsprechend zu berichtigen, d.h. die Gesamtmenge der Küstenschiffahrt in der Gemeinschaft wäre auf 2,5 Mio t zu kürzen und diese Zahl den 3,8 Mio t des Jahres 1957 gegenüberzustellen.

Wie bei der Einfuhr und der Ausfuhr verteilen sich die Verkehrseinbussen unterschiedlich auf die einzelnen untersuchten Erzeugnisse, und zwar in folgender abnehmender Ordnung:

Manganerz	- 25,5 %
Schrott	- 24,3 %
Roheisen und Rohstahl	- 18 %
Koks	- 14,9 %
Steinkohle	- 14,6 %
Braunkohle	- 8 %
Halbzeug	- 5,8 %
Walzstahlfertigerzeugnisse	- 4 %
Eisenerz	- 3,9 %

IV - Inner- und zwischenstaatlicher Verkehr

Aus den Tabellen über den Austausch zwischen den Mitgliedstaaten lassen sich gewisse Tendenzen innerhalb der einzelnen Länder ablesen; die zu der rückläufigen Bewegung in Widerspruch stehen; es handelt sich vor allem um die Steigerung der französischen Eisenerzausfuhr in die übrigen Länder der Gemeinschaft, die trotz des Rückgangs des inländischen Verkehrs weiter anhält, um den seit 1956 zu beobachtenden langsamen, aber regelmässigen Anstieg des französischen Halbzeugversands, um die Erhöhung der in Frankreich im internationalen Verkehr empfangenen und versandten Mengen an Walzstahlfertigerzeugnissen und schliesslich um das Anwachsen der niederländischen Ausfuhr von Walzstahlfertigerzeugnissen in die Gemeinschaft als Folge der vergrösserten Produktionskapazität in den Niederlanden.

Trotz dieser Veränderungen auf einzelstaatlicher Ebene blieb die Relation zwischen dem innerstaatlichen und dem grenzüberschreitenden Verkehr mit etwa 79% für die Transporte innerhalb des Staatsgebiets und 21% für den Austausch zwischen den Mitgliedstaaten bemerkenswert stabil. Der 1958 festgestellte Rückgang der Transporte hatte also keine sichtbare Auswirkung auf den Grad der Integration des Marktes und führte auch nicht zu einer Schrumpfung des zwischenstaatlichen Austauschs und einer Beschränkung auf die eigene Wirtschaft.

Die Erzeugnisse, die sich am meisten von den obengenannten Durchschnitten entfernen, sind Braunkohle, die nur 4% des zwischenstaatlichen Verkehrs ausmacht, und - am anderen Ende - Eisenerz mit fast 38% am zwischenstaatlichen Verkehr. Die Einzelheiten sind aus nachstehender Tabelle zu ersehen:

BINNENVERKEHR UND GRENZÜBERSCHREITENDER VERKEHR

(1 000 t)

Gütergruppe		1956		1957		1958	
		Binnenverkehr	grenzüberschreitender Verkehr	Binnenverkehr	grenzüberschreitender Verkehr	Binnenverkehr	grenzüberschreitender Verkehr
1. Steinkohle und Steinkohlenbriketts	t	142.582	28.978	143.405	30.397	123.716	24.829
	%	83	17	82,5	17,5	83,3	16,7
2. Braunkohle und Braunkohlenbriketts	t	23.354	893	23.294	960	21.347	971
	%	96,3	3,7	96	4	96	4
3. Koks	t	38.166	9.978	37.746	10.456	31.754	9.301
	%	79,3	20,7	78,3	21,7	77,3	22,7
4. Eisenerz	t	49.407	27.973	52.655	29.712	49.379	29.820
	%	63,8	36,2	63,9	36,1	62,3	37,7
5. Manganerz	t	596	362	781	207	605	131
	%	62,2	37,8	79	21	82,2	17,8
6. Schrott	t	18.752	2.266	19.325	2.701	14.620	2.054
	%	89,2	10,8	87,7	12,3	87,7	12,3
7. Roheisen und Rohstahl	t	7.079	1.400	7.577	1.752	6.324	1.334
	%	83,5	16,5	81,2	18,8	82,6	17,4
8. Halbzeug aus Eisen und Stahl	t	10.539	877	10.570	1.198	9.809	1.287
	%	92,3	7,7	89,8	10,2	88,4	11,6
9. Walzstahlerzeugnisse	t	24.395	7.472	25.414	7.478	24.425	7.167
	%	76,6	23,4	77,3	22,7	77,3	22,7
Alle Erzeugnisse insgesamt	t	314.870	80.199	320.767	84.861	281.979	76.894
	%	80	20	79	21	79	21

V. Regionaler Verkehr

An Hand der Vergleichstabellen lassen sich für jedes Erzeugnis die seit 1956 eingetretenen Veränderungen bei den interregionalen Verbindungen verfolgen, die wegen ihrer Bedeutung oder ihrer besonderen Merkmale ausgewählt wurden. Auf der Grundlage dieser Angaben sind zwei Fälle genauer zu untersuchen: 1) die Verkehrsströme, die eindeutig von der allgemeinen rückläufigen Tendenz abweichen, 2) die seit drei Jahren anhaltenden Veränderungen, die Verschiebungen in der Versorgung anzeigen.

1) – Bei der Steinkohle zeigen sich die stärksten Steigerungen beim Versand aus dem Gebiet Nr. 35, das dem Vorkommen in Niederländisch-Limburg entspricht, nach Belgien, Amsterdam, Rotterdam, Frankreich und Norditalien, ferner beim Versand aus Lothringen nach den Gebieten von Amiens, Rouen und Paris und aus Nordfrankreich nach den Gebieten von Dijon und Lyon; schliesslich bei den Lieferungen aus dem Saarland nach Frankreich im allgemeinen. Bei der Braunkohle ist eine Erhöhung des Versands der beiden bedeutenden Vorkommen Deutschlands (Gebiet 4 und 8) in die angrenzenden Gebiete festzustellen, während die Ferntransporte zurückgehen. Bei Koks sind nur zwei grosse Verkehrsströme von dem allgemeinen Transportrückgang ausgenommen: einer aus Nordrheinland in das Grossherzogtum Luxemburg, der andere aus Limburg (Gebiet Nr. 35) in das Stahlzentrum im Amsterdamer Raum. Die Zunahme bei den Eisenerztransporten aus Frankreich ist auf die Verstärkung des Eisenbahnverkehrs aus dem Lothringer Becken in die Stahlzentren der Gemeinschaft (Ruhr, Westfalen, Saarland, Belgien und Luxemburg) zurückzuführen. Hierzu ist zu bemerken, dass die im Vorjahr beobachtete Orientierung der Ruhr nach der Einfuhr von Eisenerz aus dritten Ländern hin sich 1958 nicht fortgesetzt hat; der Durchfahrverkehr über die Häfen Emden, Rotterdam und Amsterdam hat im Gegenteil leicht nachgelassen. Bei Halbzeug zeigen zahlreiche Verkehrsströme, namentlich aus Belgien und Luxemburg sowie Nord- und Ostfrankreich, eine Zunahme. Bei Walzstahlfertigerzeugnissen ist eine aussergewöhnliche Aufwärtsentwicklung schliesslich beim Versand aus dem Saarland sowie beim Rheinverkehr von Rotterdam nach Deutschland, der von 59.000 auf 124.000 t anstieg, festzustellen.

2) – Abgesehen von diesen wenigen Ausnahmen von der allgemeinen Tendenz, erfordern gewisse Verkehrsströme besondere Aufmerksamkeit, weil aus ihrer stetigen Entwicklung in den letzten drei Jahren auf geographische Verlagerungen im Austausch zu schliessen ist. Um nicht in Einzelheiten einzutreten, seien nur drei Beispiele genannt:

Der ständige Rückgang der Steinkohlenlieferungen aus dem Saarland nach dem Rheinland und Süddeutschland (Gebiete Nr. 9 bis 15), die von 2.700.000 t im Jahre 1956 über 2.477.000 t im Jahre 1957 auf 1.864.000 t im Jahre 1958 absanken, wird durch eine Ausweitung des Absatzes in den wichtigsten Verbrauchsgebieten Frankreichs (Nancy, Reims, Amiens, Rouen, Paris) ausgeglichen; diese Entwicklung ist zum grossen Teil auf die zwischenstaatlichen Abkommen zurückzuführen.

Beim Schrottverkehr nach Norditalien ist eine starke Erhöhung der Eisenbahntransporte aus Frankreich und ein langsames, aber stetiges Absinken der Durchfuhr aus Süddeutschland über die Schweiz und Österreich festzustellen. Die stärkste Zunahme im Versand wird

von den Gebieten im Südosten Frankreichs erreicht: 127% von 1956 auf 1958 bei den Transporten aus den Gebieten von Dijon und Lyon (Nr. 45 und 46) nach der Lombardei, Piemont und Ligurien.

Trotz der allgemeinen Abschwächung der Verkehre setzte sich schliesslich auf einer Reihe von Verkehrsverbindungen die regelmässige Zunahme der Halbzeugtransporte fort; dies gilt vor allem für den Versand aus dem belgischen Industriegebiet (Gebiet Nr. 30) nach dem Hafen von Antwerpen (72.000 t im Jahre 1956 - 277.000 t im Jahre 1958). Der Antwerpener Hafen erhält zunehmende Mengen an Halbzeug aus dem übrigen Belgien; diese Erscheinung bildet einen Gegensatz zu dem Absinken der Eisenbahntransporte aus Luxemburg und der Verringerung der Lieferungen über den Rhein. In Frankreich stiegen die Gesamtzufuhren aus den Gebieten Nr. 40 bis 44 (die sämtliche Industriezonen der nördlichen Hälfte des Landes umfassen) von 2.423.000 t im Jahre 1956 über 2.612.000 t im Jahre 1957 auf 2.837.000 t im Jahre 1958 an. Dieses Ansteigen der Halbzeugtransporte steht zweifellos mit der Kapazitätsausweitung der nicht in der Nähe der Grundstoffproduktionszentren gelegenen Walzwerke in Zusammenhang.

Die Beobachtung der gesamten Verkehrsströme innerhalb der Gemeinschaft und mit den dritten Ländern zeigt schliesslich, dass der Rückgang vor allem die industriellen Grundstoffe Steinkohle, Koks, Schrott und Manganerz betrifft, während bei den Transporten von Halbzeug und Fertigerzeugnissen der Stahlindustrie die Abnahme überall geringer ist.

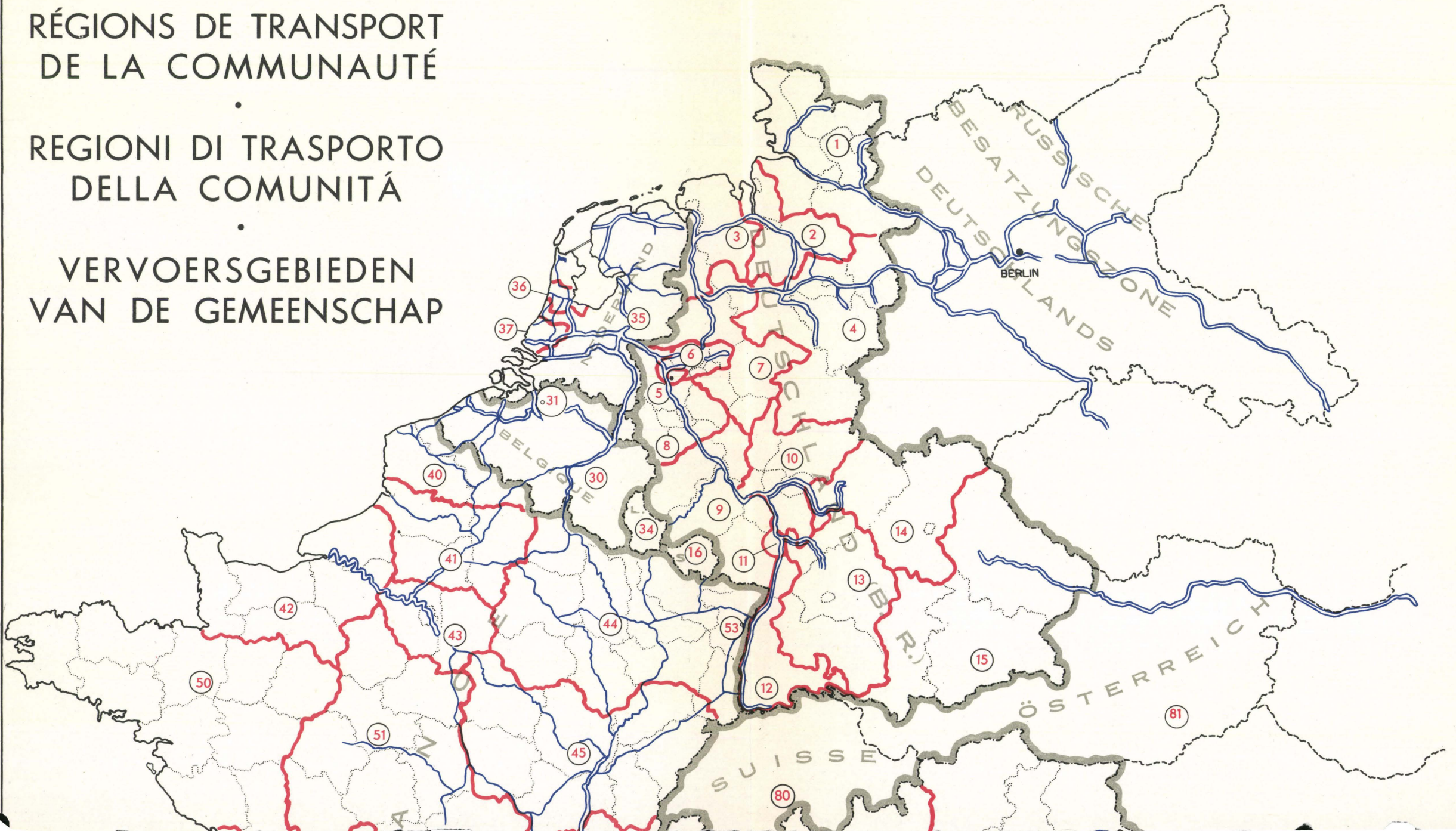
Schliesslich ist die abwärtsgerichtete Tendenz im Versand von EGKS-Erzeugnissen innerhalb der Gemeinschaft räumlich nicht überall gleich stark; zwei Länder (das Grossherzogtum Luxemburg und Frankreich) zeigen eine gewisse Stabilität und Standfestigkeit gegenüber der rückläufigen Entwicklung (-4 bis -6%), während in den anderen Ländern die Abnahmerate (-13 bis -20%) etwas über dem Gemeinschaftsdurchschnitt lag.

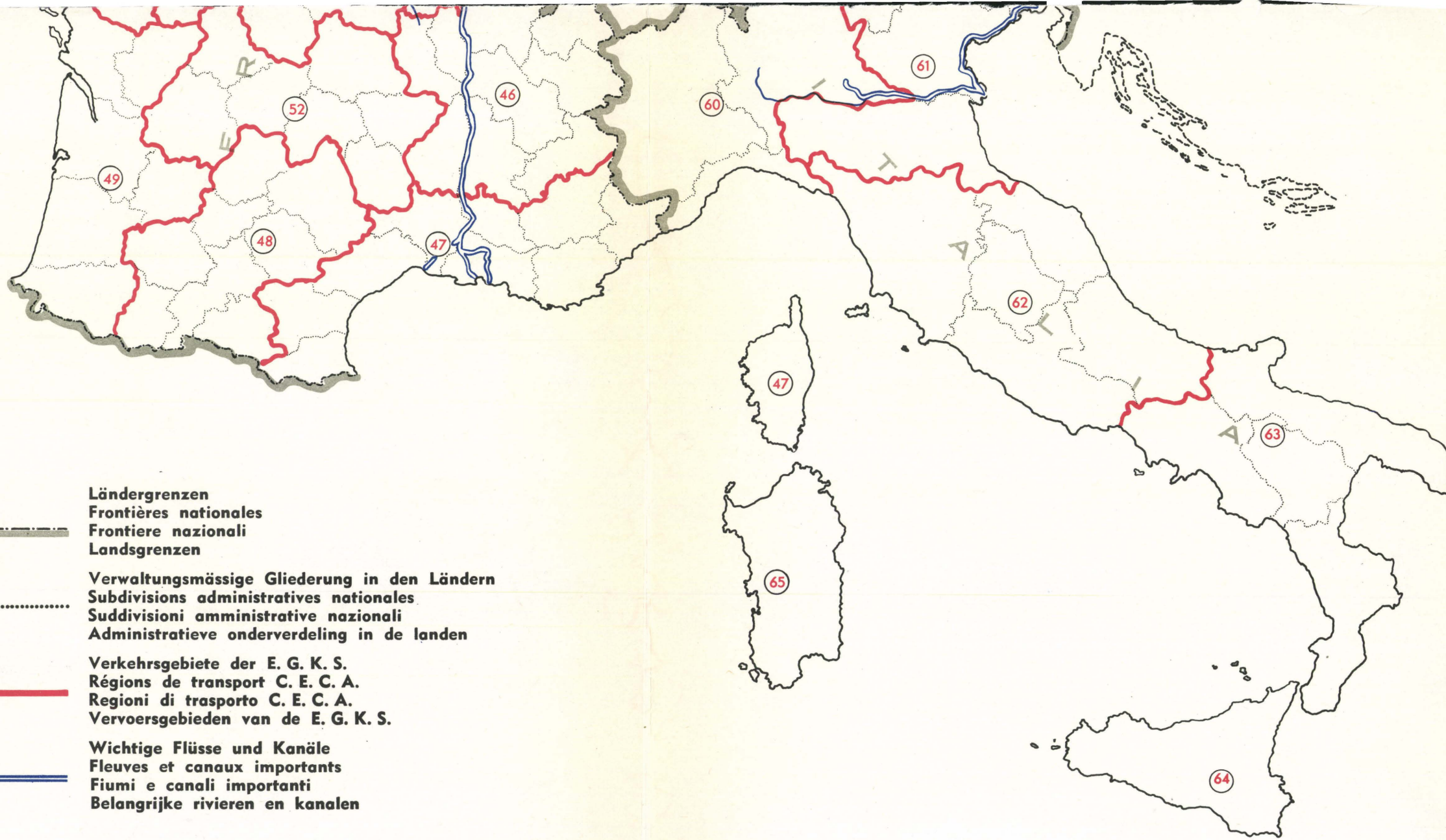
VERKEHRSGEBIETE
DER GEMEINSCHAFT

RÉGIONS DE TRANSPORT
DE LA COMMUNAUTÉ

REGIONI DI TRASPORTO
DELLA COMUNITÀ

VERVOERSGEBIEDEN
VAN DE GEMEENSCHAP





Ländergrenzen
Frontières nationales
Frontiere nazionali
Landsgrenzen



Verwaltungsmässige Gliederung in den Ländern
Subdivisions administratives nationales
Suddivisioni amministrative nazionali
Administratieve onderverdeling in de landen



Verkehrsgebiete der E. G. K. S.
Régions de transport C. E. C. A.
Regioni di trasporto C. E. C. A.
Vervoersgebieden van de E. G. K. S.



Wichtige Flüsse und Kanäle
Fleuves et canaux importants
Fiumi e canali importanti
Belangrijke rivieren en kanalen



STATISTISCHER ANHANG

ANNEXES STATISTIQUES

Tableau A - TONNAGES DES PRODUITS DU TRAITE TRANSPORTES A L'INTERIEUR DE LA COMMUNAUTE EN 1956, 1957, 1958 (1)
 Tabelle A - GESAMTRANSPORTS AN GUTERN DES VERTRAGS IN DEN JAHREN 1956, 1957 UND 1958 INNERHALB DER GEMEINSCHAFT (1)

Categorie de produits Gütergruppe	millions de t / in Mio t										% par produit in % je Gütergruppe								
	Voie ferrée Eisenbahnen		Nav. intérieure Binnenschifffahrt		Nav. maritime Seeschifffahrt		Total Zusammen		% 58/57		% 1956/1957								
	1956	1957	1956	1957	1956	1957	1956	1957	1956	1957	1956	1957							
1. Houille et agglomérés Steinkohle und Stein- kohlenbriketts	120,9	119,1	103,3	- 13	48,2	52,1	43,3	- 17	2,4	2,6	1,9	- 27	171,6	173,8	148,5	- 15	43	43	41
2. Lignite et briquettes Braunkohle und Braun- kohlenbriketts	21,3	21,2	19,3	- 9	2,9	3,0	3,0	=	0,0	0,0	0,0		24,2	24,3	22,3	~ 8	6	6	6
3. Coke - Semi-coke Koks und Schwelkoks	40,8	41,1	35,8	- 13	7,3	7,0	5,1	- 27	0,1	0,1	0,2		48,1	48,2	41,1	- 15	13	12	12
4. Mineral de fer Eisenerz	61,7	64,6	61,8	- 4	15,1	17,2	16,2	- 6	0,6	0,6	1,2		77,4	82,4	79,2	- 4	20	20	22
5. Mineral de manganèse Manganerz	0,5	0,8	0,6	- 25	0,4	0,2	0,2	=	0,0	0,0	0,0		0,9	1,0	0,7	- 26	-	-	-
6. Ferraille Schrott	18,5	19,2	14,9	- 22	2,3	2,7	1,6	- 41	0,2	0,2	0,2		21,0	22,0	16,7	- 24	5	6	5
7. Fonte et acier bruts Roheisen und Rohstahl	6,9	7,6	6,0	- 21	1,5	1,6	1,5	- 6	0,1	0,1	0,2		8,5	9,3	7,7	- 18	2	2	2
8. Demi-produits sidér. Halbzeug aus Eisen- und Stahl	11,0	10,9	10,1	- 7	0,4	0,8	0,9	+ 12	0,0	0,0	0,2		11,4	11,8	11,1	- 6	3	3	3
9. Produits laminés (sauf tubes et tuyaux) Walzstahl-Erzeugnisse (ohne Röhren und Rohre)	27,0	27,8	26,1	- 6	4,7	4,9	5,2	+ 6	0,1	0,2	0,3		31,9	32,9	31,6	- 4	8	8	9
Total produits relevant du Traité Vertragszeugnisse insgesamt % par mode de transport in % je Verkehrsmittel	308,6	312,3	277,9	- 11	82,8	89,5	77,0	- 14	3,5	3,8	4,0	+ 5	395,0	405,7	358,9	- 12	100	100	100
	78,1	77,0	77,4		21,0	22,1	21,5		0,9	0,9	1,1		100	100	100				

(1) Sans les transports routiers
Ohne Strassentransporte

(2) Y compris le cabotage entre ports italiens, non disponible en 1956 et 1957.
Einschliesslich Kabotageverkehr zwischen italienischen Häfen. Für 1956 und 1957 nicht vorhanden.

Tableau B - IMPORTATIONS DE LA COMMUNAUTE EN PRODUITS DU TRAITE (1) - ANNÉES 1956 - 1957 - 1958
 Tabelle B - EMPFANG DER GEMEINSCHAFT AN ERZEUGNISSEN DES VERTRAGES (1) - 1956 - 1957 - 1958

1 000 t

Catégorie de produits Gütergruppe	Moyen de transport Transportmittel	Provenance / Versand						Total/Zusammen				
		Suisse/Schweiz		Autriche/ Oesterreich		Autres pays tiers/ Uebrigte dritte Länder		Tonnages/Menge		en %/in %		
		1956	1957	1956	1957	1956	1957	1956	1957	1956	1957	1958
1. Bouille et agglomérés Steinkohle und Stein- kohlenbriketts	C	9	8	-	1	2	651	436	449	660	445	456
	F	3	-	-	-	-	14	11	6	17	11	7
	M	-	-	-	-	-	39 927	45 664	32 802	39 927	45 664	32 802
2. Lignite et briquettes Braunkohle und Braun- kohlenbriketts	C	2	1	-	-	-	4 077	3 922	4 837	4 060	3 923	4 837
	F	-	-	-	-	-	34	22	10	34	22	10
	M	-	-	-	-	-	42	35	6	42	35	6
3. Coke - Semi-coke Koks und Schmelzkoks	C	1	-	-	1	1	170	130	100	171	131	122
	F	1	-	-	-	-	50	90	51	89	51	90
	M	-	-	-	-	-	662	1 327	732	662	1 327	732
4. Mineral de fer Eisenerz	C	3	1	-	70	60	2	22	2	75	83	51
	F	482	104	53	10	2	3	1	-	495	107	53
	M	-	-	-	-	-	23 382	26 160	23 978	23 382	26 160	23 978
5. Mineral de manganèse Manganerz	C	-	-	-	-	-	1	-	4	1	-	4
	F	-	-	-	-	-	1 286	1 690	1 183	1 286	1 690	1 183
	M	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6. Ferraille Schrott	C	62	59	47	6	19	12	27	30	81	105	85
	F	2	2	-	-	-	44	93	70	46	85	73
	M	-	-	-	-	-	2 422	3 709	2 031	2 422	3 709	2 031
7. Fonte et acier bruts Roheisen und Rohstahl	C	36	76	39	169	230	67	52	51	58	257	165
	F	8	5	7	161	63	3	35	74	46	206	142
	M	-	-	-	-	-	930	737	749	930	737	749
8. Demi-produits sidér. Halbzeug aus Eisen und Stahl	C	14	36	23	22	61	72	93	55	51	130	152
	F	5	1	1	15	54	13	8	16	31	28	71
	M	-	-	-	-	-	123	128	136	123	128	138
9. Produits laminés (sauf tubes et tuyaux) Walzstahl-Erzeugnisse (ohne Röhren und Rohre)	C	39	59	68	111	106	91	39	47	39	188	212
	F	8	4	3	113	136	184	44	70	40	165	210
	M	-	-	-	-	-	474	556	437	474	556	437
Tous produits/Insgesamt	C	167	240	203	379	478	290	5 097	4 690	5 625	5 408	6 118
F	509	116	67	299	255	201	69 248	80 006	62 056	69 248	80 006	62 056
M	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total importations/Einfuhren insges. % de variation 57/56 Schwankungen 57/56 in % % de variation 58/57 Schwankungen 58/57 in %		676	356	270	678	733	491	74 577	85 073	67 973	75 951	86 162
		- 47	- 24	- 33	+ 8	+ 14	+ 13	- 20	- 20	- 20	- 20	- 20

(1) Sans les transports routiers / ohne Strassentransporte

C - Chemin de fer/Eisenbahn

F - Navigation fluviale/Binnenschifffahrt

M - Navigation maritime/Seeschifffahrt

Tableau C - EXPORTATIONS DE LA COMMUNAUTE EN PRODUITS DU TRAITE (1)

Tabelle C - VERSAND DER GEMEINSCHAFT AN ERZEUGNISSEN DES VERTRAGES (1)

1957 - 1958

1 000 t

Catégorie de produits Gütergruppe	Moyen de transp. port- mittel	Destination/Empfang						Total/Zusammen			
		Suisse/ Schweiz		Autriche/ Oesterreich		Autres pays tiers/Üebrige dritte Länder		Tonnage/Menge		en/in %	
		1957	1958	1957	1958	1957	1958	1957	1958	1957	1958
1. Houille Steinkohle	C	1 215	712	1 320	977	787	1 539	3 382	3 228		
	F	1 448	968	1 364	1 215	-	-	2 812	2 183	33	32
	M	-	-	-	-	1 550	1 207	1 550	1 207		
2. Lignite Braunkohle	C	141	102	145	148	-	16	286	266		
	F	126	161	20	7	-	-	146	168	2	2
	M	-	-	-	-	-	1	-	1		
3. Cokes Koks	C	127	69	343	333	116	260	586	662		
	F	601	428	16	26	-	-	617	454	16	17
	M	-	-	-	-	2 712	2 520	2 712	2 520		
4. Minerai de fer Eisenerz	C	1	1	852	620	3	1	856	622		
	F	2	3	258	84	-	-	260	87	5	3
	M	-	-	-	-	22	17	22	17		
5. Minerai de manganèse Manganerz	C	1	-	33	-	2	1	36	1		
	F	1	1	-	1	-	-	1	2	-	-
	M	-	-	-	-	4	4	4	4		
6. Ferraille Schrott	C	6	3	187	38	3	8	196	49		
	F	41	51	-	-	-	-	41	51	1	1
	M	-	-	-	-	84	17	84	17		
7. Fonte et acier bruts Roheisen und Rohstahl	C	25	10	27	13	13	20	65	43		
	F	120	62	3	1	-	-	123	63	3	2
	M	-	-	-	-	526	277	526	277		
8. Demi-produits sidér. Halbzeug aus Eisen und Stahl	C	48	31	-	1	2	5	50	37		
	F	40	30	-	-	-	-	40	30	5	5
	M	-	-	-	-	1 021	1 007	1 021	1 007		
9. Produits laminés (sauf tubes et tuyaux) Walzstahl-Erzeugnisse (ohne Röhren und Rohre)	C	514	299	47	24	150	316	711	639		
	F	188	137	6	4	-	-	194	141	35	38
	M	-	-	-	-	7 285	7 249	7 285	7 249		
Tous produits Insgesamt	C	2 078	1 227	3 014	2 154	1 076	2 166	6 168	5 547	26	26
	F	2 567	1 841	1 667	1 338	-	-	4 234	3 179	18	15
	M	-	-	-	-	13 204	12 299	13 204	12 299	56	59
Total exportations Ausfuhren insgesamt		4 645	3 068	4 681	3 492	14 280	14 465	23 606	21 025	100	100
% de variations 58/57 Schwankungen 58/57 in %			- 34		- 25		+ 1		- 11		

C = Chemin de fer/Eisenbahn F = Navigation fluviale/Binnenschiffahrt M = Navigation maritime/Seeschiffahrt
 (1) Sans les transports routiers et sans les exportations françaises par mer.
 Ohne Strassentransporte und ohne franz. Seeversende.

Nota: Les renseignements trop partiels de 1956 ne permettent aucune publication.

Anmerkung: Die Zahlenangaben für das Jahr 1956, die nur Teilergebnisse darstellen, gestatten keinerlei Veröffentlichung.

Trbleau I - ECHANGES DE HOUILLE ET D'AGGLOMERES ENTRE LES PAYS MEMBRES (1)

Tabelle I - TRANSPORTE AN STEINKOEHLE UND STEINKOEHLENBRIKETTTS INNERHALB DER GEMEINSCHAFT (1)

1956 - 1957 - 1958

1 000 t

Pays de départ Versandland	Année Jahr	Moyen de transp - port- mittel	Pays d'arrivée - Empfangsland						Total CECA EGKS Insgesamt
			Allemagne (RF)	Belgique	France	Italie	Luxembourg	Pays-Bas	
Allemagne (RF) Deutschland (BR)		C	41 466	812	5 163	363	193	1 605	49 602
		F	11 820	1 094	1 774	-	-	1 558	16 247
		M	458	3	1	107	-	-	569
	1958	T	53 744	1 910	6 938	470	193	3 163	66 418
	1957	T	63 525	1 656	6 342	1 033	196	4 114	76 867
	1956	T	61 554	1 331	6 103	1 103	207	4 161	74 459
Belgique Belgien		C	2	13 113	727	1	15	111	13 968
		F	377	7 957	834	-	-	827	9 995
		M	-	-	10	65	-	-	75
	1958	T	379	21 070	1 570	65	15	938	24 038
	1957	T	496	26 036	2 700	136	53	1 663	31 084
	1956	T	794	27 021	2 167	210	54	1 972	32 218
France Frankreich		C	707	20	30 092	18	5	-	30 842
		F	8	178	6 494	-	-	213	6 892
		M	-	1	-	11	-	-	12
	1958	T	715	199	36 585	29	5	213	37 746
	1957	T	806	290	40 286	69	7	245	41 703
	1956	T	841	329	39 798	99	8	440	41 515
Italie Italien		C	-	-	-	2 670	-	-	2 670
		M	-	-	-	428	-	-	428
		T	-	-	-	3 097	-	-	3 097
	1958	T	-	-	-	3 696	-	-	3 696
	1957	T	-	-	2	3 863	2	-	3 867
	1956	T	-	-	-	-	-	-	
Luxembourg Luxemburg	1958	C	-	-	-	1	-	-	1
	1957	C	-	-	1	1	-	-	2
	1956	C	3	-	1	1	-	-	5
Pays-Bas Niederlande		C	15	243	250	63	3	5 658	6 234
		F	5 263	834	541	-	-	3 562	10 200
		M	84	-	368	359	-	-	811
	1958	T	5 363	1 077	1 160	422	3	9 220	17 245
	1957	T	7 268	823	1 168	1 315	13	9 862	20 449
	1956	T	6 077	551	1 135	1 360	23	10 346	19 492
Total CECA EGKS insgesamt		C	42 191	14 188	36 232	3 115	216	7 375	103 317
		F	17 469	10 063	9 642	-	-	6 160	43 334
		M	542	4	379	969	-	-	1 895
	1958	T	60 201	24 255	46 253	4 085	216	13 535	148 545
	1957	T	72 095	28 806	50 499	6 250	269	15 884	173 802
	1956	T	69 269	29 232	49 207	6 636	293	16 922	171 560

(1) Sans transports routiers / Ohne Strassentransporte

C = Chemin de fer/Eisenbahn F = Nav. fluviale/Binnenschiffahrt M = Nav. maritime/Seeschiffahrt

T = Total

Tableau II - ECHANGES DE LIGNITE ENTRE LES PAYS MEMBRES (1)

Tabelle II - TRANSPORTE AN BRAUNKOEHLE INNERHALB DER GEMEINSCHAFT (1)

1956 - 1957 - 1958

1 000 t

Pays de départ Versandland	Année Jahr	Moyen de transp. Trans- port- mittel	Pays d'arrivée - Empfangsland					Total CECA EGKS Insgesamt	
			Allemagne (RF)	Belgique	France	Italie	Luxembourg		Pays-Bas
Allemagne (RF) Deutschland (BR)		C	17 867	52	92	60	135	294	18 500
		F	2 604	-	292	-	-	3	2 899
		M	16	-	-	-	-	-	16
	1958	T	20 486	52	384	60	135	298	21 416
	1957	T	22 222	43	389	69	135	287	23 145
1956	T	22 238	37	351	66	121	288	23 101	
Belgique Belgien		C	-	1	2	-	1	-	4
		F	-	-	-	-	-	-	-
		M	-	-	-	-	-	-	-
	1958	T	-	1	2	-	1	-	4
	1957	T	1	2	4	-	3	-	10
1956	T	2	1	5	-	4	-	11	
France Frankreich		C	-	-	653	-	-	-	654
		F	-	-	51	-	-	-	51
		M	-	-	-	-	-	-	-
	1958	T	-	-	704	-	-	-	705
	1957	T	-	-	794	1	7	-	802
1956	T	2	-	840	-	-	-	841	
Italie Italien		C	-	-	-	116	-	-	116
		M	-	-	-	1	-	-	1
	1958	T	-	-	-	117	-	-	117
	1957	T	-	-	-	231	-	-	231
	1956	T	-	-	-	232	-	-	232
Luxembourg Luxemburg	1958	C	-	-	-	-	-	-	-
	1957	C	-	-	-	-	-	-	-
	1956	C	-	-	-	-	-	-	-
		C	-	-	-	-	-	-	-
Pays-Bas Niederlande		C	2	4	4	11	-	39	60
		F	14	-	2	-	-	1	16
		M	-	-	-	-	-	-	-
	1958	T	15	4	6	11	-	39	76
	1957	T	7	4	3	5	-	45	65
1956	T	11	3	4	-	1	43	61	
Total CECA EGKS insgesamt		C	17 869	57	751	187	136	333	19 333
		F	2 618	-	345	-	-	4	2 967
		M	16	-	-	1	-	-	17
	1958	T	20 502	58	1 096	188	136	337	22 318
	1957	T	22 230	48	1 190	306	145	333	24 254
1956	T	22 252	41	1 199	297	126	331	24 247	

(1) Sans transports routiers / Ohne Strassentransporte

C = Chemin de fer/Eisenbahn F = Nav. fluviale/Binnenschifffahrt M = Nav. maritime/Seeschifffahrt T = Total

Tableau III - ECHANGES DE COKE ENTRE LES PAYS MEMBRES (1)

Tabelle III - TRANSPORTE AN KOKS INNERHALB DER GEMEINSCHAFT (1)

1956 - 1957 - 1958

1 000 t

Pays de départ Versandland	Année Jahr	Moyen de transp. Trans- port- mittel	Pays d'arrivée - Empfangsland						Total CECA
			Allemagne (RF)	Belgique	France	Italie	Luxembourg	Pays-Bas	EGKS Insgesamt
Allemagne (RF) Deutschland (BR)	1958	C	16 675	61	3 459	89	3 130	171	23 585
		F	3 468	34	344	-	-	112	3 957
		M	46	-	-	27	-	-	72
	1957	T	20 188	95	3 802	116	3 130	283	27 614
		T	24 952	84	4 132	23	3 067	333	32 591
		T	25 050	77	4 025	16	3 185	345	32 698
Belgique Belgien	1958	C	2	2 189	338	-	66	13	2 608
		F	11	104	3	-	-	1	119
		M	-	-	-	11	-	-	11
	1957	T	12	2 294	341	11	66	14	2 738
		T	14	2 518	443	4	178	44	3 201
		T	104	2 658	383	2	93	34	3 274
France Frankreich	1958	C	66	2	5 966	22	-	-	6 056
		F	-	1	460	-	-	1	462
		M	-	-	-	-	-	-	-
	1957	T	66	3	6 426	22	-	1	6 518
		T	176	3	6 863	3	1	-	7 046
		T	102	1	6 798	6	1	2	6 909
Italie Italien	1958	C	-	-	31	1 120	-	-	1 151
		M	-	-	-	51	-	-	51
		T	-	-	31	1 171	-	-	1 201
	1957	T	25	-	75	1 573	20	-	1 693
		T	110	-	5	1 595	2	-	1 711
		T	-	-	-	-	-	-	-
Luxembourg Luxemburg	1958	C	-	-	1	-	-	-	1
	1957	C	-	-	2	-	-	-	2
	1956	C	13	-	2	-	-	-	15
Pays-Bas Niederlande	1958	C	1	38	588	21	372	1 336	2 355
		F	180	64	21	-	-	339	604
		M	-	-	11	12	-	-	23
	1957	T	181	102	620	32	372	1 675	2 982
		T	402	91	822	36	482	1 840	3 673
		T	313	76	693	30	360	2 065	3 537
Total CECA EGKS insgesamt	1958	C	16 743	2 290	10 383	1 252	3 569	1 519	35 756
		F	3 658	204	827	-	-	453	5 141
		M	46	-	11	100	-	-	157
	1957	T	20 447	2 494	11 221	1 353	3 569	1 972	41 055
		T	25 568	2 695	12 335	1 638	3 748	2 216	48 202
		T	25 691	2 811	11 906	1 649	3 641	2 446	48 144

(1) Sans transports routiers / Ohne Strassentransporte

C = Chemin de fer/Eisenbahn F = Nav. fluviale/Binnenschifffahrt M = Nav. maritime/Seeschifffahrt T = Total

Tableau IV - ECHANGES DE MINERAI DE FER ENTRE LES PAYS MEMBRES (1)

Tabelle IV - TRANSPORTE AN EISENERZ INNERHALB DER GEMEINSCHAFT (1)

1956 - 1957 - 1958

1 000 t

Pays de départ Versandland	Année Jahr	Moyen de transp. Trans- port- mittel	Pays d'arrivée - Empfangsland						Total CECA EGKS Insgesamt
			Allemagne (RF)	Belgique	France	Italie	Luxembourg	Pays-Bas	
Allemagne (RF) Deutschland (BR)		C	20 080	1	1	-	-	1	20 084
		F	4 316	1	1	-	-	13	4 330
		M	11	-	-	-	-	-	11
	1958	T	24 407	2	2	-	-	14	24 425
		T	27 956	2	1	1	-	4	27 964
		T	26 288	3	2	1	1	2	26 296
Belgique Belgien		C	1	2 307	1	-	78	-	2 386
		F	733	336	282	-	-	-	1 351
		M	-	-	-	1	-	-	1
	1958	T	734	2 643	283	1	78	-	3 739
		T	856	2 848	245	1	65	1	4 016
		T	923	2 797	155	1	66	1	3 942
France Frankreich		C	9 122	6 529	17 519	-	1 299	-	34 469
		F	212	-	6	-	-	-	219
		M	144	-	-	4	-	250	398
	1958	T	9 478	6 529	17 526	4	1 299	250	35 085
		T	9 304	5 901	18 080	-	956	398	34 639
		T	8 461	6 154	16 672	-	865	471	32 623
Italie Italien		C	1	-	-	328	-	-	329
		M	3	-	-	718	-	20	741
		T	4	-	-	1 046	-	20	1 070
	1958	T	16	-	-	190	-	20	226
		T	2	-	-	142	-	43	186
		T	-	-	-	-	-	-	-
Luxembourg Luxemburg	1958	C	15	846	-	-	3 689	-	4 550
	1957	C	362	898	-	-	3 516	-	4 776
	1956	C	502	730	-	-	3 459	-	4 691
Pays-Bas Niederlande		C	-	1	-	-	-	1	2
		F	10 227	7	1	-	-	67	10 302
		M	8	-	-	18	-	-	26
	1958	T	10 235	7	1	18	-	68	10 329
		T	10 660	14	3	6	-	65	10 748
		T	9 566	23	4	-	-	49	9 642
Total CECA EGKS Insgesamt		C	29 220	9 683	17 521	329	5 066	1	61 820
		F	15 488	344	290	-	-	80	16 202
		M	165	-	-	741	-	270	1 176
	1958	T	44 873	10 027	17 812	1 070	5 066	352	79 199
		T	49 154	9 663	18 329	198	4 537	488	82 367
		T	45 742	9 707	16 832	143	4 390	566	77 380

(1) Sans transports routiers / Ohne Strassentransporte

C = Chemin de fer/Eisenbahn F = Nav. fluviale/Binnenschiffahrt M = Nav. maritime/Seeschiffahrt T = Total

Tableau V - ECHANGES DE MINERAL DE MANGANESE ENTRE LES PAYS MEMBRES (1)

Tabelle V - TRANSPORTE AN MANGANERZ INNERHALB DER GEMEINSCHAFT (1)

1956 - 1957 - 1958

1 000 t

Pays de départ Versandland	Année Jahr	Moyen de transp. Trans- port- mittel	Pays d'arrivée - Empfangsland					Total CECA EGKS Insgesamt	
			Allemagne (RF)	Belgique	France	Italie	Luxembourg		Pays-Bas
Allemagne (RF) Deutschland (BR)		C	147	-	-	-	-	-	148
		F	13	-	-	-	-	-	13
		M	-	-	-	-	-	-	-
	1958	T	161	-	-	-	-	-	162
	1957	T	167	-	1	-	-	-	168
	1956	T	112	-	1	1	-	-	114
Belgique Belgien		C	-	37	3	-	56	-	96
		F	7	77	1	-	-	-	85
		M	-	-	-	2	-	-	2
	1958	T	7	113	4	2	56	-	183
	1957	T	23	125	62	-	29	1	240
	1956	T	63	57	56	-	37	-	214
France Frankreich		C	-	-	237	1	-	-	238
		F	21	-	-	-	-	-	21
		M	-	-	-	-	-	1	1
	1958	T	21	-	237	1	-	1	260
	1957	T	26	1	338	-	-	-	365
	1956	T	20	-	304	1	-	1	325
Italie Italien		C	-	-	-	69	-	-	70
		M	-	-	-	6	-	-	6
	1958	T	-	-	-	75	-	-	76
	1957	T	-	-	-	128	-	-	128
	1956	T	-	-	-	109	-	-	109
Luxembourg Luxemburg	1958	C	-	-	-	-	-	-	-
	1957	C	-	-	-	-	-	-	-
	1956	C	-	-	-	-	-	-	-
Pays-Bas Niederlande		C	2	-	-	-	-	-	3
		F	29	2	2	-	-	18	52
		M	-	-	1	-	-	-	1
	1958	T	31	3	3	-	-	19	55
	1957	T	44	10	8	-	-	23	85
	1956	T	168	6	9	-	-	14	197
Total CECA EGKS Insgesamt		C	149	37	240	71	56	-	554
		F	71	79	3	-	-	19	171
		M	-	-	1	8	-	1	11
	1958	T	220	116	244	79	56	20	736
	1957	T	260	136	409	128	29	24	988
	1956	T	363	63	370	111	37	15	958

(1) Sans transports routiers / Ohne Strassentransporte

C = Chemin de fer/Eisenbahn F = Nav. fluviale/Binnenschifffahrt M = Nav. maritime/Seeschifffahrt T = Total

Tableau VI - ECHANGES DE FERRAILLE ENTRE LES PAYS MEMBRES (1)

Table VI - TRANSPORTE AN SCHROTT INNERHALB DER GEMEINSCHAFT (1)

1956 - 1957 - 1958

1 000 t

Pays de départ Versandland	Année Jahr	Moyen de transp. Trans- port- mittel	Pays d'arrivée - Empfangsland						Total CECA EGKS Insgesamt
			Allemagne (RF)	Belgique	France	Italie	Luxembourg	Pays-Bas	
<u>Allemagne (RF)</u> Deutschland		C	6 904	14	128	449	3	1	7 500
		F	576	56	26	-	-	13	671
		M	79	5	-	34	-	1	120
	1958	T	7 559	75	154	484	3	15	8 290
	1957	T	11 250	47	62	411	5	13	11 788
	1956	T	10 556	97	87	440	15	16	11 211
<u>Belgique</u> Belgien		C	4	983	140	2	1	1	1 130
		F	31	25	57	-	-	13	127
		M	-	-	-	15	-	-	15
	1958	T	35	1 008	197	16	1	14	1 272
	1957	T	62	1 557	319	4	5	12	1 959
	1956	T	40	1 672	274	7	8	2 003	
<u>France</u> Frankreich		C	36	19	3 035	514	-	-	3 604
		F	18	20	102	-	-	-	140
		M	-	1	-	4	-	-	5
	1958	T	54	40	3 137	518	-	-	3 749
	1957	T	131	93	3 236	463	11	-	3 934
	1956	T	136	127	3 506	385	22	1	4 177
<u>Italie</u> Italien		C	-	-	-	2 279	-	-	2 279
		M	-	-	-	20	-	-	20
	1958	T	-	-	-	2 299	-	-	2 300
	1957	T	-	-	-	2 508	-	-	2 509
	1956	T	-	-	-	2 238	-	-	2 238
<u>Luxembourg</u> Luxemburg	1958	C	1	4	2	1	38	-	46
	1957	C	1	3	2	-	72	-	78
	1956	C	1	3	1	-	122	-	127
<u>Pays-Bas</u> Niederlande		C	10	5	-	60	-	278	354
		F	265	61	20	-	-	301	646
		M	-	-	-	15	-	-	16
	1958	T	275	67	20	75	-	579	1 016
	1957	T	967	78	7	4	-	702	1 758
	1956	T	464	115	24	1	1	658	1 262
<u>Total CECA</u> EGKS Insgesamt		C	6 955	1 025	3 305	3 306	43	281	14 914
		F	890	163	204	-	-	328	1 584
		M	80	6	-	88	-	1	175
	1958	T	7 925	1 194	3 509	3 394	43	609	16 674
	1957	T	12 410	1 778	3 626	3 390	93	727	22 026
	1956	T	11 197	2 015	3 892	3 069	168	676	21 018

(1) Sans transports routiers / Ohne Strassentransporte

C = Chemin de fer/Eisenbahn F = Nav. fluviale/Binnenschiffahrt M = Nav. maritime/Seeschiffahrt T = Total

Tableau VII - ECHANGES DE FONTE ET ACIER BRUTS ENTRE LES PAYS MEMBRES (1)
 Tabelle VII - TRANSPORTE AN ROHEISEN UND ROHSTAHL INNERHALB DER GEMEINSCHAFT (1)

1956 - 1957 - 1958

1 000 t

Pays de départ Versandland	Année Jahr	Moyen de Transp. Trans- port- mittel	Pays d'arrivée - Empfangsland						Total CECA EGKS Insgesam
			Allemagne (RF)	Belgique	France	Italie	Luxembourg	Pays-Bas	
Allemagne (RF) Deutschland (BR)		C	2 461	9	29	18	2	36	2 554
		F	180	357	30	-	-	61	628
		M	8	-	-	9	-	-	17
	1958	T	2 649	366	59	27	2	97	3 199
	1957	T	4 200	581	90	31	6	189	5 107
	1956	T	3 622	423	46	26	9	115	4 242
Belgique Belgien		C	12	172	14	1	12	-	211
		F	9	163	16	-	-	1	189
		M	-	-	-	3	-	1	4
	1958	T	21	335	30	4	12	2	404
	1957	T	47	311	63	2	9	3	435
	1956	T	22	409	28	9	12	2	481
France Frankreich		C	140	13	2 004	11	-	1	2 169
		F	23	188	38	-	-	2	250
		M	-	-	-	-	-	13	13
	1958	T	163	201	2 042	11	-	15	2 433
	1957	T	163	234	2 091	34	2	65	2 589
	1956	T	128	230	2 009	28	6	74	2 475
Italie Italien		C	-	-	-	994	-	-	994
		M	-	-	-	170	-	1	171
		T	-	-	-	1 164	-	1	1 165
	1958	T	2	-	-	833	-	-	835
	1957	T	2	-	1	823	-	-	826
	1956	T	2	-	1	823	-	-	826
Luxembourg Luxemburg	1958	C	7	-	-	-	4	-	11
	1957	C	3	-	-	4	4	-	12
	1956	C	6	-	-	10	14	-	31
Pays-Bas Niederlande		C	4	3	2	2	-	35	45
		F	234	27	27	-	-	96	383
		M	1	-	2	15	-	-	18
	1958	T	239	30	30	18	-	130	447
	1957	T	139	36	27	11	-	138	352
	1956	T	126	48	31	14	2	202	423
Total CECA EGKS insgesamt		C	2 624	197	2 048	1 025	18	71	5 984
		F	446	735	111	-	-	159	1 451
		M	9	-	2	198	-	14	224
	1958	T	3 079	932	2 161	1 224	18	244	7 658
	1957	T	4 554	1 172	2 271	915	21	395	9 329
	1956	T	3 907	1 111	2 114	910	43	393	8 479

(1) Sans transports routiers / Ohne Strassentransporte

C = Chemin de fer/Eisenbahn F = Nav. fluviale/Binnenschiffahrt M = Nav. maritime/Seeschiffahrt T = Total

Tableau VIII - ECHANGES DE DEMI-PRODUITS ENTRE LES PAYS MEMBRES (1)

Tabelle VIII - TRANSPORTE AN HALBZEUG INNERHALB DER GEMEINSCHAFT (1)

1956 - 1957 - 1958

1 000 t

Pays de départ Versandland	Année Jahr	Moyen de Transp. port- mittel	Pays d'arrivée - Empfangsland						Total CECA
			Allemagne (RF)	Belgique	France	Italie	Luxembourg	Pays-Bas	EGKS Insgesamt
Allemagne (RF) Deutschland (BR)		C	4 970	8	352	20	-	43	5 392
		F	341	-	39	-	-	91	472
		M	1	-	-	8	-	-	8
	1958	T	5 312	8	391	27	-	134	5 872
	1957	T	6 328	17	412	42	-	100	6 899
	1956	T	6 586	17	318	23	-	64	7 008
Belgique Belgien		C	2	685	126	2	-	-	815
		F	48	130	28	-	-	-	206
		M	-	-	-	2	-	-	2
	1958	T	50	815	154	4	-	-	1 023
	1957	T	34	877	74	12	-	1	997
	1956	T	21	844	48	10	-	1	924
France Frankreich		C	39	9	2 825	29	-	-	2 903
		F	28	5	35	-	-	2	70
		M	-	-	-	-	-	-	-
	1958	T	67	14	2 860	29	-	2	2 973
	1957	T	66	18	2 591	17	-	1	2 694
	1956	T	78	19	2 560	16	-	1	2 675
Italie Italien		C	-	-	27	585	-	-	612
		M	-	-	-	127	-	-	127
		T	-	-	27	712	-	-	739
	1958	T	-	-	19	635	-	-	654
	1957	T	-	-	9	449	-	-	458
	1956	T	-	-	-	-	-	-	-
Luxembourg Luxemburg	1958	C	120	48	20	16	8	-	213
	1957	C	91	81	16	22	15	-	225
	1956	C	84	93	8	19	30	-	234
Pays-Bas Niederlande		C	56	-	-	5	-	92	153
		F	97	-	-	-	-	10	108
		M	-	-	4	11	-	-	15
	1958	T	154	-	5	15	-	102	276
	1957	T	151	-	19	4	-	124	299
	1956	T	34	4	7	1	-	70	117
Total CECA EGKS Insgesamt		C	5 187	750	3 350	656	8	135	10 087
		F	515	135	102	-	-	103	856
		M	1	-	4	148	-	-	153
	1958	T	5 703	886	3 457	804	8	238	11 096
	1957	T	6 670	993	3 132	732	15	226	11 768
	1956	T	6 805	976	2 950	518	31	137	11 416

(1) Sans transports routiers / Ohne Strassentransporte

C = Chemin de fer/Eisenbahn F = Nav. fluviale/Binnenschifffahrt M = Nav. maritime/Seeschifffahrt T = Total

Tableau IX - ECHANGES DE PRODUITS LAMINES ENTRE LES PAYS MEMBRES (1)

Tabelle IX - TRANSPORTE AN WALZSTAHLFERTIGERZEUGNISSEN INNERHALB DER GEMEINSCHAFT (1)

1956 - 1957 - 1958

1 000 t

Pays de départ Versandland	Année Jahr	Moyen de transp- port- mittel	Pays d'arrivée - Empfangsland					Total CECA EGKS Insgesamt	
			Allemagne (RF)	Belgique	France	Italie	Luxembourg		Pays-Bas
Allemagne (RF) Deutschland (BR)		C	11 157	66	1 188	68	3	90	12 573
		F	953	144	125	-	-	743	1 964
		M	100	-	-	9	-	2	112
	1958	T	12 210	211	1 313	77	3	835	14 649
		T	12 723	278	1 228	90	4	894	15 216
		T	12 105	317	1 097	60	2	724	14 305
Belgique Belgien		C	24	2 047	155	6	5	26	2 263
		F	117	812	120	-	-	436	1 485
		M	9	-	10	7	-	3	29
	1958	T	150	2 860	285	13	5	465	3 777
		T	130	3 137	244	11	7	780	4 309
		T	266	3 305	172	14	12	767	4 536
France Frankreich		C	404	418	7 228	77	7	9	8 142
		F	165	281	465	-	-	141	1 052
		M	15	20	-	1	-	7	42
	1958	T	583	718	7 693	78	7	157	9 236
		T	487	886	7 694	46	9	82	9 203
		T	553	1 011	7 094	54	14	108	8 834
Italie Italien		C	1	-	20	1 039	-	-	1 061
		M	-	-	-	44	-	-	45
		T	1	-	20	1 084	-	-	1 105
	1958	T	1	1	25	1 286	-	-	1 312
		T	9	-	10	1 289	-	-	1 308
		T	9	-	10	1 289	-	-	1 308
Luxembourg Luxemburg	1958	C	391	1 324	164	36	26	29	1 970
	1957	C	343	1 465	159	22	37	72	2 097
	1956	C	379	1 479	143	14	60	66	2 140
Pays-Bas Niederlande		C	57	4	10	8	-	52	131
		F	156	30	10	-	-	500	696
		M	6	-	15	8	-	-	29
	1958	T	219	34	35	15	-	552	856
		T	148	31	34	4	-	537	754
		T	147	27	25	2	-	542	743
Total CECA EGKS Insgesamt		C	12 034	3 859	8 765	1 234	40	206	26 139
		F	1 390	1 267	720	-	-	1 820	5 197
		M	131	20	25	69	-	12	256
	1958	T	13 555	5 146	9 510	1 303	40	2 038	31 592
		T	13 832	5 799	9 384	1 460	57	2 364	32 892
		T	13 458	6 139	8 542	1 433	88	2 206	31 867

(1) Sans transports routiers/ Ohne Strassentransporte

C = Chemin de fer/Eisenbahn F = Nav. fluviale/Binnenschiffahrt M = Nav. maritime/Seeschiffahrt T = Total

Übersicht 1 - VERFLICHTUNGEN IM VERKEHR VON STEINKOHLE UND STEINKOHLENBRIKETTIS - Jahr 1955 (1)

	Versandregionen Régions - ou groupes de régions - de départ	Transp- Mittel/ Moyen de transport	Empfangsregionen													
			01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12+13	14+15	
01	Hamburg	C F M	138 615 11	9 - 4		2 37				1					1	315
02	Bremen	C F M	2 172 16	44 172 2	7 16 2	11 417		1 1		1 3						482
03	Emoland	C F M		1 1 201	7 3 1	1			144							
04	Niedersachsen	C F	7	9 3	3	530 4					1					
05	Duisburg	C F M	1 8	1 1	1 2	5 9	82 3	127 2	81	50 21	3	6 746	1 519	7 546	10 293	
06	Ruhr	C F M	1.354 3 146	426 374 63	198 675 53	2.608 2.927	2.853 245	7.128 461	2.360 112	2.176 258	425 97	704 374	37 1.084	1.129 400	3.100 282	
07	Westfalen	C F M	136	127 7	123 20	443 110	83	137 6	498	798	32 2	38 1	9	134	132	
08	Nordrheinland	C F M	1	1	2	2	9	28 1	6	1.911	57 3	35 50	5 136	163 28	210 23	
09	Rheinland-Pfalz	C F									41 1	2 3	1 7	1 1		
10	Hessen	C F				1					6 1	110 10	1	6 2	2	
11	Ludwigshafen, Mannheim	C F	1					1		5	63 17	3 21	85 66	450 66	23	
12+13	Baden, Württemberg	C F									3	1	1	1.109 21	60	
14+15	Bayern	C F										1 36			329 51	
16	Saarland	C F									487	45	98	837 20	377	
30	Belgique (Anvers excl.)	C F						4			1	1	8	4	1 4	1
31	Anvers	C F M					56	1		20	3	21	213	40	4	
34	Luxembourg	C														
35	Pays-Bas (Amsterdam, Rotterdam excl.)	C F M		1 2	1 3	3	1		1	6 1	13	25	12	4 23	2	
36	Amsterdam	C F M	28			14	38	72	1	12	41	53	112	258	30	
37	Rotterdam	C F M	1	1	2	77	203	181	1	318	322	293	834	1.952	364	
40	Lille	C F													1	
41+43	Amiens, Paris	C F														
42	Rouen	C F M														
44	Reims/Nancy	C F									68		10	168	46	
45+46	Dijon, Lyon	C F												3	1	
47	Marseille/Montpellier/Corse	C M														
48/52	Toulouse, Bordeaux, Nantes, Orléans, Clermont-Ferrand	C M														
53	Strasbourg	C F													8	
60+61 62/65	Norditalien/Italie du Nord Mittel- u. Südtalien/Italie centr. et mérid., Sicilien/ Sicilie, Sardinien/Sardegna	C M C M														
	Gemeinschaft/Communauté	C F M	1.640 619 467	617 581 4	341 721 70	3.604 3.600	3.027 346	7.421 873	2.947 121	4.943 635	1.185 790	946 1.638	247 2.839	4.021 3.373	5.089 1.052	
	Dritte Länder/Pays tiers	C F M	1 4.953	2.348	170	4 5						2	1	2 1	437	

(1) Ohne Güterstrassentransporte
Sans transports routiers

C = Eisenbahn / Chemin de fer

Tableau 1 - INTERPÉNÉTRATION DES RÉGIONS C.E.C.A. DANS LE TRANSPORT DE LA HOUILLE - Année 1958 (1)

1,000 t

Régions (ou groupes de régions) d'arrivée																	Dritte Länder/ Pays tiers	Transp- Mittel/ Moyen de transport			
16	30	31	34	35	36	37	40	41+43	42	44	45+46	47	48/52	53	60+61	62/65				Gemein- schaft/ Communi- auté	
																	465 654 21	112 13	C F M	01	
																	546 610 74	110	C F M	02	
	3																9 153 253	85	C F M	03	
	2			1 2									1				551 11	10	C F	04	
	4 722	1 35		26 113	113	607	1	1 55	4	17	5						406 5.189 10	1 193	C F M	05	
214	235 259	39 22	96	321 243	178 159	186 294	3	37 4	1	546 131	8 1			5 252	281	6	26.653 8.658 210	1.771 6	C F M	06	
	57 20	4	1	157	6 4	1 1	2	18 2		5	10		7	3	4		2.966 176	9	C F M	07	
481	423 28	47 3	46	714 1	1 6	13 11	48	284	4	593	52		1	24	1 8	37	4	5.203 304	96 8	C F M	08
				1	1					3							54 18	2	C F	09	
						1											127 15		C F	10	
																	626 188	1 26	C F	11	
																	1.175 24	2 13	C F	12+13	
	1																346 88	1,215	C F	14+15	
5.058			48				16 2	845 5	112	1.736 124	152 25	4	213	429 4	16		10.474 180	220	C F	16	
	12.394 6.751	445 476	12	29 456	71 180	4 158	12 97	293 219	4 9	277 183	70 52		51 2	20 7			13.683 8.612	4 57	C F	30	
	224 728	50 2	3	5 28	4	2 1			7					263	30	35	285 1.383 75	12 672	C F M	31	
																			C	34	
	213 705	14 12	1	4.259 1.189	616 251	621 203	27 8	84 179	3 8	92 242	21 12		1 1	22 6	62	1	6.052 2.899 28	33 61	C F M	35	
	3 10	1 1	2	1 367	2 248	43											103 1.303 1	98 52	C F M	36	
	7 97	5 7		89 1.086	18 107	52 118			216					84	255	104	172 5.999 782	368 274	C F M	37	
	18 168			9	12	14		4.578 1.768	5.115 1.733	576 341	369 74	254 3	1.098 39	2 2			12.015 4.294	10	C F	40	
	1							302	242 71	6 24	3 2						610 99	15	C F	41+43	
									864 643	38 192	2 1	28 1	65 -				998 838		C F M	42	
233	1	1	5				52	2.067 10	97 3	4.173 481	586 17	2	366 1	273 16	12		8.160 529	171	C F	44	
	5							399 85	6 3	82 82	2.613 384	50	271 105	4			3.430 665	122 1	C F	45+46	
								124	4		504	1.292	635	1	1 6		2.560 11	34	C M	47	
177				1	5	6		324	3	2	41	100	1.598 6				2.068 18		C F	48/52	
	2	1				165				701 239	119 32		1	2	1		1.000 448	1 122	C F	53	
															1.300 6	306 7	1.607 13	617 1	C M	60+61	
															92 31	972 381	1.064 413	1	C M	62/65	
6.163	13.582 9.503 3	606 560 1	216	5.603 3.445	893 1.081	879 1.624	5.040 1.877	10.697 3.005	860 377 223	8.586 1.846	4.461 604	1.455 97	4.400 155 59	732 1.778	1.824	1.291 589	103.317 43.334 1.885	3.228 2.183 1.207	C F M		
	1 600	2.251	1	663	2.593	7.103	477		2.565			217	1.089		7 5.339	2.431	456 7 32.802		C F M		

F = Binnenschiffahrt / Nav. fluviale

M = Seeschiffahrt / Nav. maritime

I - TABLEAU COMPARATIF DES PRINCIPAUX TRANSPORTS INTERREGIONAUX DE HOUILLE

I - VERGLEICHSTABELLE DER WICHTIGSTEN INTERREGIONALEN TRANSPORTE VON STEINKOEHLE

REGIONS DE DEPART VERSANDGEBIETE	REGIONS D'ARRIVEE EMPFANGSGEBIETE	TONNAGES TOTAUX (1) GESAMT-TONNAGE (1) (1000 T)			% VARIATION VERAENDERUNG IN %	
		1956	1957	1958	57/56	58/57
05/06 Duisburg/Ruhr	04 Niedersachsen	4 274	4 962	5 549	+ 16	+ 11,8
	08 Nordrheinland	3 141	2 946	2 505	- 6,2	- 15
	09 Rheinland/Pfalz	1 092	1 161	789	+ 6,3	- 32
	10 Hessen	2 245	2 268	1 830	+ 1	- 19,4
	11 Ludwigshafen/Mannheim	2 088	1 966	1 641	- 5,9	- 16,6
	12/15 Süddeutschland	7 193	7 405	5 767	+ 2,9	- 33,2
	37 Rotterdam	1 932	1 952	1 087	+ 1	- 44,4
	60/61 Italie du Nord/ Norditalien	580	474	281	-18,2	- 40,7
16 Saarland	09 Rheinland/Pfalz	687	606	487	-11,8	- 19,7
	12/15 Süddeutschland	1 761	1 678	1 234	- 4,8	- 26,5
	41/43 Amiens/Rouen/Paris	513	560	962	+ 9,2	+ 71,8
	44 Reims/Nancy	1 714	1 700	1 860	-	+ 9,4
30 Belgique/Belgien (Anvers excl., Antwerpen excl.)	31 Anvers	1 331	1 161	921	-12,8	- 20,7
	41/43 Amiens/Rouen/Paris	674	803	525	+19,1	- 34,7
35 Pays Bas/Nieder- lande (Limbourg)	30/31 Belgique	436	646	944	+48,1	+ 46,1
	37 Rotterdam	948	776	824	-18,2	+ 6,2
	41/43 Amiens/Rouen/Paris	247	271	274	+ 9,7	+ 1
40 Lille	41/43 Amiens/Rouen/Paris	7 429	7 614	7 557	+ 2,5	-
	45/46 Dijon/Lyon	245	287	328	+17,1	+ 14,3
44 Reims/Nancy (Lorraine/Loth- ringen)	12/15 Süddeutschland	199	318	214	+59,8	- 32,7
	41/43 Amiens/Rouen/Paris	1 705	1 899	2 177	+11,4	+ 14,6
	45/46 Dijon/Lyon	707	743	603	+ 5,1	- 18,8

(1) Sans les transports routiers / ohne Strassentransporte

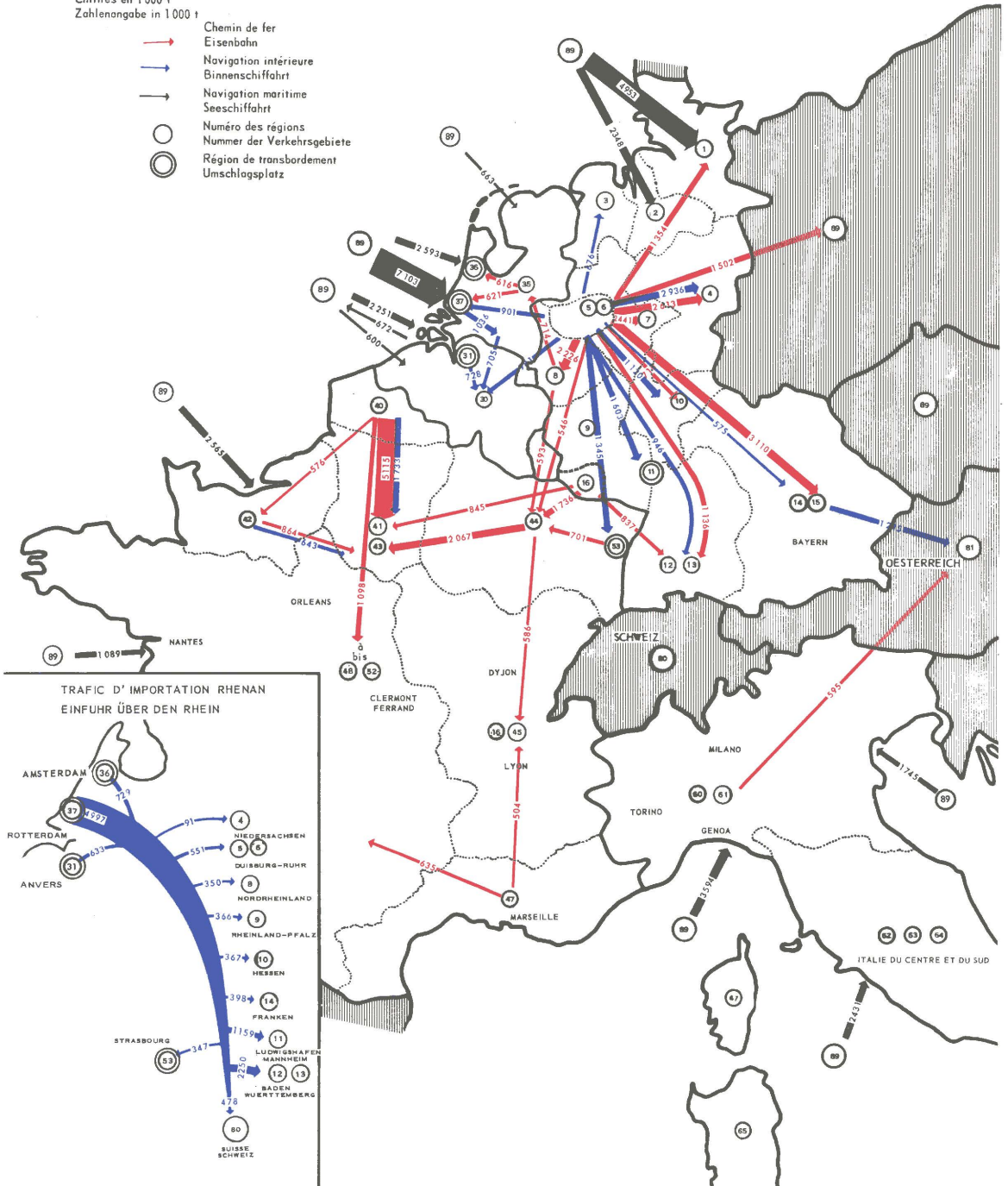
Houille - Steinkohle - 1958 -

COURANTS DE TRAFIC SUPERIEURS OU EGAUX A 500 000 T
 VERKEHRSSTRÖME VON 500.000 T UND MEHR

No 1

Chiffres en 1000 t
 Zahlenangabe in 1000 t

- Chemin de fer Eisenbahn
- Navigation intérieure Binnenschiffahrt
- Navigation maritime Seeschiffahrt
- Numéro des régions Nummer der Verkehrsgebiete
- ⊙ Région de transbordement Umschlagsplatz



Übersicht 2 - VERFLECHTUNGEN IM VERKEHR VON BRAUNKOHLE - Jahr 1958 (1)

Versandregionen Régions - ou groupes de régions - de départ		Transp- Mittel/ Moyen de transport	Empfängerregionen -															
			01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	
01	Hamburg	C M	29 2	1														
02	Bremen	C		10	1													
03	Emsland	C			1													
04	Niedersachsen	C	123	123	20	2.250			7	1	3	33	1	4	4	21	5	
05	Duisburg	C F										4	2					
06	Ruhr	C F	1					2	1	1								
07	Westfalen	C F	18	5	2	1		3	8	39		1	1		1	10	20	
08	Nordrheinland	C F M	175 - 4	178 21	268 15 10	280	24	173 3	645 1	8.312 1	1.057 110	439 557	6 555	105 573	272 477	195 279	359	
09	Rheinland-Pfalz	C F							1		23	4	1		1			
10	Hessen	C									1	181				1	8	
11	Ludwigshafen, Mannheim	C F									101	4	24	26	47		1	
12	Baden	C F									9			135	199			
13	Württemberg	C			1											277	12	
14	Franken	C F										1	1		26	210	19	
15	Südliches Bayern	C F										3	1	1	6	5	55	1.151
30	Belgique (Anvers excl.)	C																
35	Pays-Bas (Amsterdam, Rotterdam excl.)	C F									1							
37	Rotterdam	C F										2	1	1	1	1		
44	Reims/Nancy	C																
45+46	Dijon, Lyon	C																
47	Marseille/Montpellier/Corse	C																
53	Strasbourg	C F																
60+61	Norditalien/Italie du Nord	C																
62/65	Mittel- u. Südtalien/Italie centr. et mérid., Sicilien/ Sicile, Sardinien/Sardegne	C M																
	Gemeinschaft/Communauté	C F M	346 6	316 21	293 16 11	2.531	24	178 3	662 1	8.354 3	1.198 111	664 566	32 563	279 577	837 478	499 279	1.568	
	Dritte Länder/Pays tiers	C F M	1.284 7	111	19	817 3			4		5	43	6	11	34	1.513	1.191	

(1) Ohne Güterstrassentransporte
Sans transports routiers C - Eisenbahn / Chemin de fer

Tableau 2 - INTERPENETRATION DES REGIONS C.E.C.A. DANS LE TRANSPORT DU LIGNITE - Année 1958 (1)

1.000 t

Régions (ou groupes de régions) d'arrivée																Gemeinschaft/ Communaute	Dritte Länder/ Pays tiers	Transp.- Mittel/ Moyen de transport	
16	30	31	34	35	36	37	40	41/43	44	45+46	47	48/52	53	60+61	62/65				
																30		C	01
																2	1	M	
																11		C	02
																1		C	03
																2.593	4	C	04
																7		C	05
			2	1					2						10	1	20	C	06
				1												3		C	07
																113		C	07
84	51	1	133	249	22	22	3	28	51	3		1	3	45	1	13.187	238	C	08
				3									292			2.884	161	F	
														1		14		M	
																32		C	09
																1		F	
																191		C	10
																203		C	11
																1		F	
																343		C	12
																2		F	
																291		C	13
																256		C	14
																1		F	
															2	1.225	4	C	15
																-	7	F	
	1		1					1										C	30
	4			35	2	1			3	1	1				10			C	35
				1					1							60		F	
																9		C	37
																7		F	
									3							3		C	44
										1						1		C	45+46
								3		33	406	16				479		C	47
									127	53						170		C	53
									50	43						51		F	
										1					6	8		C	60+61
														16	92	108		C	62/65
															1	1		M	
84	58	1	136	286	25	23	3	33	186	101	407	18	3	92	94	19.333	266	C	
				4					51	1			293		1	2.967	168	F	
																17	1	M	
																4.837		C	
																10		F	
																6		M	

F = Binnenschiffahrt / Nav. fluviale

M = Seeschiffahrt / Nav. maritime

2 - TABLEAU COMPARATIF DES PRINCIPAUX TRANSPORTS INTREREGIONAUX DE LIGNITE
 2 - VERGLEICHSTABELLE DER WICHTIGSTEN INTERREGIONALEN TRANSPORTE VON BRAUNKOHLI

REGIONS DE DEPART VERSANDGEBIETE	REGIONS D'ARRIVEE EMPFANGSGEBIETE	TONNAGES TOTAUX (1) GESAMT-TONNAGE (1) (1000 T)			% VARIATION VERAENDERUNGEN IN %	
		1956	1957	1958	57/56	58/57
04 Niedersachsen	1/2/3 Hamburg/Bremen/ Emsland	254	238	266	- 6,3	+11,7
08 Nordrheinland	1/2/3 Hamburg/Bremen/ Emsland	828	918	671	+10,9	-27
	07 Westfalen	580	582	646	-	+11
	09 Rheinland/Pfalz	1 079	1 133	1 167	+ 5	+ 3
	10 Hessen	877	934	996	+ 6,5	+ 6,6
	12/15 Süddeutschland	2 654	2 788	2 260	+ 5	-19
	35 Pays Bas/Niederl. (36, 37 excl.)	239	237	252	-	+ 6,3
	53 Strasbourg	263	287	295	+ 9,1	+ 2,8

(1) Sans les transports routiers/ohne Strassentransporte

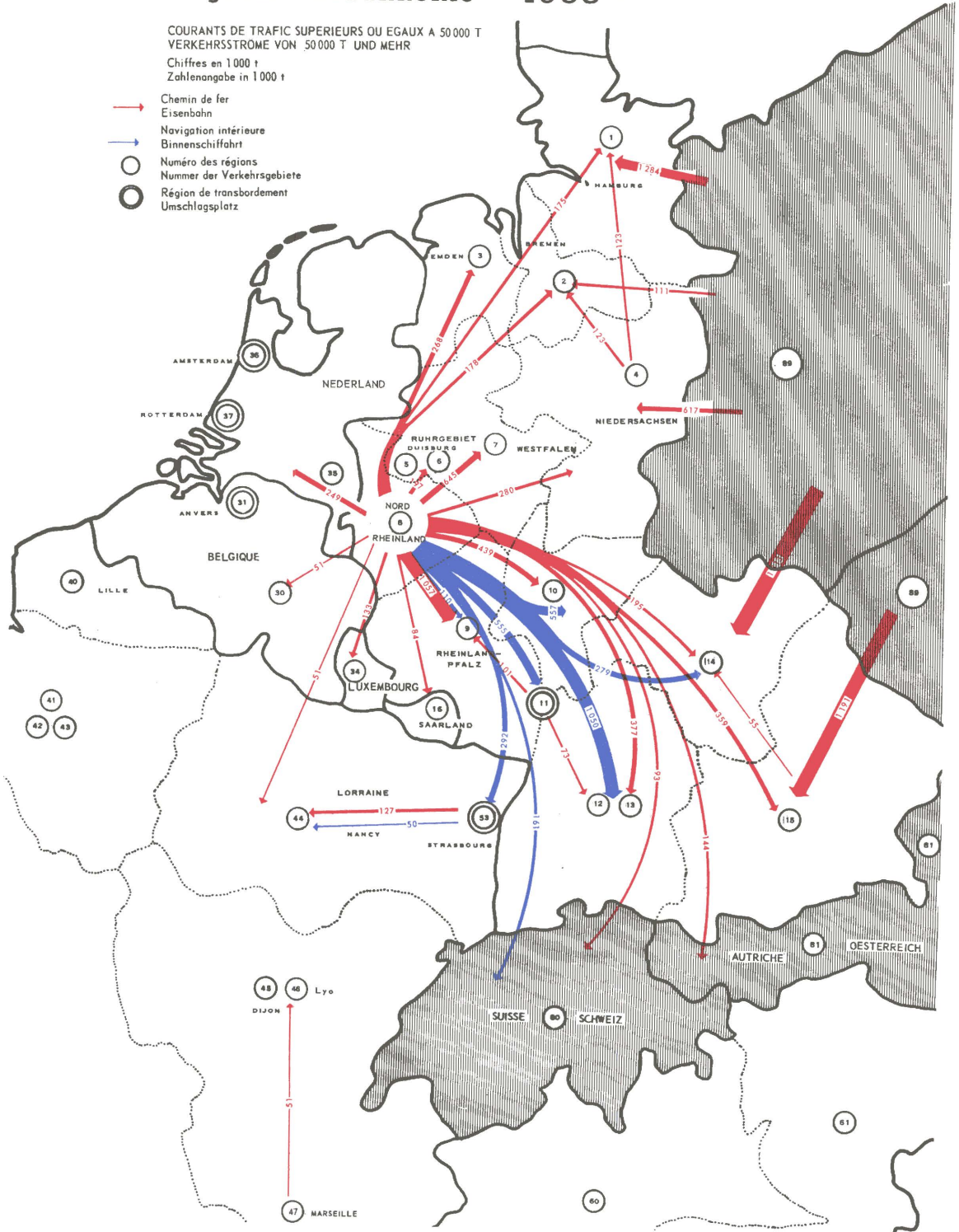
Lignite - Braunkohle - 1958 -

No 2

COURANTS DE TRAFIC SUPERIEURS OU EGAL A 50 000 T
VERKEHRSSTRÖME VON 50 000 T UND MEHR

Chiffres en 1 000 t
Zahlenangabe in 1 000 t

-  Chemin de fer
Eisenbahn
-  Navigation intérieure
Binnenschifffahrt
-  Numéro des régions
Nummer der Verkehrsgebiete
-  Région de transbordement
Umschlagsplatz



Übersicht 3 - VERFLECHTUNGEN IM VERKEHR VON KOKS - Jahr 1958 (1)

	Versandregionen/ Régions - ou groupes de régions - de départ	Transp- Mittel/ Moyen de transport	Empfangsregion													
			01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12/15	16	
01	Hamburg	C F M	96 14 3	1		17										
02	Bremen	C F M	2	71 5		2		1								
03	Emsland	C F M	1	1	1	1			1						1	
04	Niedersachsen	C F	82	27	9	456 3			3		1	17		82		
05	Duisburg	C F M	1	6 1	3	40 1	21 1	156	2	58 1	3 127	8 146	4 311	31		3
06	Ruhr	C F M	693 29 19	894 56	408 115 10	859 606	2.700 81	2.314 5	1.632 43	966 44	663 90	483 608	23 702	1.737 268		9
07	Westfalen	C F			1	4 9		2	6	32		7		35		
08	Nordrheinland	C F M			4 1	1	5	17	2	260	4 6	3 4	2 23	93 24		12
09	Rheinland/Pfalz	C F						1			29	13				
10	Hessen	C F						1			5 2	56 10		1 11		
11	Ludwigshafen, Mannheim	C F								1	21	1	72	96		
12/15	Süd-Deutschland/ Allemagne du Sud	C F									1	4	20	726		
16	Saarland	C F								3	19		10			540
30	Belgique (Anvers excl.)	C F M							2						3	1
31	Anvers	C F M										7				
34	Luxembourg	C														
35	Pays-Bas (36,37 excl.)	C F M			2		1	1					4			
36	Amsterdam	C F M					11					29	4	2		
37	Rotterdam	C F M				1	25				1	83	4	11		
40	Lille	C F														
41/43	Amiens, Rouen, Paris	C F														
44	Reims/Nancy	C F											19	6		
45	Dijon	C														
46	Lyon	C														
47	Marseille/Montpellier/Corse	C														
48/52	Toulouse, Bordeaux,Nantes, Orléans, Clermont-Ferrand	C														
53	Strasbourg	C F														40
60	Westl. Teil Norditalien/ Italie du Nord-Ouest	C M														
61	Oestl. Teil Norditalien/ Italie du Nord-Est	C M														
62/65	Mittel- u. Süditalien/Italie centr. et mérid, Sizilien/ Sicile, Sardinien/Sardegne	C M														
	Gemeinschaft/Communauté	C F M	875 43 32	999 63 1	421 123 12	1.362 641	2.726 119	2.491 6	1.649 45	1.319 46	747 139	588 884	123 901	2.834 649	610	
	Dritte Länder/Pays tiers	C F M	41	1		89								99		

(1) Ohne Offenerstrassentransporte
Sans transports routiers

C = Eisenbahn / Chemin de fer

Tableau 3 - INTERPENETRATION DES REGIONS C.E.C.A. DANS LE TRANSPORT DU COKE - Année 1958 (1)

Régions (ou groupes de régions) d'arrivée																	1.000 t			
30	31	34	35	36	37	40	41/43	44	45	46	47	48/52	53	60	61	62/65	Gemeinschaft/ Comu- nauté	Dritte Länder/ Pays tiers	Transp. Mittel/ Moyen de transport	
								1									99		C	01
																	31	279	F	
																	13		M	
																	73		C	02
																	9		F	
																	25	830	M	
																	2		C	03
																	3		F	
																	3		M	
																	678		C	04
																	6			
																	339	3	F	
																	959	283	M	
																	1		C	
																	18.454	563	F	06
																	2.739	3	M	
																	29		C	
																	89	1	F	07
																	9		C	
																	1.680	2	F	08
																	65	2	M	
																	1		C	
																	44		F	09
																	21		C	
																	1		F	
																	65		C	10
																	35	9	F	
																	260		C	11
																	17	11	F	
																	774	15	C	12/15
																	7	32	F	
																	1.028		C	16
																	4		F	
																	1	2	C	30
																	97	1	F	
																	1	392	M	
																	1		C	31
																	22		F	
																	10	98	M	
																	1		C	34
																	2.301	22	F	35
																	348	82	M	
																	76		C	
																	45		F	36
																	65	3	C	
																	3	350	F	37
																	9		C	
																	191	20	F	
																	20	113	M	
																	2.926	8	C	40
																	244		F	
																	389	3	C	41/43
																	142		F	
																	1.800	10	C	44
																	23		F	
																	35		C	45
																	279	10	C	46
																	67	1	C	47
																	271		C	48/52
																	290		C	53
																	53	7	F	
																	6		C	60
																	24	26	M	
																	17		C	61
																	8	5	M	
																	3		C	
																	3		M	
																	66	23	C	62/65
																	1		M	
																	273	1	C	
																	19	21	M	
																	21		C	
																	22		F	
																	122		C	
																	89		F	
																	732		M	
																	22		C	
																	358	53	F	
																	93		M	

F - Binnenschifffahrt / Nav. fluviale

M - Seeschifffahrt / Nav. maritime

3 - TABLEAU COMPARATIF DES PRINCIPAUX TRANSPORTS INTERREGIONAUX DE COKE
 3 - VERGLEICHSTABELLE DER WICHTIGSTEN INTERREGIONALEN TRANSPORTE VON KOKS

REGIONS DE DEPART VERSANDGEBIETE	REGIONS D'ARRIVEE EMPfangSGEBIETE	TONNAGES TOTAUX (1) GESAMT-TONNAGE (1) (1000 T)			% VARIATION VERAENDERUNGEN IN %	
		1956	1957	1958	57/56	58/57
05/06 Duisburg/Ruhr	1/2/3 Hamburg/Bremen/ Emsland	3 836	3 139	2 236	-18,2	-28,8
	04 Niedersachsen	2 485	2 033	1 506	-18,2	-26
	9/10 Hessen	1 998	2 160	2 018	+ 8,1	- 6,6
	12/15 Süddeutschland	2 796	3 165	2 347	+13,2	-26
	34 Luxemburg	2 317	2 142	1 866	- 7,6	-13
	44 Reims/Nancy (Lorraine/Loth- ringen)	2 875	3 099	2 942	+ 7,8	- 5
08 Nordrheinland	12/15 Süddeutschland	141	169	117	+19,9	-30,8
	34 Luxemburg	854	853	1 195	=	+40
16 Saarland	44 Reims/Nancy (Lorraine/Loth- ringen)	535	506	427	- 5,5	-15,6
35 Pays Bas/Niederlande (35, 37 excl.)	34 Luxemburg	358	459	365	+28,2	-20,5
	36 Amsterdam	900	718	750	-20,2	+ 4,5
	44 Reims/Nancy (Lorraine/Loth- ringen)	674	783	604	+16,2	-22,9

(1) Sans les transports routiers / ohne Strassentransporte

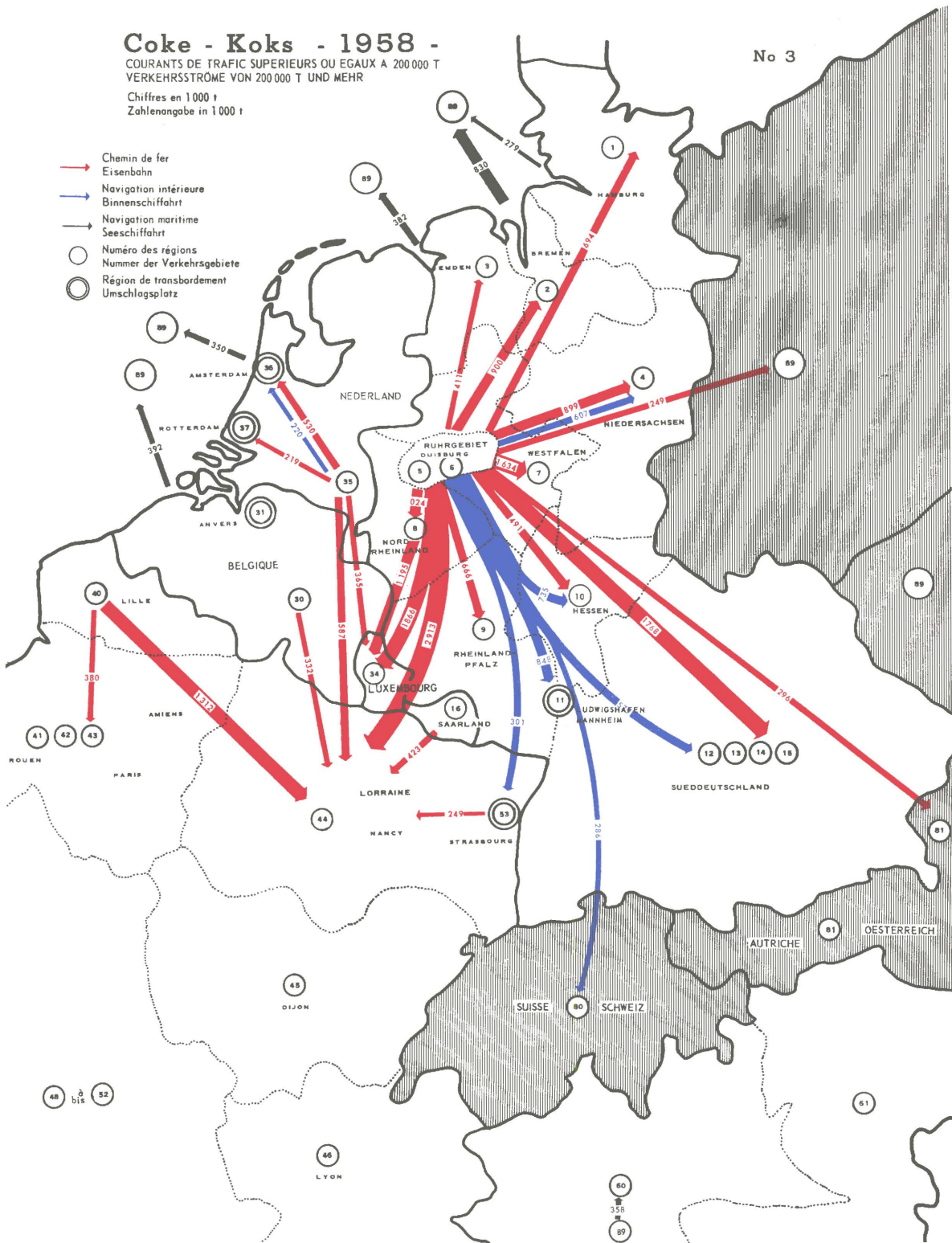
Coke - Koks - 1958 -

COURANTS DE TRAFIC SUPERIEURS OU EGAUX A 200 000 T
 VERKEHRSTRÖME VON 200 000 T UND MEHR

Chiffres en 1 000 t
 Zahlenangabe in 1 000 t

No 3

- Chemin de fer
Eisenbahn
- Navigation intérieure
Binnenschifffahrt
- Navigation maritime
Seeschifffahrt
- Numéro des régions
Nummer der Verkehrsgebiete
- ⊙ Région de transbordement
Umschlagsplatz



Übersicht 4 - VERFLECHTUNGEN IM VERKEHR VON EISENERZ - Jahr 1958 (1)

	Versandregionen Régions - ou groupes de régions - de départ	Transp.- Mittel/ Moyen de transport	Empfangsregionen													
			01	02	03	04	05	06	07	08	09+10	12+13	14+15	16	30	
01	Hamburg	C F M	3 9			3		7	136		7		1			
02	Bremen	C F M	10 9	8 2		59 13		45 99	568 4		36		13			
03	Essland	C F M						80 4 3	1.790 2.274	762 2	7 1	151	1			
04	Niedersachsen	C F	23			7.103 1		804 212	1.990 133	213		5	8			
05	Duisburg	C F				1		360 729	208 443		4 1	7 9			1	
06	Ruhr	C F				4		152 16	2.064 14	204	8	4	2			
07	Westfalen	C F	1			4		162 1	108 7	88	3	59	2			
08	Nordrheinland	C F						80 67	59 7	23	20	28	1	2		
09+10	Rheinland-Pfalz, Hessén	C F	8			6		214 54	483 10	175	17	296	1	6	21	1
11	Ludwigshafen-Mannheim	C F						- 54					1			
12+13	Baden, Württemberg	C F						386 124	442 24				165	2		
14+15	Bayern	C F				22		2 3		1		1		323	-	
30	Belgique (Anvers excl.)	C F						106	40						753 6	
31	Anvers	C F M						403	184					1	1.554 330	
34	Luxembourg	C						11	4						846	
35	Pays-Bas (Amsterdam, Rotterdam excl.)	C F M		8		2		250	247			2			4	
36	Amsterdam	C F						1.058	723		8				1	
37	Rotterdam	C F M						4.167	3.559		208		1		2	
40	Lille	C F M												50	487	
42+50	Rouen, Nantes	C F M		5	139										273	
44	Reims/Nancy	C F						85	259	233	1			8.468 48	5.768	
45+46	Dijon, Lyon	C							1							
47	Marseille/Montpellier/Corse	C												24		
48+49	Toulouse, Bordeaux	C F						1								
51+52	Orléans, Clermont-Ferrand	C														
53	Strasbourg	C F						108	54							
60+61	Norditalien/Italie du Nord	C M											1			
62/65	Mittel- und Südtalien/ Italie centrale et méridionale, Sizilien/Sicile, Sardinien/Sardegne	C M	3													
	Gemeinschaft/Communauté	C F M	45 9 12	8 2 13	- - 139	7.203 16 -	2.336 7.368 3	7.462 7.813 -	2.406 7	63 219	597 3	168 1	365 1	6.565 48	9.683 343	
	Dritte Länder/Pays tiers	C F M	425	985	4.407	1	12 11	48 41 2					1		871	

(1) Ohne Güterstrassentransporte
Sans transports routiers

C = Eisenbahn / Chemin de fer

Tableau 4 - INTERPENETRATION DES REGIONS C.E.C.A. DANS LE TRANSPORT DU MINERAI DE FER - Année 1958 (1)

1.000 t

Régions (ou groupes de régions) d'arrivée															Gesch.- schaft/ Commu- nauté	Dritte Länder/ Pays tiers	Transp.- Mittel/ Moyen de transport	
31	34	35	36	37	40	42+50	43	44	45+46	48+49	51+52	53	60+61	62/65				
															158 9	40	C F M	01
															740 129 9	1	C F M	02
								1							2.793 2.282 3	1 2	C F M	03
				13											10.146 346		C F	04
															588 1.189	1	C F	05
															2.439 30		C F	06
															428 1		C F	07
				1											215 74	1	C F	08
															1.229 64	2	C F	09+10
															2 54		C F	11
															997 148		C F	12+13
															350 4	286 84	C F	14+15
					282										753 433		C F	30
1	78				1										1.633 918 1		C F M	31
	3.689														4.550		C	34
		1													508 8		C F M	35
		2 5	59												1.851		F	36
												1			7.945 18	1 1	F M	37
	8				71 3	6		78				1			899 4 4		C F M	40
	39	- 76	59	116	765	542	3	107	1	43			4		1.774 394		C M	42+50
	1.254				2.349			13.027 1					154 1		31.600 50		C F	44
					35	74		35	119	15					2 303		C C	45+46
								4	3	45 1	15				68 1		C F	47
									9	4	8				21 1 163		C C F	48+49
															294 1	3 2 3	C M	60+61
															7 207	22 30 737	C M	62/65
		9		10											288 9	5	C M	
1	5.066	1 8 86	- 72 59	- 126	3.220 286	624	3 1	3.252 1	134	107 1	24	154 2	302	27	61.820 16.202 1.176	622 87 17	C F M	
3.148		371	3.741	7.175				543					1.214	1.084	50 53 23.978		C F M	

F = Binnenschifffahrt / Nav. fluviale

M = Seeschifffahrt / Nav. maritime

4 - TABLEAU COMPARATIF DES PRINCIPAUX TRANSPORTS INTERREGIONAUX DE MINERAI DE FER

4 - VERGLEICHSTABELLE DER WICHTIGSTEN INTERREGIONALEN TRANSPORTE VON EISENERZ

REGIONS DE DEPART VERSANDGEBIETE	REGIONS D'ARRIVEE EMPFANGSGEBIETE	TONNAGES TOTAUX (1) GESAMT-TONNAGE (1) (1000 T)			% VARIATION VERAENDERUNG IN %	
		1956	1957	1958	57/56	58/57
03 Emden	06 Ruhr	4 257	4 716	4 064	+10,8	-13,8
	07 Westfalen	997	854	764	-14,4	-10,5
04 Niedersachsen	05 Duisburg	927	1 124	1 016	+21,3	- 9,6
	06 Ruhr	2 814	2 692	2 123	- 4,3	-21,1
	07 Westfalen	389	400	213	+ 2,8	-46,7
34 Luxemburg	30 Belgique (Anvers excl.)	730	898	846	+23,0	- 5,8
36/37 Rotterdam Amsterdam	05 Duisburg	4 741	5 122	5 225	+ 8,0	+ 2,0
	06 Ruhr	4 066	4 566	4 282	+12,3	- 6,2
44 Reims/Nancy (Lorraine/Lothrin- gen)	05 Duisburg	70	127	85	+81,4	-33,1
	06 Ruhr	372	149	259	-60,0	+73,8
	07 Westfalen	11	193	233	-	+20,7
	16 Saarland	7 807	8 317	8 516	+ 6,5	+ 2,4
	30 Belgique (Anvers excl.)	5 583	5 311	5 768	- 4,9	+ 8,6
	34 Luxemburg	828	930	1 254	+12,3	+34,8
	40 Lille	2 413	2 358	2 349	- 2,3	- 0,4

(1) Sans les transports routiers / ohne Strassentransporte

Übersicht 5 - VERFLECHTUNGEN IM VERKEHR VON MANGANERZ - Jahr 1958 (1)

Versandregionen Régions - ou groupes de régions - de départ	Transp.- Mittel/ Moyen de transport	Empfangsregionen -											
		01	02	04	05	06	07	08	09	10	12/15	16	30
01 Hamburg	C M						4				1		
02 Bremen	C								6	1	1		
03 Emsland und Oldenburg	C					1							
04 Niedersachsen	C		1	13		1	1						
05 Duisburg	C F					2					1		
06 Ruhr	C					3		1					
07 Westfalen (Ruhrgebiet excl.)	C				1	1	2	2					
08 Nordrheinland	C F					3		10	1			4	
09 Rheinland-Pfalz	C	2	1					1	3	3		15	
10 Hessen	C	2									5	4	
12/15 Sfd-Deutschland	C F			7		24	7	1	12			2	
30 Belgique (Anvers excl.)	C F M				5								26 69
31 Anvers	C F M				2								11 3
35 Pays-Bas (36, 37 excl.)	F				1								
36 Amsterdam	C F M				2			1 1				1	
37 Rotterdam	C F M				2	8		7		1	8		2
40 Lille	C M												
42 Rouen	C												
43 Paris	C F											1	
44 Reims/Nancy	C F											20	
45+46 Dijon, Lyon	C												
47 Marseille/Montpellier/Corse	C												
48/52 Toulouse, Bordeaux, Nantes, Orléans, Clermont-Ferrand	C												
60 Westl. Teil Norditalien/ Italie du Nord-Ouest	C												
61 Ostl. Teil Norditalien/ Italie du Nord-Est	C												
62/65 Mittel-u. Südtalien/Italie centr. et mérid., Sizilien/ Sicilie, Sardinien/Saraigne	C M												
Gemeinschaft/Communauté	C F M	4	3	20	1 19	35 8	15	18 8	22	6 1	7 2	16 21	37 74
Dritte Länder/Pays tiers	C M	27	25										7

(1) Ohne Güterstrassentransporte
Sans transports routiers

C - Eisenbahn / Chemin de fer

- 5 - Une comparaison des courants de trafic du minéral de manganèse ne revêtirait aucune signification économique précise, du fait de la faiblesse des tonnages transportés et de la forte amplitude des variations.

- 5 - Ein Vergleich der Verkehrsströme an Manganerz führte wegen der Geringfügigkeit und der erheblichen Schwankungen der transportierten Mengen zu keiner ökonomisch sinnvollen Aussage.

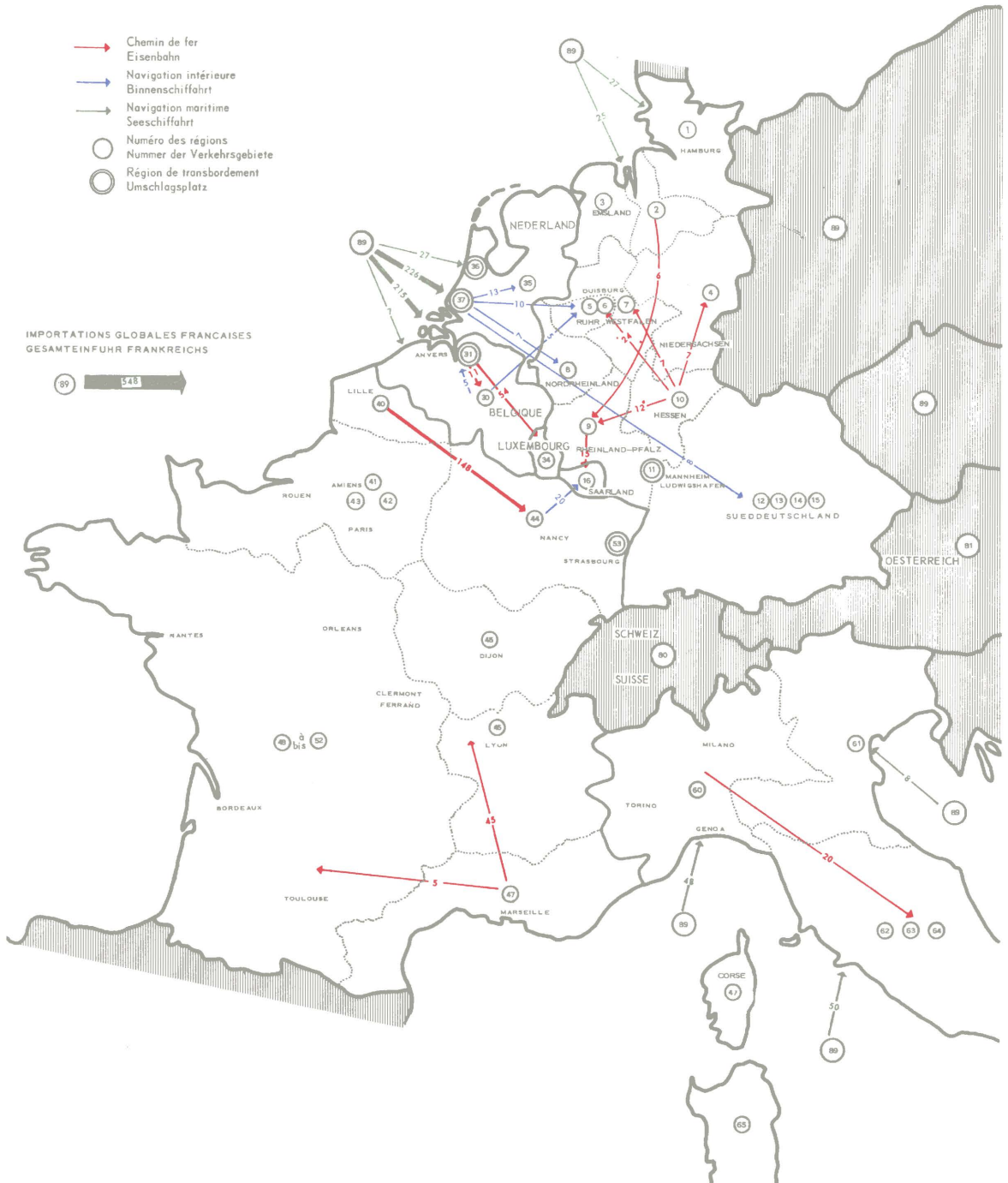
Minerai de Manganese - Manganerz - 1958 -

No 5

COURANTS DE TRAFIC SUPERIEURS OU EGAUX A 5000 T
 VERKEHRSSTRÖME VON 5000 T UND MEHR

Chiffres en 1000 t
 Zahlenangabe in 1000 t

- Chemin de fer Eisenbahn
- Navigation intérieure Binnenschifffahrt
- Navigation maritime Seeschifffahrt
- Numéro des régions Nummer der Verkehrsgebiete
- Région de transbordement Umschlagsplatz



Übersicht 6 - VERFLECHUNGEN IM VERKEHR VON SCHRÖTT - Jahr 1958 (1)

Versandregionen Régions - ou groupes de régions - de départ	Transp. Mittel/ Moyen de transport	Empfangsregionen													
		01/03	04	05	06	07	08	09	10	11	12+13	14+15	16	30	
01/03 Hamburg, Bremen, Emsland	C F M	227 12 13	37 8 1	17 5 18	63 30 30	61 32 5	24 3 11		4 1 2						
04 Niedersachsen	C F	16 1	279 3	14 3	87 46	142 7	13 37	10 25					5	1	1
05 Duisburg	C F		1	175	384 8	71	69	8	4 1		6	3		1	22
06 Ruhr	C F	2	5 9	308 2	992 1	171	162	13	9		4	2 4		4	6
07 Westfalen	C F	1	10 1	52 1	239 1	269	89	108	14		1	1			1
08 Nordrheinland	C F		2	270 11	320	105	402	39	17	1 1	1	1	1	14	13 7
09 Rheinland-Pfalz	C F		3	8 43	12 7	10	10	69	30	14	2	2	2	46	
10 Hessen	C F		12	2 38	8 19	42	19	53	167 2	11	2	17	1	6	12
11 Ludwigshafen u. Mannheim	C F	2		38	11	5	1	17	5	70 1	2	3	15	3	
12+13 Baden-Württemberg	C F			99	4 17	10	5	34	17	25	151	37	34		
14+15 Bayern	C F		1	41	9 3	11	4	19	21		21 1	294 5	3	1	
16 Saarland	C												172		
30 Belgique (Anvers excl.)	C F M			6	2		1							2	903 21
31 Anvers	C F M			15	7										65 3
34 Luxembourg	C						1								4
35 Pays-Bas (Amsterdam, Rotterdam excl.)	C F		1	1 9	3 21		1 1				1				4 47
36 Amsterdam	C F M	1		8	1 6					1			3	1 6	
37 Rotterdam	C F M	1	1	127	1 66	2	8	8		2					9
40 Lille	C F						1							1	10 1
41 Amiens	C F														
42 Rouen	C F M														
43 Paris	C F						1							8	15
44 Reims/Nancy	C F													23 3	4 2
45+46 Dijon, Lyon	C F													1 1	2 1
47 Marseille/Montpellier/Corse	C M														
48/52 Toulouse, Bordeaux, Nantes, Orléans, Clermont-Ferrand	C F														2
53 Strassbourg	C F			1			1							1	
60 Westl. Teil Norditalien/ Italie du Nord-Ouest	C M														
61 Ostl. Teil Norditalien/ Italie du Nord-Est	C M														
62/65 Mittel- und Südtalien/ Italie centrale et méridio- nale, Sizilien/Sicile, Sardinien/Sardaigne	C M														
Gemeinschaft/Communauté	C F M	247 17 13	351 20 1	846 451 18	2.122 244 31	897 43 5	802 57 11	370 10 2	314 4	122 14	184 8	362 6	337 15	1.006 161 5	
Dritte Länder/Pays tiers	C F M	1 7 28	14	11 10	4 32 3	1 7			1		1	3 1		1 1 241	

(1) Ohne Güterstrassentransporte
Sans transports routiers

C = Eisenbahn / Chemin de fer

Tableau 6 - INTERPENETRATION DES REGIONS C.E.C.A. DANS LE TRANSPORT DE LA FERRAILLE - Année 1958 (1)

1.000 t

Régions (ou groupes de régions) d'arrivée																	Généralisation/ Communauté	Dritte Länder/ Pays tiers	Transp. - Mittel/ Moyen de transport	
31	34	35	36	37	40	41	42	43	44	45+46	47	48/52	53	60	61	62/65				
				1					1	1					4	1	442	1	C	01/03
				2					1						17	3	97	-	F	
				2					4								120	2	M	04
		1		2					12								591	3	C	
				2					4								98		F	05
			1	2					1								718	11	C	
				2					12								59	3	F	
				1					1						44	14	1.729	1	C	06
				1					1								29	3	F	
				1					1								785	1	C	07
				2					6								10	1	F	
			1	3	2				7						18	3	1.217	1	C	08
				2					1								25	4	F	
				2					24								231	3	C	09
				2					4								51	3	F	
				2					10								349	2	C	10
1				2					1								73	2	C	
				2					1								129	2	F	11
				2					17								58	14	C	
				2					1								388	3	C	12+13
				2					1								120	4	F	
				2					1								685	17	C	14+15
				2					56								52	2	F	
		3		2					1								235	1	C	16
7	1			2					30	5							1.038	1	C	30
				2					25	5							96	2	F	
7		8	5	2		8		1	10								3	3	M	
				2					2								91	1	C	31
				2					2								31	1	F	
				2					2								11	1	M	
	38			2					2								46		C	34
		75	124	5					15	1							273		C	35
		86	61	10		1			1	1							253		F	
		33	8	2					1								47	3	C	36
		20	22	2					1								68	4	F	
		17	15	1					1								34	2	M	
		64	32	3					1								326	1	C	37
				3					1								15	1	F	
				3					409	11							491		C	40
				3					4								8		F	
				3					90	19							140		C	41
				3					1								1		F	
				3					35	4	38						105		C	42
				3					1								3		F	
				3					1								1		M	
				3					318	21	13	18					887	1	C	43
				3					21	1	8						100		F	
				3					42								12		C	
				3					29	15	1	1					661		C	44
				3					1								12		F	
				3					4								838		C	
				3					1								9		F	45+46
				3					4								209		C	
				3					1								4		M	47
				3					27	3	23	4					451		C	48/52
				3					2			2					2		F	
				3					20			4					6		C	53
				3					4									1	F	
				3					1.492								1.613	4	C	60
				3					2								3		M	
				3					105								234	20	C	61
				3					160								433	2	C	
				3					7								17	1	M	62/65
				3					12								7		C	
				3					259								17		M	
15	43	126	148	6	1.004	74	75	30	1.275	496	2	347		2.605	302	399	14.914	49	C	
2		179	125	24	44	11	8	4	126	7				42	13	34	1.584	51	F	
1				1													175	17	M	
				1															C	
61		5	18	207						7				1.142	188	120	2.031		F	
				207															M	

F - Binnenschiffahrt / Nav. fluviale

M - Seeschiffahrt / Nav. maritime

6 - TABLEAU COMPARATIF DES PRINCIPAUX TRANSPORTS INTERREGIONAUX DE FERRAILLE
6 - VERGLEICHSTABELLE DER WICHTIGSTEN INTERREGIONALEN TRANSPORTE VON SCHROTT

REGIONS DE DEPART VERSANDGEBIETE	REGIONS D'ARRIVEE EMPFANGSGEBIETE	TONNAGES TOTAUX (1) GESAMT-TONNAGE (1) (1000 T)			% VARIATION VERAENDERUNG IN %	
		1956	1957	1958	57/56	58/57
1/2/3 Hamburg/Bremen/ Emsland	05 Duisburg	105	121	40	+15,2	-66,9
	06 Ruhr	204	172	123	-15,7	-28,5
	07 Westfalen	147	183	98	+24,5	-46,4
08 Nordrheinland	05 Duisburg	389	423	281	+ 8,7	-33,6
	06 Ruhr	566	563	320	- 0,5	-43,2
	07 Westfalen	108	116	105	+ 7,4	- 9,5
12/13 Baden/Württemberg	05 Duisburg	196	187	99	- 4,6	-47,1
	06 Ruhr	34	29	21	-14,7	-27,6
12/15 Süddeutschland	60 Italie Nord Ouest/ Westl. Teil Norditalien	276	267	248	- 3,3	- 7,1
43 Paris	40 Lille	244	281	339	+15,2	+20,6
	44 Reims, Nancy (Lorraine/Lothringen)	403	394	398	- 2,2	+ 1,0
45/46 Dijon/Lyon	44 Reim, Nancy (Lorraine/Lothringen)	141	122	105	-13,5	-13,9
	60 Italie Nord Ouest/ Westl. Teil Nord- italien	134	231	304	+72,4	+31,6

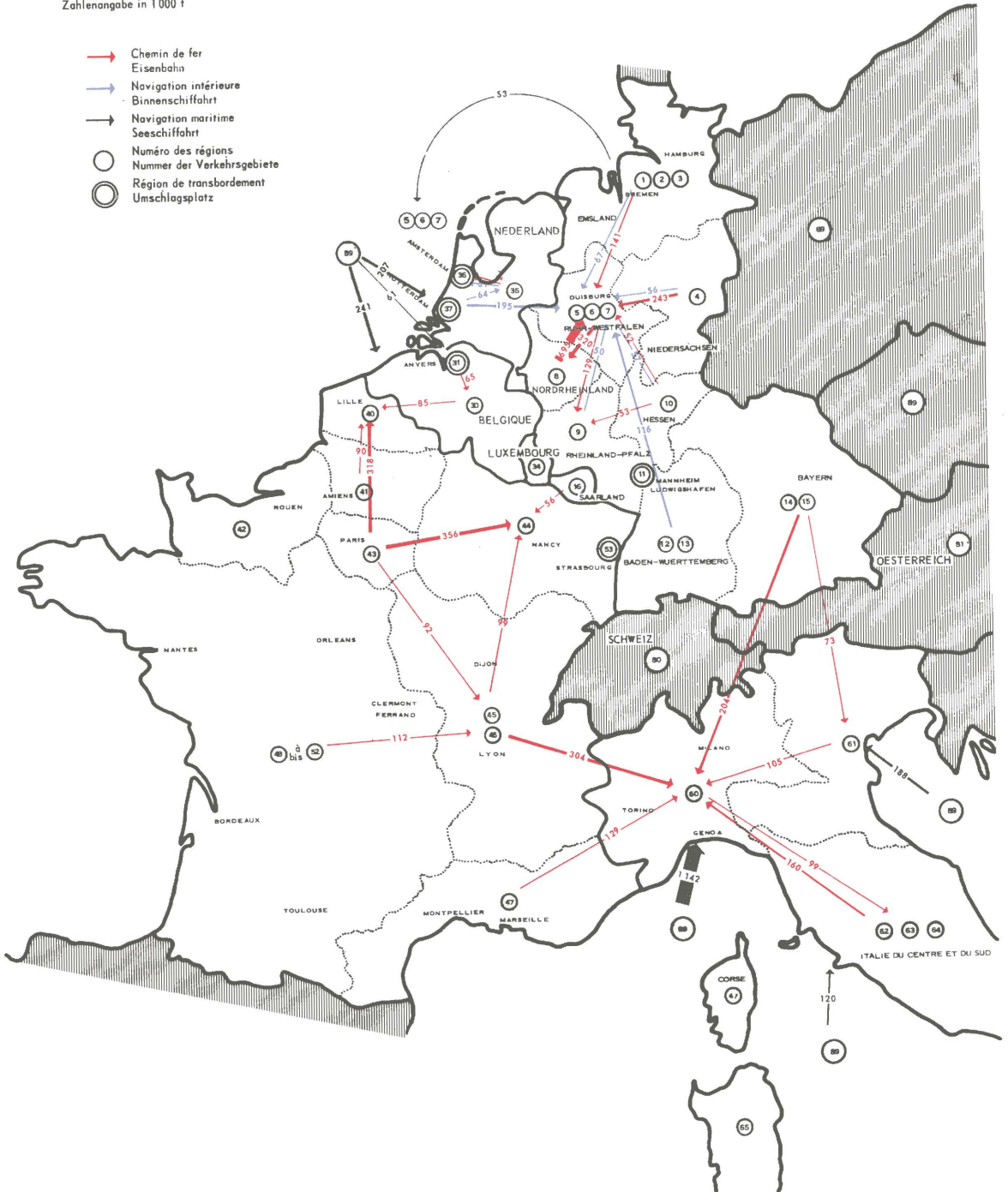
(1) Sans les transports routiers / ohne Strassentransporte

Ferraille - Schrott - 1958 -

COURANTS DE TRAFIC SUPERIEURS OU EGAUX A 50 000 T
 VERKEHRSSTROME VON 50 000 T UND MEHR

Chiffres en 1000 t
 Zahlenangabe in 1000 t

- Chemin de fer Eisenbahn
- Navigation intérieure Binnenschiffahrt
- Navigation maritime Seeschiffahrt
- Numéro des régions Nummer der Verkehrsgebiete
- ⊙ Région de transbordement Umschlagsplatz



Übersicht 7 - VERFLECHTUNGEN IM VERKEHR VON ROHEISEN UND ROHSTAHL - Jahr 1958 (1)

Versandregionen Régions - ou groupes de régions - de départ	Transp.- Mittel/ Moyen de transport	Empfangsregionen													
		01/03	04	05	06	07	08	09	10	11	12/15	16	30	31	34
01/03 Hamburg, Bremen, Emsland	C F M	90 12	28 4	1 2	11 13	7	13	1	3		6		1		
04 Niedersachsen	C F	2 17	23 8	38 8	111	12	2		1			1	3	4	
05 Duisburg	C F M	2 1 1	14 11	94 17	152	63	160	8 15	8 14	4 10	16 26	21	3 66	159	
06 Ruhr	C F M	6 4 1	31 1	78	261	85	142	18 1	15 5	6 2	35 7	9	3 13	80	2
07 Westfalen	C	34	21	1	26	72	21	10	5	2	11	3			
08 Nordrheinland	C F	4	3	29	13	14	94	1	2	1	3	10	5	20	
09 Rheinland-Pfalz	C F		2		54 1	4	11	57	7	4	10	14	1 1	3	
10 Hessen	C F	2	2		9	4	2	2	81	1	4	1	1 2		
11 Ludwigshafen u. Mannheim	C F			1		1		8		6	1	1	1		
12/15 SÜd-Deutschland	C F		10	3 1	12	2	1 2	4	3	2	68 2	1	1		
16 Saarland	C							3	2	2	2	97			
30 Belgique (Anvers excl.)	C F M			1	2		1	1	4	1	1	4	138 46	1 84	10
31 Anvers	C F M			3	1		1					1	29 35	3	2
34 Luxembourg	C									1	2	4		4	
35 Pays-Bas (36, 37 excl.)	C F M			- 2 -	- 1 -		- 3 -						1 5 -	- 2 -	
36 Amsterdam	C F M		1					8	1			2	2 14	2	
37 Rotterdam	C F M	1	1	103	20	1	33	8	9	27	10		2	2	
40 Lille	C F M			5								27 1	7 2	23	
41 Amiens	C														
42 Rouen	C F											2			
43 Paris	C F			1								1			
44 Reims / Nancy	C F				2	4	2	2	1	2	2	54	6 1	14	
45 Dijon	C								1		1				
46 Lyon	C F											3			
47 Marseille/Montpellier/Corse	C														
48/52 Toulouse, Bordeaux, Nantes, Orléans, Clermont-Ferrand	C M											39			
53 Strasbourg	C F			2			1	1	7		2	2	9	139	
60 Westl. Teil Norditalien/ Italie du Nord - Partie occidentale	C M														
61 Ostl. Teil Norditalien/ Italie du Nord - Partie orientale	C M														
62/65 Mittel-u. Südtalien/Italie centr. et mérid., Sizilien/ Sizilien, Sardinien/Sardaigne	C M														
Gemeinschaft/Communauté	C F M	144 34 4	136 17	243 146 2	654 37 2	269 1	450 48 1	112 28	131 40	31 42	162 50	293 5	191 202	5 333	18
Dritte Länder/Pays tiers	C F M	5 1 69	3 4	6 22	3	8	5 - 9	1		1	11 7 -	- 1	- 1	- 1 90	

(1) Ohne Güterstrassentransporte
Sans transports routiers

C = Eisenbahn / Chemin de fer

Tableau 7 - INTERPENETRATION DES REGIONS C.E.C.A. DANS LE TRANSPORT DE LA FONTE ET DE L'ACIER BRUTS - Année 1958 (1)

Régions (ou groupes de régions) d'arrivée																1.000 t			
35	36	37	40	41	42	43	44	45	46	47	48/52	53	60	61	62/65	Gemeinschafts-Community	Dritte Länder/Pays tiers	Transp.-Mittel/Moyen de transport	
																166 30 15	14	C	01/03
																191 32	103	F	04
																548 368	1	C	05
																1	29	F	
																698 131	3	C	06
																1	12	F	
																209	5	C	07
																181 31	3	C	08
																1	1	F	
																195 22	3	C	09
																113 3	2	C	10
																16 2	3	F	
																115 5	1	C	11
																1	1	F	12/15
																121		C	16
																176 139	1	C	30
																1	2	F	
																35 50	1	C	31
																3	12	F	
																11		C	34
																10 17		C	35
																2		F	
																32	5	C	36
																112 3	56	F	
																3	1	C	37
																255 14	7	F	
																32	32	M	
																476 43		C	40
																2		F	
																14	12	C	41
																215 11		C	42
																3		F	
																2		C	43
																1.102 26	2	C	44
																10		F	
																147 4	1	C	45
																4		F	46
																2		C	47
																200 11		C	48/52
																2		M	
																163	1	C	53
																415 24		C	60
																587 22	19	M	
																20 92		C	61
																6 4	49	M	
																171 11		C	62/65
																106 127	4	M	
																289 145		C	
																5.984 1.451	43	F	
																224	277	M	
																99 13	7	C	
																163 56		F	
																750		M	

F - Binnenschiffahrt / Nav. fluviale

M - Seeschiffahrt / Nav. maritime

7 - TABLEAU COMPARATIF DES PRINCIPAUX TRANSPORTS INTERREGIONAUX DE FONTE ET ACIER BRUTS
 7- VERGLEICHSTABELLE DER WICHTIGSTEN INTERREGIONALEN TRANSPORTE VON ROHEISEN UND ROHSTAHL

REGIONS DE DEPART VERSANDGEBIETE	REGIONS D'ARRIVEE EMPFANGSGEBIETE	TONNAGES TOTAUX (1) GESAMT-TONNAGE (1) (1000 T)			% VARIATION VERAENDERUNG IN %	
		1956	1957	1958	57/56	58/57
05 Duisburg	08 Nordrheinland	135	218	160	+ 61,5	- 26,6
	30 Belgique/Belgien (Anvers excl./ Antwerpen excl.)	22	38	69	+ 72,7	+ 81,6
	31 Anvers/Antwerpen	158	280	159	+ 77,2	- 43,2
06 Ruhr	08 Nordrheinland	285	302	142	+ 6	- 53,0
	31 Anvers/Antwerpen	144	155	80	+ 7,6	- 48,4
44 Reims Nancy (Lorraine/Lothrin- gen)	16 Saarland	41	63	54	+ 57,5	- 14,3
	40 Lille	129	95	55	- 26,4	- 42,1
	43 Paris	63	69	60	+ 9,5	- 13,0
53 Strasbourg	31 Anvers/Antwerpen	147	168	139	+ 14,3	- 17,3
62/65 Italie centrale et sud / Mittel- und Südtalien	80/61 Italie nord / Norditalien	189	202	198	+ 6,9	- 2,0

(1) Sans les transports routiers / ohne Strassentransporte

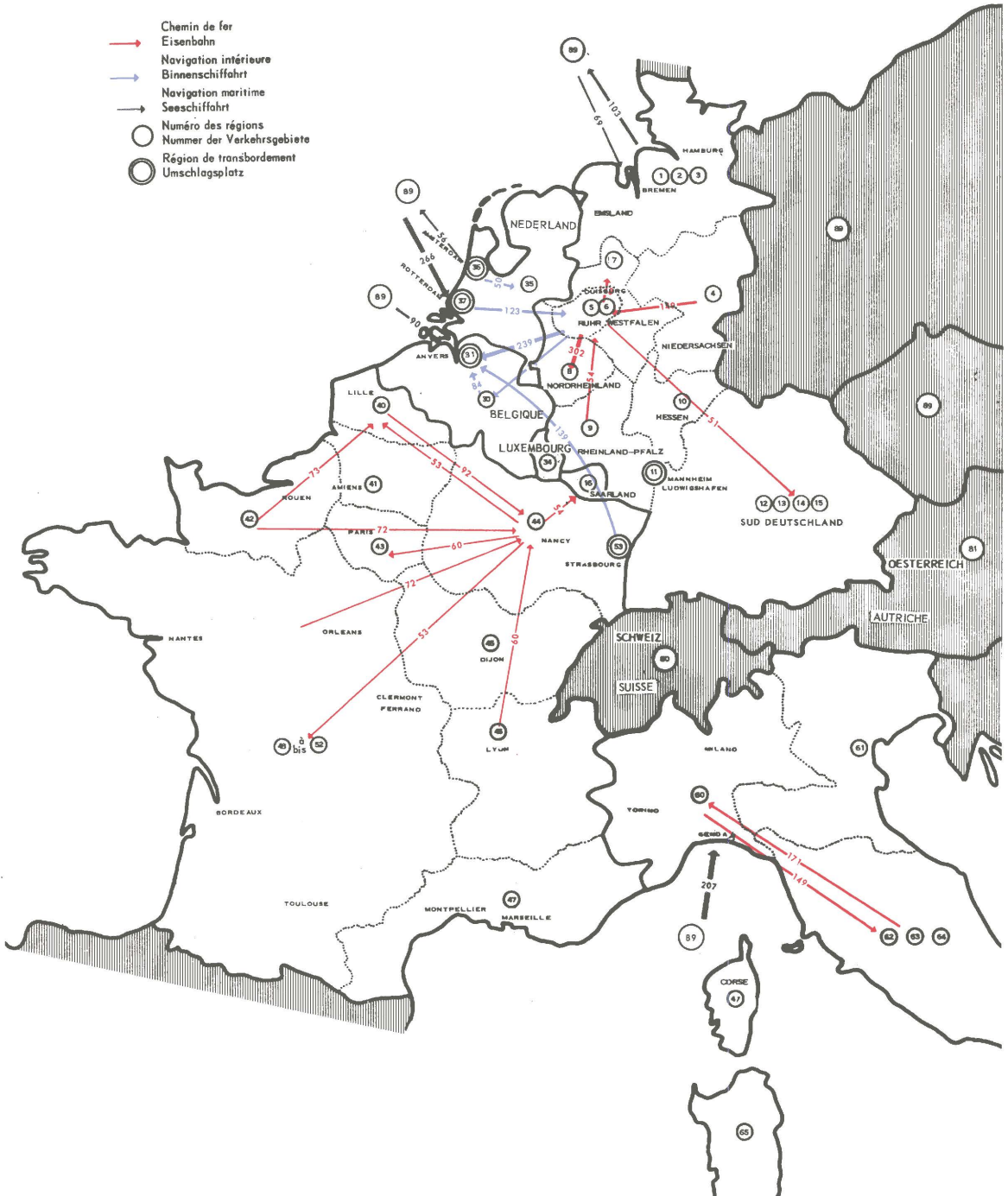
Fonte et Acier Bruts - Roheisen und Rohstahl - 1958 -

COURANTS DE TRAFIC SUPERIEURS OU EGAUX A 50 000 t
 VERKEHRSSTRÖME VON 50 000 t UND MEHR

No 7

Chiffres en 1000 t
 Zahlenangabe in 1000 t

- Chemin de fer Eisenbahn
- Navigation intérieure Binnenschifffahrt
- Navigation maritime Seeschifffahrt
- Numéro des régions Nummer der Verkehrsgebiete
- ⊙ Région de transbordement Umschlagsplatz



Übersicht 8 - VERFLECHTUNGEN IM VERKEHR VON HALBZEUG - Jahr 1958 (1)

Versandregionen Régions - ou groupes de régions - de départ	Transp.- Mittel/ Moyen de transport	Empfangsregionen													
		01/03	04	05	06	07	08	09+10	11	12/15	16	30	31	34	35
01/03	Hasburg, Bremen, Emsland	C	1		5	1		1							
		F		1	1										
		M													
04	Niedersachsen	C	24	5			9	2			17				
		F	95		59	10					1				
05	Dalsbur;	C	3	36	192	420	153	739	8		20				
		F	1		76				10	1	21				
06	Ruhr	C	19	12	119	576	936	428	105	1	25	1			
		F	9			11			1	1	40				
07	Westfalen	C	6	2	1	8	91	121	6		24				
		F													
08	Nordrheinland	C	16	2	4	11	11	37	1	1	4	8	1		
		F									1				
09+10	Rheinland-Pfalz, Hessen	C	1	1		6	75	11	60						
11	Ludwigshafen, Mannheim	C			1	1				1					
		F													
12/15	SWG-Deutschland	C	1			2	12	2	65		318				
16	Saarland	C						1				197	4	2	
30	Belgique (Anvers excl.)	C						1					496	181	
		F			18			9	16		3	1	34	96	
		M													
31	Anvers	C											6	2	
		F			1			1							
		M													
34	Luxembourg	C						49				71	19	29	8
35	Pays-Bas (36, 37 excl.)	C					5								1
		F													6
		M													
36	Amsterdam	C					51								
		F							73						2
		M													
37	Rotterdam	C			15	3									
		F						2	2						1
		M													
40	Lille	C													
41	Amiens	C													
42	Bouen	C													
43	Paris	C													
44	Reims/Nancy	C						1	1	1		1	9	5	4
		F											3	1	1
		M													
45	Dijon	C													
46	Lyon	C													2
47/49	Marseille/Montpellier/Corse, Toulouse, Bordeaux	C													
50	Nantes	C													
51+52	Orléans, Clermont-Ferrand	C													
		F						1							
		M													
53	Strasbourg	C				4						22			1
		F						11	10						
		M													
60	Westl. Teil Norditalien/ Italie du Nord - Partie oc- cidentale	C													
		M													
61	Ostl. Teil Norditalien/ Italie du Nord - Partie orientale	C													
		M													
62/65	Mittel-u. Südtalien/Italie centr. et mérid., Sizilien/ Sicilia, Sardinien/Sardegna	C													
		M													
	Gemeinschaft/Communauté	C	71	57	322	1.023	1.345	1.393	247	5	409	312	533	217	8
		F	105	1	176	27	24	112	1	68		37	98	2	9
		M	1												
	Dritte Länder/Pays tiers	C		3	2		12	2			26		10		
		F	4	34		1			1		9			10	
		M													

(1) Ohne Güterstrassentransporte
Sans transports routiers

C = Eisenbahn / Chemin de fer

Tableau 8 - INTERPENETRATION DES REGIONES C.E.C.A. DANS LE TRANSPORT DES DEMI-PRODUITS - Année 1958 (1)

Régions (ou groupes de régions) d'arrivée															Gemeinschaft/Communaute	Dritte Länder/Pays tiers	Transp.-Mittel/Moyen de transport	1.000 t	
36	37	40	41	42	43	44	45	46	47/49	50	51+52	53	60	61					62/65
41		1														49 3 7		C F M	01/03
	3												2	2	3	58 189	125	C F M	04
22	37	2										29				1.573 200	12	C F M	05
1	16	1				6						1	3			2.235 90	1	C F M	06
10		1			1	1							1			261 1	3	C F M	07
	1	2				1								1		101 7	1	C F M	08
	1	2					3							1		156 1	1	C F M	09+10
		6														2 413		C F M	11
		15				3	245	2	11		1	1	56	3	1	543	13	C	12/15
		36 14	4 7		1 3	64		1					11 3	1	1	797 203		C F M	30
		10														19 3 2	48	C F M	31
		10			5	3		1					1	16		213		C	34
85	6 1										4					101 8 4		C F M	35
																52 76 1	54	C F M	36
																24 10	1 55	C F M	37
		252 17	601	2	21	54	3	11		43	1		1			989 21		C	40
		1		1		1	3	1			1					4		C	41
		1		2												4		C	42
		361 15	46	8	30	850	115	58	1	91	17	80	3	3		1.685 40	17	C F M	44
		9	26	1	14	7	2	27	2	3	4		2	1		32	6	C F M	45
													16			113		C	46
													3			3		C	47/49
		1			23	1		1								2		C	50
		2														27 1	1	C F M	51+52
																23 29		C F M	53
		6				16		2					345	5	23 33	397 33	1 70	C M	60
								3					10	3	3 5	19 5	85	C M	61
													102 21	5 46	89 21	196 90	59	C M	62/65
127 33	6 61	727 34	678 7	13	99 3	1.286 19	133 3	124 2	6	137 4	28	148 34	516	22	117	10.087 856	37 30	C F M	
	40						2						24	50	78	153	1.007	C F M	
													30	3	58	146 45 138		C F M	

F - Binnenschiffahrt / Nav. fluviale

M - Seeschiffahrt / Nav. maritime

8 - TABLEAU COMPARATIF DES PRINCIPAUX TRANSPORTS INTERREGIONAUX DE DEMI-PRODUITS
8 - VERGLEICHSTABELLE DER WICHTIGSTEN INTERREGIONALEN TRANSPORTE VON HALBZEUG

REGIONS DE DEPART VERSANDGEBIETE	REGIONS D'ARRIVEE EMPFANGSGEBIETE	TONNAGES TOTAUX (1) GESAMT-TONNAGE (1) (1000 T)			% VARIATION VERAENDERUNG IN %	
		1956	1957	1958	57/56	58/57
05 Duisburg	07 Westfalen	195	153	153	- 21,5	-
	08 Nordrheinland	987	886	739	- 10,2	- 16,6
06 Ruhr	07 Westfalen	1 408	1 229	936	- 12,7	- 23,8
	08 Nordrheinland	560	596	428	+ 6,4	- 28,2
16 Saarland	44 Reims Nancy (Lorraine/Lothringen)	215	280	245	+ 30,2	- 12,5
30 Belgien/Belgien	31 Anvers/Antwerpen	72	247	277	-	+ 12,1
	40 Lille	35	39	50	+ 11,4	+ 28,2
34 Luxembourg	08 Nordrheinland	36	38	49	+ 5,6	+ 28,9
	16 Saarland	48	53	71	+ 10,4	+ 34,0
	31 Anvers/Antwerpen	71	53	29	- 25,4	- 45,3
44 Reims Nancy (Lorraine/Lothringen)	40 Lille	376	368	376	- 2,1	+ 2,2
	45/46 Dijon/Lyon	156	165	174	+ 5,8	+ 5,5

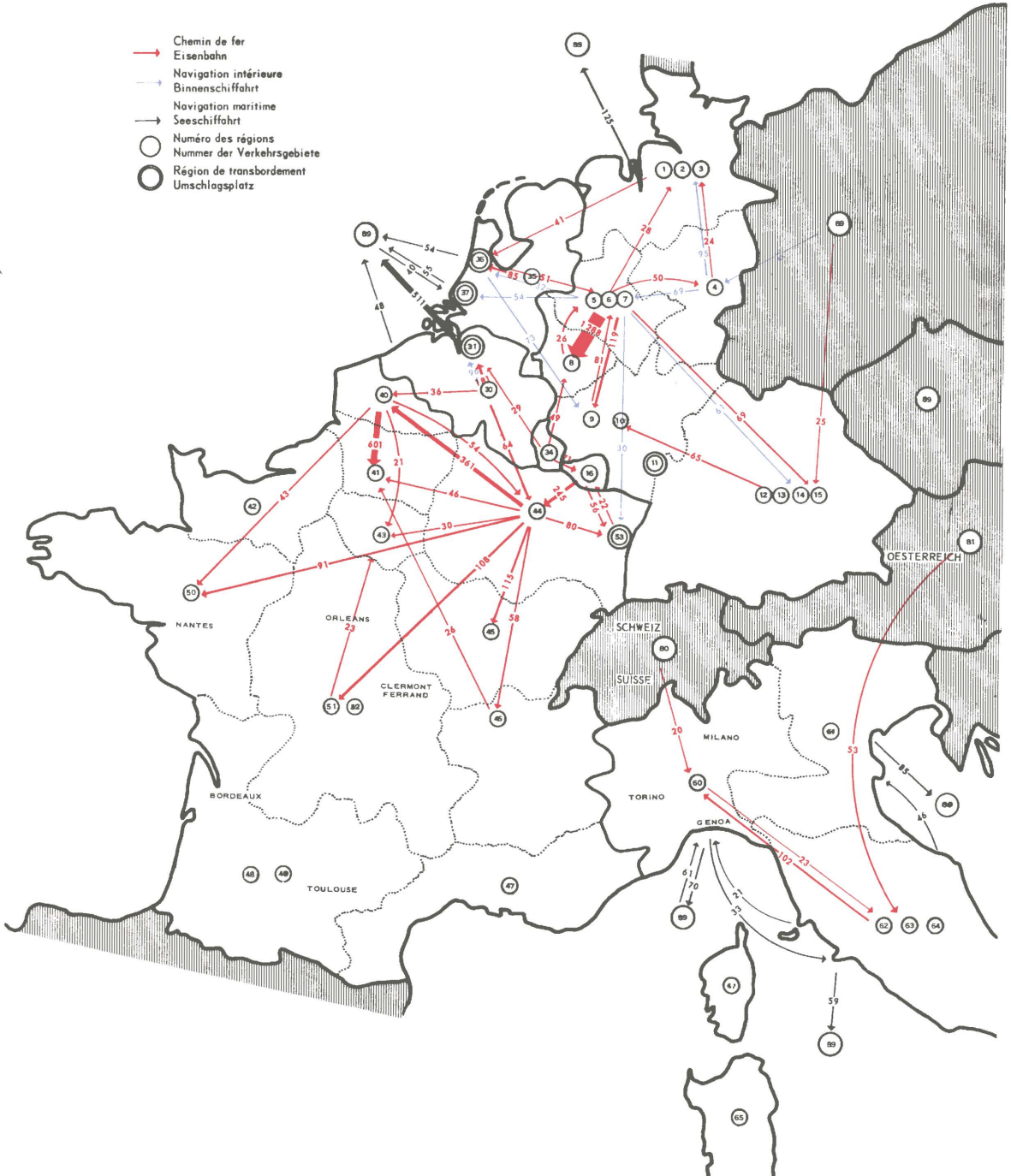
(1) Sans les transports routiers / ohne Strassentransporte

Demi-Produits - Halbzeug - 1958 -

COURANTS DE TRAFIC SUPERIEURS OU EGAUX A 20 000 T
 VERKEHRSTRÖME VON 20 000 T UND MEHR

Chiffres en 1 000 t
 Zahlenangabe in 1 000 t

No 8



Übersicht 9 - VERFLECHTUNGEN IM VERKEHR VON WALZSTAHLFERTIGERZEUGNISSEN - Jahr 1958 (1)

Versandregionen Régions - ou groupes de régions - de départ		Transp- Mittel/ Moyens de transport	Empfangsregionen													
			01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12+13	14+15	16
01	Hamburg	C	52	6	1	8	4	10	4	5		1		1	1	
		F	6													
		M	1	2												
02	Bremen	C	17	104	2	32	6	13	12	9		9	1	3	3	
		F	47	6		9	1	2				1	1	1		
		M	3		1											
03	Essenland	C	1	6	4	1		3	1	1		1				
04	Niedersachsen	C	183	196	17	248	6	39	71	25	9	14	2	11	24	1
		F	47	97		13	28	55		3	1	5	15	7		
05	Duisburg	C	40	37	3	29	139	403	193	244	13	11	1	8	12	5
		F	3	39		22	9	69	1	2	6	25	48	75	15	
		M	31													
06	Buhr	C	362	420	49	175	421	1.572	561	561	55	74	13	49	72	5
		F	6	41	4	35	3	60	1	2	7	28	23	43	9	
		M	38		1											
07	Westfalen	C	87	239	19	150	118	258	380	338	48	67	8	64	58	1
		F	1	1			1						1	3		
08	Nordrheinland	C	36	88	1	45	70	136	91	210	11	19	6	23	23	12
		F	1	1	3	2			4	3		3	5	11	1	
		M	13		4											
09	Rheinland-Pfalz	C	5	22		24	2	8	43	23	28	39	7	12	8	1
		F	1		8	5	1		2					1		
10	Hessen	C	4	7		5	4	11	11	8	14	36	4	5	10	
		F												1		
11	Ludwigshafen u. Mannheim	C	1	1		1		1	1	1	7	3	41	7	3	
		F					2			1		1		2		
12+13	Baden, Württemberg	C	4	6		12		4	4	4	9	4	6	115	9	
		F					1	2					1			
14+15	Franken, Südtliches Bayern	C	14	14	1	2	1	8	3	2	5	9	9	51	258	
		F				1		1		7						
16	Saarland	C	2	1		5	1	2	13	24	64	32	38	78	56	559
		F														
30	Belgique (Anvers excl.)	C				10	1	2	3	11	1	1			1	
		F			3		32	19	2	11	8	2	4	14		
		M	7													
31	Anvers	C														
		F					3	1		7						
		M	2	1									2			
34	Luxembourg	C	2	2		12	5	20	32	77	34	39	33	77	45	15
35	Pays-Bas (36, 37 excl.)	C				8		1		1	7					
		F				2		4		5				1		
		M	1													
36	Amsterdam	C				25		1	2	2	10					
		F			2	2		1	1	13			1			
		M	2													
37	Rotterdam	C				1	19	15	1	43	1	19	5	17	1	
		F														
		M	4													
40	Lille	C							1	2					1	2
		F								1						
41/43	Amiens, Rouen, Paris	C				18							2		1	
		F				1	1	1								
		M														
44	Reims/Nancy	C	3			19	8	2	12	6	8	13	15	55	17	212
		F				1		1					3			
45	Dijon	C														
		F														
46	Lyon	C														1
		F														
47	Marseille/Montpellier/Corse	C														
48/52	Toulouse, Bordeaux, Nantes, Orléans, Clermont-Ferrand	C														
		F														
		M	8	7												
53	Strasbourg	C				19	20	18		20	3	17	25	30		1
		F														
		M														
60+61	Norditalien/Italie du Nord	C														
		M														
62/65	Mittel- und Südtalien/ Italie centrale et méridionale, Sizilien/Sicile, Sardinien/Sardaigne	C														
		M														
		M														
	Gemeinschaft/Communauté	C	814	1.148	98	817	789	2.495	1.459	1.552	324	374	183	561	603	815
		F	61	186	20	121	122	249	12	118	28	100	130	212	30	
		M	112	10	8											
	Dritte Länder/Pays tiers	C	4	1		3	3	34	14	6	15	9		9	30	
		F	30			5	2	2		2					186	
		M	49	60				4								

(1) Ohne Güterstrassentransporte
Sans transports routiers

C - Eisenbahn / Chemin de fer

Tableau 9 - INTERPENETRATION DES REGIONS C.E.C.A. DANS LE TRANSPORT DES PRODUITS LAMINES - Année 1958 (1)

1.000 t

Régions (ou groupes de régions) d'arrives																Gemeinschaft/Communaute	Dritte Länder/Pays tiers	Transp.-Mittel/Moyen de transport	
30	31	34	35	36	37	40	41/43	44	45	46	47	48/52	53	60+61	62/65				
																92	3	C	01
					1	1	1								1	5	289	F	
			1	1	1	1										211	6	C	02
																23		C	
																14	1.087	F	
																18		C	03
1			1	1	28	4	3			1						847	35	C	04
1	1		4	1	1											317	5	F	
2			7	1	1											1.147	15	C	05
63	32		32	32	176	12	10	6	1	1						689	27	F	
																31		M	
4			40	2	22	4	2	1	1							4.507	121	C	06
19	15		70	40	243	2	7	2				1		1		661	14	F	
																39		M	
5			21	2	4	1	4	5	3	1						1.885	85	C	07
1			3		3											17		F	
7	3		5	4	10	2	1	1	1			1				814	48	C	08
5	6		15	9	60	12	2	1	1	1						147	6	F	
																16		M	
				4	1	6	1									226	20	C	09
																34	1	F	
																121	6	C	10
																3		F	
																67	1	C	11
																13	2	F	
																196	5	C	12+13
																6	1	F	
																402	62	C	14+15
																9	4	F	
6	35	2	1			124	189	256	53	104	47	102	244	13		2.052	34	C	16
						3	16		1	23						43	1	F	
734	1.254	4	22	1	2	41	47	36	3	5	7	13	1	6		2.201	34	C	30
265	543		206	66	156	6	63	35	3	8						1.462	20	F	
																7		M	
17	42	1		1	3											62	19	C	31
4				1	2											23		F	
																22		M	
461	843	26	27	2	1	33	61	43	4	13	2	9	1	36		1.970	59	C	34
3			19	2	3				2							54	3	C	35
12	6		22	16	34				1							101		F	
																1	4	C	
1			17				5	1								65		M	36
6	1		128	113	133		1	1	1							409	14	C	
																10		F	
																11		M	
4	1		8	2	1		1									186	19	C	37
			34	9	13							3	7	1		18	537	F	
11	39	6	1			511	334	81	43	36	29	134	1			1.256	2	C	40
3	100					2	70	1	1	29						309	2	F	
3	10					69	302	34	48	24	14	130				658	1	C	41/43
2	19					1	7									33		F	
						6										7		M	
31	315	1	4	1	1	1.028	1.368	1.045	258	276	176	545	536	14		5.769	70	C	44
4	112		14	1	15	11	120	6	13	125	1		2			432	3	F	
						7	20	4	16	7	2	33	17	6		122	2	C	45
1	7															8		F	
	2															163	2	C	46
	1															54		F	
																26		C	47
1						5	17	3	5	5	10	69	9			124	1	C	48/52
												10				11		F	
	20															36		M	
																22	1	C	53
21	17		5	3	97											304	2	F	
							4	1	1	4	6	1	1	585	130	737	21	C	60+61
															11	11	186	M	
															55	268	323	C	62/65
															27	8	33	M	
1.307	2.552	40	173	13	20	1.859	2.177	1.523	461	517	328	1.089	811	828	406	26.139	639	C	
412	855		542	297	981	54	303	55	22	191	60	10	25	38	30	5.197	141	F	
	20			3	9		2				5	18				256	7.249	M	
13			1	1	4											252		C	
1					1											227		F	
1	52		4	15	189											437		M	

F = Binnenschifffahrt / Nav. fluviale

M = Seeschifffahrt / Nav. maritime

9 - TABLEAU COMPARATIF DES PRINCIPAUX TRANSPORTS INTERREGIONAUX DE PRODUITS LAMINES

9 - VERGLEICHSTABELLE DER WICHTIGSTEN INTERREGIONALEN TRANSPORTE VON WALZSTAHLFERTIGERZEUGNISSEN

REGIONS DE DEPART VERSANDGEBIETE	REGIONS D'ARRIVEE EMPFANGSGEBIETE	TONNAGES TOTAUX (1) GESAMT-TONNAGE (1) (1000 T)			% VARIATION VERAENDERUNGEN IN %	
		1956	1957	1958	57/56	58/57
05/06/07 Duisburg/Ruhr/ Westfalen	1/2/3 Hamburg Bremen Emsland	1 268	1 440	1 421	+ 13,6	- 1,3
	08 Nordrheinland	1 529	1 470	1 147	- 3,8	-22,0
	12/15 Süddeutschland	450	418	408	- 7,1	- 2,4
	37 Rotterdam	330	425	429	+ 28,8	-
16 Saarland	12/15 Süddeutschland	91	123	134	+ 35,2	+ 8,9
	41/43 Amiens/Rouen/ Paris	181	190	205	+ 5	+ 7,9
	45/46 Dijon/Lyon	146	154	181	+ 5,5	+17,5
30 Belgique/Belgien (Anvers excl./Ant- werpen excl.)	31 Anvers/Antwerpen	1 804	1 644	1 797	- 8,9	+ 9,3
	35 Pays Bas/Nieder- lande	340	359	230	+ 5,6	-35,9
	37 Rotterdam	309	304	158	- 1,6	-48,0
	41/43 Amiens/Rouen/Paris	41	76	110	+ 85,4	+44,7
34 Luxembourg	12/15 Süddeutschland	119	93	122	- 21,8	+31,2
	30 Belgique/Belgien	668	678	481	+ 1,5	-29
	31 Anvers/Antwerpen	812	788	843	- 3	+ 7,0
40 Lille	31 Anvers/Antwerpen	274	143	139	- 47,8	- 2,8
	41/43 Amiens/Rouen/ Paris	412	429	404	+ 4,1	- 5,8
	45/46 Dijon/Lyon	99	107	109	+ 8,1	-
44 Reims Nancy (Lorraine/Lothrin- gen)	16 Saarland	181	215	212	+ 18,8	- 1,4
	31 Anvers/Antwerpen	532	625	427	+ 17,5	-31,7
	40 Lille	923	959	1 039	+ 3,9	+ 8,3
	41/43 Amiens/Rouen/ Paris	1 204	1 365	1 288	+ 13,4	- 5,6
	45/46 Dijon/Lyon	606	635	672	+ 4,8	+ 5,8

(1) Sans les transports routiers / ohne Strassentransporte

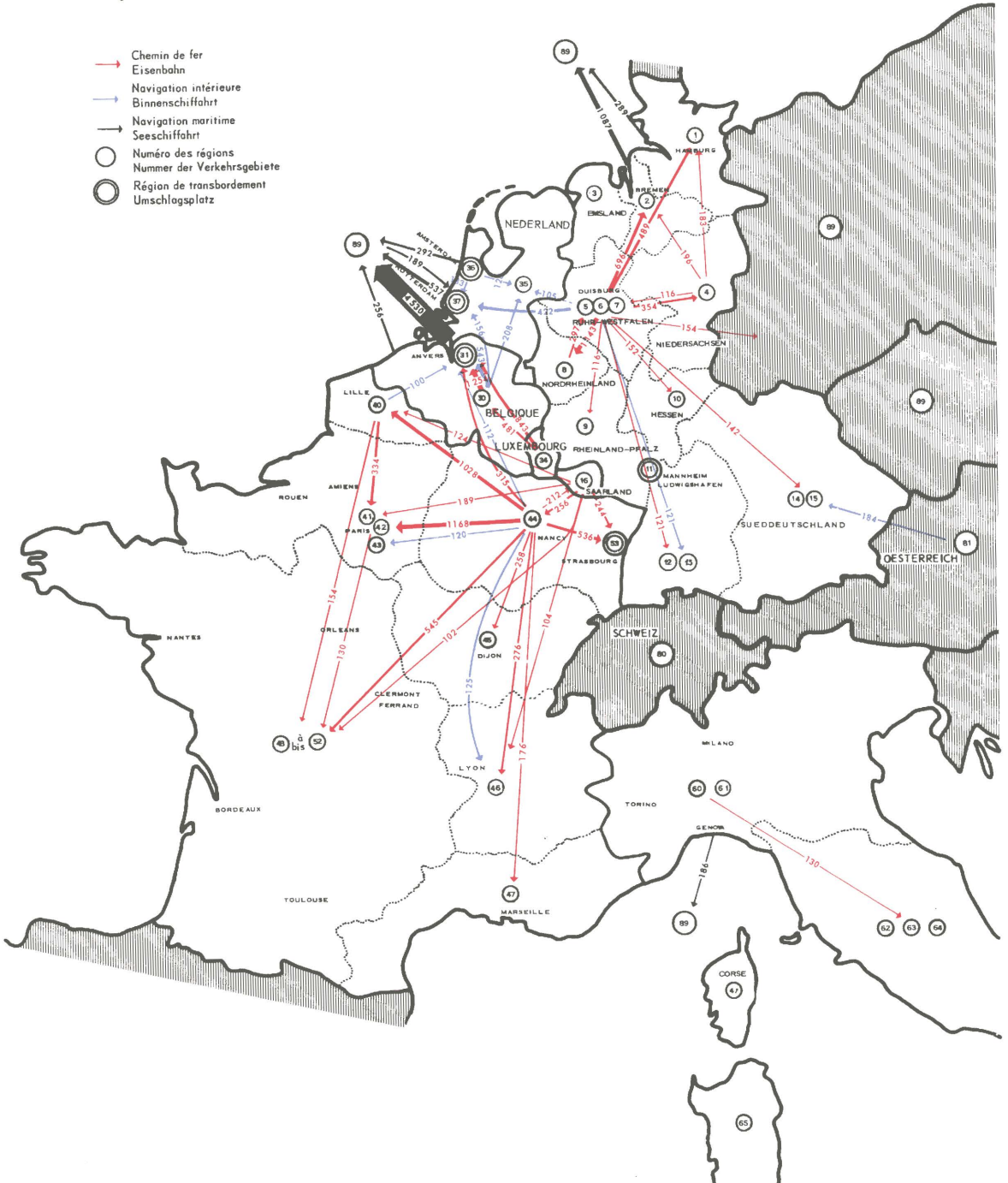
Produits Lamines - Walzstahlfertigerzeugnisse - 1958 -

COURANTS DE TRAFIC SUPERIEURS OU EGAUX A 100 000 T
 VERKEHRSSTRÖME VON 100 000 T UND MEHR

No 9

Chiffres en 1 000 t
 Zahlenangabe in 1 000 t

- Chemin de fer Eisenbahn
- Navigation intérieure Binnenschifffahrt
- Navigation maritime Seeschifffahrt
- Numéro des régions Nummer der Verkehrsgebiete
- ⊙ Région de transbordement Umschlagsplatz



LISTE DES REGIONS DE LA COMMUNAUTE

VERZEICHNIS DER VERKEHRSGEBIETE DER GEMEINSCHAFT

No	Région de transport C.E.C.A./Verkehrsgebiete
	<u>ALLEMAGNE (R.F.)/DEUTSCHLAND (B.R.)</u>
01	Schleswig-Holstein, Hamburg et niedersächsisches Elbegebiet
02	Bremen et niedersächsisches Mittel- und Unterwesergebiet
03	Emsland et Oldenburg
04	Uebriges Niedersachsen et Nordhessen
05	Duisburg
06	Ruhrgebiet (Duisburg excl.)
07	Westfalen (Ruhrgebiet excl.)
08	Nordrheinland (Ruhr excl.)
09	Rheinland-Pfalz (Ludwigshafen excl.)
10	Mittel- et Südhessen
11	Ludwigshafen et Mannheim
12	Oberrheingebiet in Baden-Württemberg (Mannheim excl.)
13	Uebriges Baden-Württemberg
14	Franken
15	Südbayern et Oberpfalz
16	Sarre/Saarland
	<u>BELGIQUE/BELGIEN</u>
30	Belgique (Anvers excl.)
31	Anvers/Antwerpen
34	<u>LUXEMBOURG</u>
	<u>PAYS-BAS/NIEDERLANDE</u>
35	Pays-Bas ("Noordzeekanaal" et "Nieuwe Waterweg" excl.)
36	Noordzeekanaal (Amsterdam)
37	Nieuwe Waterweg (Rotterdam)
	<u>FRANCE/FRANKREICH</u>
40	Lille
41	Amiens
42	Rouen
43	Paris
44	Reims/Nancy (Strasbourg excl.)
45	Dijon
46	Lyon
47	Marseille/Montpellier/Corse
48	Toulouse
49	Bordeaux
50	Nantes
51	Orléans
52	Clermont-Ferrand
53	Strasbourg
	<u>ITALIE/ITALIEN</u>
60	Italie du Nord - Partie occidentale/westl. Teil Norditalien
61	Italie du Nord - Partie orientale/östl. Teil Norditalien
62	Italie centrale/Mittelitalien
63	Italie méridionale/Süditalien
64	Sicile/Sizilien
65	Sardaigne/Sardinien
	<u>PAYS TIERS/DRITTE LAENDER</u>
80	Suisse/Schweiz
81	Autriche/Oesterreich
89	Autres pays/Uebrige Länder

INSERT OVERSIZED MAP HERE

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE DU CHARBON ET DE L'ACIER
HAUTE AUTORITÉ

SOMMAIRE

des articles publiés dans les

INFORMATIONS STATISTIQUES

N° 1/53 à 7/59

Luxembourg, Janvier/Février 1960



SOMMAIRE ALPHABETIQUE DES ARTICLES DES
INFORMATIONS STATISTIQUES N° 1/1953 à N° 7/1959

Titre des articles	N° des Informations Statistiques
Absentéisme dans les mines de fer	6/56
Acier; Approvisionnement en..... du marché de la Communauté en 1953	3/54
Acier; L'évolution du prix de l' dans la Communauté, en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis par rapport aux prix de gros, de 1925 à 1953	10/54
Acier et de la ferraille; Evolution des prix de l' dans les pays de la Communauté	2/55
Acier et de la ferraille; Evolution des prix de l' dans les pays de la Communauté	4/55
Acier et de la ferraille; Evolution des prix de l' dans les pays de la Communauté	6/55
Acier et de la ferraille; Evolution des prix de l' dans les pays de la Communauté	2/56
Acier et de la ferraille; Evolution des prix de l' dans les pays de la Communauté	5/56
Acier et de la ferraille; Evolution des prix de l' dans les pays de la Communauté	1 et 2/57
Acier et de la ferraille; Evolution des prix de l' dans les pays de la Communauté	5/57
Acier et de la ferraille; Evolution des prix de la fonte, de l' dans les pays de la Communauté	3/58
Acier et de la ferraille; Evolution des prix de la fonte, de l' dans les pays de la Communauté	7/58
Acier et de la ferraille; Evolution des prix de la fonte, de l' dans les pays de la Communauté	4/59
Acier brut; L'évolution de la production d' par procédés de fabrication	3/55
Acier brut; L'évolution historique du Commerce Extérieur des produits sidérurgiques en équivalent d' des pays de la Communauté (1925 - 1956)	1/58
Acier; La Communauté sur le marché mondial de l'	1/53
Acier brut; La production mondiale d' en 1953	4/54

A

Titre des articles	N° des Informations Statistiques
Acier; Production mondiale d' en 1954. Production de houille en 1954	1/55
Acier brut; La production d' dans le monde en 1955	1/56
Acier brut; La production mondiale d' en 1956	1 et 2/57
Acier brut; La production d' dans la Communauté pendant la période transitoire 1953 - 1957 et dans le monde	1/58
Acier; La production d' dans la Communauté et dans le monde 1952 - 1958	1 et 2/59
Aciers fins et spéciaux; La production et les livraisons d' des usines sidérurgiques de la Communauté - Comparaison avec les pays tiers -	5/56
Aciers fins et spéciaux; Le Commerce extérieur des des pays de la Communauté avec les pays tiers (1954 - 1956)	3/57
Aciers fins et spéciaux; Le Commerce extérieur des des pays de la Communauté avec les pays tiers (1954 - 1957)	4/58
Acier ordinaire; Les livraisons d' par industries concomitantes	1 et 2/57
Age des ouvriers des mines de fer; La répartition par ainsi que de l'industrie sidérurgique de la Communauté	3/56
Age des travailleurs des charbonnages; La pyramide des de la Communauté	4/55
Age des travailleurs des charbonnages; La pyramide des de la Communauté en 1956	1/58
Agglomérés; Stocks de houille, d' et de coke dans les pays de la Communauté	6/54
Américaine; Importations de houille dans la République Fédérale en 1953 et 1954	2/55
Américaine; La production industrielle soviétique dépassera-t-elle la production	4/59
Analyse comparée de la consommation de ferrailles par catégories de production dans les pays de la Communauté et dans les pays anglo-saxons	4/58

Titre des articles

**N° des Informations
Statistiques**

Anglo-saxons; Analyse comparée de la consommation de ferrailles par catégories de production dans les pays de la Communauté et dans les pays	4/58
Approvisionnement en acier du marché de la Communauté en 1953	3/54

B

Titre des articles	N° des Informations Statistiques
Biens de consommation et des services; Comparaison des prix des	1/55
Biens de consommation et services; Les prix des principaux relevés dans les centres industriels de la Communauté en automne 1954	6/55
Biens de consommation et services; Structure des prix des dans les pays de la Communauté 1954	5/56
Bilan du coke de la Communauté	2/53
Bilan provisoire «Coke» de la Communauté en 1953	3/54
Bilan provisoire «Houille» de la Communauté en 1953	3/54
Bilan de la houille et du coke pour les années 1953 et 1954	3/55
Bilans de la houille et du coke pour les années 1953 à 1955	2/56
Bilans houille et coke pour les années 1953 à 1956	3/57
Bilans houille et coke pour les années 1953 à 1957	4/58
Bilans de la houille et du coke pour la période 1953 - 1958	5/59
Bloc oriental; Prévisions de développement de la Communauté et du jusqu'à 1960	6/56
Budgets familiaux; Une enquête sur les des travailleurs des industries de la Communauté	3/56
Budgets familiaux; Enquête sur les dans les industries de la C.E.C.A.	6/56
Budgets familiaux; Premiers résultats de l'enquête sur les des travailleurs de la C.E.C.A. 1956/1957	6/58

Titre des articles	N° des Informations Statistiques
Capacité de production, production maximum possible et records de production de la sidérurgie	1/56
Charbon; Evolution des prix du, de l'électricité et du fuel oil	6/54
Charbon; Evolution des prix du, dans les principaux bassins de la Communauté	5/57
Charbon; Les stocks de dans les industries de la Communauté	1 et 2/57
Charbon; Le transport par mer du et les frets maritimes applicables	10/54
Charbonnages; Concentrations régionales des et de la sidérurgie dans le monde	1/55
Charbonnase ; La pyramide des âges des travailleurs des de la Communauté	4/55
Charbonnages; La pyramide des âges des travailleurs des de la Communauté en 1956	1/58
Charbonnages; Les salaires nominaux dans les et la sidérurgie comparés à ceux versés dans les autres industries	6/57
Charbonnages; Les salaires nominaux dans les et la sidérurgie comparés à ceux versés dans les industries (1953-1957) -numéro spécial-	5/58
Charbonnages; Les salaires nominaux dans les et la sidérurgie, comparés à ceux dans les autres industries (1953 - 1958)	7/59
Charges salariales; Comparaison des dans les industries de la Communauté	4/56
Charges sociales; Les salaires et les dans les industries de la Communauté	4/56
Charges sociales; Les salaires et les dans les industries de la Communauté - Mines de houille -	6/56
Charges sociales; Les salaires et les dans les industries de la Communauté - Revenus annuels moyens, année 1955	1 et 2/57

C

Titre des articles	N° des Informations Statistiques
Charges sociales; Les salaires et les dans les industries de la Communauté - mines de houille - sidérurgie - mines de fer - année 1956	5/57
Charges sociales; Les salaires et les dans les industries de la Communauté - mines de houille - sidérurgie - mines de fer - année 1957	7/58
Charges sociales; Les salaires et les dans les industries de la Communauté - mines de houille - sidérurgie - mines de fer - année 1958	5/59
Coke, Bilan du de la Communauté	2/53
Coke; Bilan provisoire «.....» de la Communauté en 1953	2/54
Coke; Bilan de la houille et du pour les années 1953 et 1954	3/55
Coke; Bilan de la houille et du pour les années 1953 à 1955	2/56
Coke; Bilan houille et pour les années 1953 à 1956	3/57
Coke; Bilans houille et pour les années 1953 à 1957	4/58
Coke; Bilans de la houille et du pour la période 1953 1958	5/59
Coke; Exportations de à destination de pays tiers	2/53
Coke; Modifications dans les livraisons de aux utilisateurs	2/53
Coke; Stocks de houille, d'agglomérés et de dans les pays de la Communauté	6/54
Combustibles solides; Sources d'approvisionnement en des différentes régions de la Communauté au cours de l'année 1953	8/9/54
Combustibles solides ; Sources d'approvisionnement en des différentes régions de la Communauté et livraisons des bassins dans ces régions - années 1953 et 1954	6/55
Commerce extérieur des pays de la Communauté avec les pays tiers dans le domaine des machines et des véhicules	4/54
Commerce extérieur de la Communauté avec la zone dollar	5/54
Commerce extérieur de la Communauté au cours du 1er trimestre 1954 (en valeur et en quantité) - ainsi que le commerce intérieur	8/9/54

Titre des articles	N° des Informations Statistiques
Commerce extérieur en valeur \$ de la Communauté avec les pays tiers au cours du 1er trimestre 1954	10/54
Commerce extérieur avec les pays tiers au cours du 1er semestre 1954; Echanges de produits relevant du Traité entre les pays de la Communauté et	
<i>A. Aperçu général</i>	
<i>B. Minerais</i>	
<i>C. Ferraille</i>	
<i>D. Fonte et acier</i>	12/54
Commerce extérieur; Echanges entre les pays de la Communauté et	
avec les pays tiers au cours de l'année 1954	3/55
Commerce extérieur de la Communauté en produits sidérurgiques au cours des années 1955 et 1956	3/57
Commerce extérieur des aciers fins et spéciaux des pays de la Communauté avec les pays tiers (1954 - 1956)	3/57
Commerce extérieur des aciers fins et spéciaux des pays de la Communauté avec les pays tiers (1954 - 1957)	4/58
Commerce extérieur des produits sidérurgiques; L'évolution historique du en équivalent d'acier brut des pays de la Communauté (1925 - 1956)	1/58
Commerce extérieur en produits sidérurgiques de la Communauté dans les années 1956 et 1957	4/58
Comparaison des charges salariales dans les industries de la Communauté	4/56
Comparaison des prix des biens de consommation et des services	1/55
Comparaison des possibilités d'approvisionnement en ferraille des sidérurgies des pays de la Communauté, des Etats-Unis et du Royaume-Uni	3/58
Comparaison du revenu réel; Taux d'équivalence de pouvoir d'achat à la consommation dans les pays de la Communauté. Première des travailleurs des industries charbonnière et sidérurgique de la Communauté en 1953	5/55
Comparaison des salaires réels; Méthodes de entre les pays de la Communauté	7/54
Concentrations régionales des charbonnages et de la sidérurgie dans le monde	1/55

D

Titre des articles	N° des Informations Statistiques
Consommateurs; Stocks de houille chez les	1/53
Consommation d'acier; Facteurs déterminants de la aux U.S.A.	2/55
Consommation apparente de houille de la Communauté	4/54
Degré de concentration des secteurs économiques importants dans les pays de la Communauté	7/58
Développement des échanges entre les pays de la Communauté	2/56
Développement de la production industrielle dans les pays de la Communauté de l'avant-guerre à 1955	1/56
Dollar; Commerce extérieur de la Communauté avec la zone	5/54
Données de base sur l'énergie :	
A. <i>Le problème des bilans énergétiques</i>	
B. <i>La production mondiale d'énergie</i>	
C. <i>La consommation d'énergie de la Communauté</i>	
D. <i>La consommation d'énergie de la Grande-Bretagne, des Etats-Unis et de l'Union Soviétique</i>	11/54

Titre des articles	N° des Informations Statistiques
Echanges entre les pays de la Communauté et commerce extérieur avec les pays tiers au cours de l'année 1954	3/55
Echanges; Le développement des entre les pays de la Communauté	2/56
Echanges intérieurs entre les pays de la Communauté en machines et véhicules	4/54
Echanges intérieurs de produits du Traité entre les pays de la Communauté	3/56
Echanges de produits relevant du Traité entre les pays de la Communauté et commerce extérieur avec les pays tiers au cours du 1er trimestre 1954	
<i>A. Aperçu général</i>	
<i>B. Minerais</i>	
<i>C. Ferraille</i>	
<i>D. Fonte et acier</i>	12/54
Economie soviétique 1959 - 1965; Plan de développement de l'	1 et 2/59
Écoulement des combustibles; Incidence des variations de la température extérieure sur l' dans la Communauté	1 et 2/59
Écoulements de houille; Répartition des par destination et des consommations apparentes par provenance	7/54
Effectifs ouvriers dans les industries de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier	2/55
Electricité; Evolution des prix du charbon, de l' et du fuel oil	6/54
Energie; Consommation brute d' de la Communauté 1929 à 1952	4/54
Energie; Données de base sur l'	
<i>A. Le problème des bilans énergétiques</i>	
<i>B. La production mondiale d'énergie</i>	
<i>C. La consommation d'énergie de la Communauté</i>	
<i>D. La consommation d'énergie de la Grande-Bretagne, des Etats-Unis et de l'Union Soviétique</i>	11/54

E

Titre des articles	N° des Informations Statistiques
Energie; La consommation d' dans la Communauté	3/55
Enquête sur les budgets familiaux des travailleurs des industries de la Communauté	3/56
Enquête sur les budgets familiaux dans les industries de la C.E.C.A.	6/56
Enquête sur les budgets familiaux; Premiers résultats de l' des travailleurs de la C.E.C.A. 1956/1957	6/58
Enquête sur la situation des logements des travailleurs dans les industries de la Communauté	2/58
Enquête sur la situation des logements des travailleurs dans les industries de la C.E.C.A.- Résultats préliminaires	3/59
Etablissement d'une statistique des transports par régions de transports pour les produits de la Communauté	4/55
Etats-Unis; Comparaison des possibilités d'approvisionnement en ferraille des sidérurgies des pays de la Communauté, des et du Royaume-Uni	3/58
Etats-Unis; Données de base sur l'énergie :	
A. <i>Le problème des bilans énergétiques</i>	
B. <i>La production mondiale d'énergie</i>	
C. <i>La consommation d'énergie de la Communauté</i>	
D. <i>La consommation d'énergie de la Grande-Bretagne des et de l'Union Soviétique</i>	11/54
Etats-Unis; Etude statistique sur le gaz naturel aux	7/59
Etude statistique sur le gaz naturel aux Etats-Unis	7/59
Evolution historique du Commerce Extérieur des produits sidérurgiques en équivalent d'acier brut des pays de la Communauté (1925 - 1956)	1/58
Evolution de la consommation de matériel de voie dans la Communauté, en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis	12/54
Evolution des frets maritimes - situation décembre 1954	1/55
Evolution des frets maritimes - situation septembre 1955	6/55
Evolution des frets maritimes - situation mars 1956	2/56

Titre des articles	N° des Informations Statistiques
Evolution des frets maritimes , situation 15.2.1957	1 et 2/57
Evolution des frets maritimes - situation décembre 1958	1 et 2/59
Evolution du prix de l'acier dans la Communauté, en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis par rapport aux prix de gros, de 1925 à 1953	10/54
Evolution des prix de l'acier et de la ferraille dans les pays de la Communauté	2/55
Evolution des prix de l'acier et de la ferraille dans les pays de la Communauté	4/55
Evolution des prix de l'acier et de la ferraille dans les pays de la Communauté	6/55
Evolution des prix de l'acier et de la ferraille dans les pays de la Communauté	2/56
Evolution des prix de l'acier et de la ferraille dans les pays de la Communauté	5/56
Evolution des prix de l'acier et de la ferraille dans les pays de la Communauté	1 et 2/57
Evolution des prix de l'acier et de la ferraille dans les pays de la Communauté	5/57
Evolution des prix de la fonte, de l'acier et de la ferraille dans les pays de la Communauté	3/58
Evolution des prix de la fonte, de l'acier et de la ferraille dans les pays de la Communauté	7/58
Evolution des prix de la fonte, de l'acier et de la ferraille dans les pays de la Communauté	4/59
Evolution des prix du charbon, de l'électricité et du fuel oil	6/54
Evolution des prix du charbon dans les principaux bassins de la Communauté	4/55
Evolution des prix du charbon dans les principaux bassins de la Communauté	5/57
Evolution de la production d'acier brut par procédés de fabrication	3/55

E

Titre des articles	N° des Informations Statistiques
Evolution de la production industrielle dans les pays de la Communauté en 1957 et depuis 1953	2/58
Evolution de la production industrielle; Situation et dans le monde	1 et 2/59
Evolution de la production maximum possible de fonte et d'acier brut par pays de 1955 à 1956	1 et 2/57
Evolution du rendement par postes dans les mines de fer de la Communauté depuis 1955	6/56
Evolution des revenus réels des travailleurs dans les mines de houille et dans la sidérurgie de la Communauté	3/58
Exportation de coke à destination de pays tiers	2/53
Exportation de fonte et d'acier de la Communauté à destination des pays tiers	6/54
Exportations de l'industrie sidérurgique de la Communauté vers les «pays tiers»	1/53
Exportations nettes de produits sidérurgiques de la Communauté vers des pays tiers	7/54
Extraction de houille par bassins et catégories dans la Communauté	3/54
Extraction brute de minerai de fer dans la Communauté pendant la période transitoire (1953 - 1957)	2/58

Titre des articles	N° des Informations Statistiques
Facteurs déterminants de la consommation d'acier aux U.S.A.	2/55
Fer; L'absentéisme dans les mines de	6/56
Fer; L'évolution du rendement par postes dans les mines de de la Communauté depuis 1955	6/56
Fer; La répartition par âge des ouvriers des mines de ainsi que de l'industrie sidérurgique de la Communauté	3/56
Ferraille; Comparaison des possibilités d'approvisionnement en des sidérurgies des pays de la Communauté, des Etats-Unis et du Royaume-Uni	3/58
Ferraille; Echanges de produits relevant du Traité entre les pays de la Communauté et commerce extérieur avec les pays tiers au cours du premier semestre 1954 :	
A. <i>Aperçu général</i>	
B. <i>Minerais</i>	
C.	
D. <i>Fonte et acier</i>	12/54
Ferraille; Evolution des prix de l'acier et de la dans les pays de la Communauté	2/55
Ferraille; Evolution des prix de l'acier et de la dans les pays de la Communauté	4/55
Ferraille; Evolution des prix de l'acier et de la dans les pays de la Communauté	6/55
Ferraille; Evolution des prix de l'acier et de la dans les pays de la Communauté	2/56
Ferraille; Evolution des prix de l'acier et de la dans les pays de la Communauté	5/56
Ferraille; Evolution des prix de la fonte, de l'acier et de la dans les pays de la Communauté	3/58
Ferraille; Evolution des prix de la fonte, de l'acier et de la dans les pays de la Communauté	7/58
Ferraille; Evolution des prix de la fonte, de l'acier et de la dans les pays de la Communauté	4/59

F

Titre des articles	N° des Informations Statistiques
Fonte et acier; Echanges de produits relevant du Traité entre les pays de la Communauté et commerce extérieur avec les pays tiers au cours du premier semestre 1954 :	
<i>A. Aperçu général</i>	
<i>B. Minerais</i>	
<i>C. Ferraille</i>	
<i>D.</i>	12/54
Fonte et acier; Exportations de de la Communauté à destination des pays tiers	6/54
Fonte et d'acier brut; L'évolution de la production maximum possible de par pays de 1955 à 1956	1 et 2/57
Fonte; Evolution des prix de la, de l'acier et de la ferraille dans les pays de la Communauté	3/58
Fonte; Evolution des prix de la, de l'acier et de la ferraille dans les pays de la Communauté	7/58
Fonte; Evolution des prix de la, de l'acier et de la ferraille dans les pays de la Communauté	4/59
Frets; Transport par mer du charbon et les maritimes applicables	10/54
Frets maritimes; Evolution des situation décembre 1954	1/55
Frets maritimes; Evolution des situation septembre 1955	6/55
Frets maritimes; Evolution des situation mars 1956	2/56
Frets maritimes; Evolution des situation 15.2.1957	1 et 2/57
Frets maritimes; Evolution des situation décembre 1958	1 et 2/59
Frets maritimes de la navigation au tramping; situation septembre 1957	5/57
Fuel oil; Evolution des prix du charbon, de l'électricité et du	6/54

Titre des articles	N° des Informations Statistiques
Gaz naturel aux Etats-Unis; Etude statistique sur le	7/59
Grande-Bretagne; Données de base sur l'énergie :	
<i>A. Le problème des bilans énergétiques</i>	
<i>B. La production mondiale d'énergie</i>	
<i>C. La consommation d'énergie de la Communauté</i>	
<i>D. La consommation d'énergie de la des Etats- Unis et de l'Union Soviétique</i>	11/54
Grande-Bretagne; Evolution de la consommation de matériel de voie dans la Communauté, en et aux U.S.A.	12/54

H

Titre des articles	N° des Informations Statistiques
Hauts fourneaux existants et hauts fourneaux en activité dans la Communauté	11/54
Heures travaillées; Ouvriers occupés, et salaires horaires directs bruts dans l'industrie sidérurgique des pays de la Communauté	3/55
Houille; Bilan provisoire «.....» de la Communauté en 1953	3/54
Houille et du coke; Bilan de la pour les années 1953 et 1954	3/55
Houille et du coke; Bilan de la pour les années 1953 à 1955	2/56
Houille et coke; Bilan pour les années 1953 à 1956	et 2/57
Houille et coke; Bilans pour les années 1953 à 1957	4/58
Houille et du coke; Bilans de la pour la période 1953 - 1958	5/59
Houille; Consommation apparente de de la Communauté	4/54
Houille; Extraction de par bassins et catégories dans la Communauté	3/54
Houille américaine; Importations de dans la République Fédérale en 1953 et 1954	2/55
Houille; Les jours ouvrables, les jours ouvrés et la production moyenne dans les mines de de la Communauté en 1954	2/55
Houille; Les jours ouvrables, les jours ouvrés et la production journalière moyenne dans les mines de de la Communauté en 1955	2/56
Houille; Les jours ouvrables, les jours ouvrés et la production journalière moyenne dans les mines de de la Communauté en 1956	1 et 2/57
Houille; Production mondiale de en 1952 et 1953	5/54
Houille; Production mondiale d'acier en 1954; Production de en 1954	1/55
Houille; Production mondiale de 1953 - 1954	2/55
Houille; La production mondiale de en 1955	1/56

Titre des articles	N° des Informations Statistiques
Houille; La production mondiale de pendant les années 1950 à 1956	1 et 2/57
Houille; La production mondiale de pendant les années 1950 à 1957	2/58
Houille; La production de dans le monde en 1958	1 et 2/59
Houille; Répartition des écoulements de par destination et des consommations apparentes par provenance	7/54
Houille; Les réserves de et de lignite de l'U.R.S.S.	6/58
Houille; Les salaires et les charges sociales dans les industries de la Communauté - Mines de	6/56
Houille; Stocks totaux de dans les mines de la Communauté	1/53
Houille; Stocks de chez les consommateurs	1/53
Houille; Stocks de ,d'agglomérés et de coke dans les pays de la Communauté	6/54
Houille; Taux d'équivalence du pouvoir d'achat à la consommation dans l'industrie sidérurgique, les mines de et les mines de fer des pays de la Communauté en 1953, 1954 et 1955 (Supplément N° 1)	4/56
Houillères; La pyramide des âges des travailleurs des de la Communauté	4/56

Titre des articles	N° des Informations Statistiques
Importance relative des mines de fer à ciel ouvert, et des mines de fer souterraines, dans la Communauté	3/57
Importations de houille américaine dans la République Fédérale en 1953 et 1954	2/55
Incidence des variations de la température extérieure sur l'écoulement des combustibles dans la Communauté	1 et 2/59
Indice des prix à la consommation	5/59
Indices des prix de gros du charbon	3/54
Indices de production industrielle; Notes sur les variations saisonnières dans les	4/59
Industrie sidérurgique; La répartition par âge des ouvriers des mines de fer ainsi que de l'..... de la Communauté	3/56
Industrie sidérurgique; Exportation de l'..... de la Communauté vers les «pays tiers»	1/53
Industrie sidérurgique; Mouvements de la main-d'oeuvre dans l'..... de la Communauté en 1955	2/56
Industrie sidérurgique; Ouvriers occupés, heures travaillées et salaires horaires directs bruts dans l'..... des pays de la Communauté	3/55
Industrie sidérurgique; Taux d'équivalence de pouvoir d'achat à la consommation dans l'....., les mines de houille et les mines de fer des pays de la Communauté en 1953, 1954 et 1955 (Supplément N° 1)	4/56
Industries transformatrices; Mouvements des stocks de magasin des	2/53
Industries transformatrices des métaux de la Communauté; Consommation apparente et production des	5/54

J

Titre des articles	N° des Informations Statistiques
Jours ouvrables, les jours ouvrés et la production journalière moyenne dans les mines de houille de la Communauté en 1954	2/55
Jours ouvrables, les jours ouvrés et la production journalière moyenne dans les mines de houille de la Communauté en 1955	2/56
Jours ouvrables, les jours ouvrés et la production journalière moyenne dans les mines de houille de la Communauté en 1956	1 et 2/57
Jours ouvrables, les jours ouvrés et la production moyenne dans les mines de houille de la Communauté en 1957	2/58
Jours ouvrables, les jours ouvrés et non ouvrés dans les mines de houille de la Communauté en 1958	1 et 2/59

L

Titre des articles	N° des Informations Statistiques
Lignite; Les réserves de houille et de de l'U.R.S.S.	6/58
Livraisons d'acier fins et spéciaux; La production et les des usines sidérurgiques de la Communauté - Comparaison avec les pays tiers	5/56
Livraisons d'acier ordinaire par industries consommatrices	1 et 2/57
Livraisons des bassins; Sources d'approvisionnement en com- bustibles solides des différentes régions de la Communauté et dans ces régions - années 1953 et 1954	6/55
Livraisons de coke; Modifications dans les aux utili- sateurs	2/53
Logements des travailleurs; Enquête sur la situation des dans les industries de la Communauté	2/58
Logements des travailleurs; Enquête sur la situation des dans les industries de la C.E.C.A. - Résultats préliminaires	3/59
Logements des travailleurs; La situation des dans les industries de la C.E.C.A. - Résultats par régions	6/59

Titre des articles	N° des Informations Statistiques
Machines et des véhicules; Commerce extérieur des pays de la Communauté avec les pays tiers dans le domaine des	4/54
Machines et véhicules; Echanges intérieurs entre les pays de la Communauté en	4/54
Main-d'oeuvre; Mouvement de la dans l'industrie sidérurgique de la Communauté en 1955	3/56
Manganèse; Les mines de de la Communauté	5/56
Matériel de voie; Evolution de la consommation de dans la Communauté, en Grande-Bretagne et aux U.S.A.	12/54
Méthodes de comparaison des salaires réels entre les pays de la Communauté	7/54
Minerais; Echanges de produits relevant du Traité entre les pays de la Communauté et commerce extérieur avec les pays tiers au cours du premier semestre 1954 :	
<i>A. Aperçu général</i>	
<i>B.</i>	
<i>C. Ferraille</i>	
<i>D. Fonte et acier</i>	12/54
Minerai de fer; Extraction brute de dans la Communauté pendant la période transitoire (1953 - 1957)	2/58
Minerai de fer; Les réserves de exploitables dans les conditions actuelles dans la Communauté	6/58
Minerai de fer en U.R.S.S.; Les réserves de	6/58
Mines; Stocks totaux de houille dans les de la Communauté	1/53
Mines de fer à ciel ouvert; Importance relative des, et des mines de fer souterraines, dans la Communauté	3/57
Mines de fer; Les salaires et les charges sociales dans les industries de la Communauté - mines de houille-sidérurgie- année 1956	5/57
Mines de fer; Les salaires et les charges sociales dans les industries de la Communauté - mines de houille - sidérurgie - - année 1957	7/58

M

Titre des articles	N° des Informations Statistiques
Mines de fer; Les salaires et les charges sociales dans les industries de la Communauté - mines de houille - sidérurgie - - année 1958	5/59
Mines de houille; Les jours ouvrables, les jours ouvrés et la production journalière moyenne dans les de la Communauté en 1954	2/55
Mines de houille; Les jours ouvrables, les jours ouvrés et la production journalière moyenne dans les de la Communauté en 1955	2/56
Mines de houille; Les jours ouvrables, les jours ouvrés et la production journalière moyenne dans les de la Communauté en 1956	1 et 2/57
Mines de houille; Les jours ouvrables, les jours ouvrés et la production moyenne dans les de la Communauté en 1957	2/58
Mines de houille; Les jours ouvrables, les jours ouvrés et non ouvrés dans les de la Communauté en 1958	1 et 2/59
Mines de houille; Evolution des revenus réels des travailleurs dans les et dans la sidérurgie de la Communauté	3/58
Mines de houille; Les salaires et les charges sociales dans les industries de la Communauté --sidérurgie - mines de fer - année 1956	5/57
Mines de houille; Les salaires et les charges sociales dans les industries de la Communauté - sidérurgie - mines de fer - année 1957	7/58
Mines de houille; Les salaires et les charges sociales dans les industries de la Communauté - - sidérurgie - mines de fer - année 1958	5/59
Mines de manganèse de la Communauté	5/56
Mineurs de charbon en Belgique; Les prestations de sécurité sociale versées aux	1/58
Minière mondiale ; Production	4/58
Modifications dans les livraisons de coke aux utilisateurs	2/53
Monde; Concentrations régionales des charbonnages et de la sidérurgie dans le	1/55
Mondial; La Communauté sur le marché de l'acier	1/53

Titre des articles	N° des Informations Statistiques
Mondiale; La production d'acier brut en 1953	4/54
Mondiale; Production d'acier en 1954; Production de houille en 1954	1/55
Monde; La production d'acier brut dans le en 1955	1/56
Mondiale; La production d'acier brut en 1956	1 et 2/57
Monde; La production d'acier brut dans la Communauté pendant la période transitoire 1953 - 1957 et dans le	1/58
Monde; La situation de la production européenne d'acier dans le	4/58
Monde; La production d'acier dans la Communauté et dans le 1952 - 1958	1 et 2/59
Monde; Situation et évolution de la production industrielle dans le	1 et 2/59
Mondiale; Production de houille en 1952 et 1953	5/54
Mondiale; Production de houille 1953 - 1954	2/55
Mondiale; La production de houille en 1955	1/56
Mondiale; La production de houille pendant les années 1950 à 1956	1 et 2/57
Mondiale; La production de houille pendant les années 1950 - 1957	2/58
Monde; La production de houille dans le en 1958	1 et 2/59
Mondiale; Production minière	4/58
Mondiale; Données de base sur l'énergie :	
A. Le problème des bilans énergétiques	
B. La production d'énergie	
C. La consommation d'énergie de la Communauté	
D. La consommation d'énergie de la Grande-Bretagne, des Etats-Unis et de l'Union Soviétique	11/54
Mouvements de la main-d'oeuvre dans l'industrie sidérurgique de la Communauté en 1955	3/56

N

Titre des articles	N° des Informations Statistiques
National; Le produit et la production industrielle dans la Communauté comparés à ceux des Etats-Unis d'Amérique	6/54
Nationalité des travailleurs inscrits dans la sidérurgie des pays de la Communauté	3/58
Navigation au tramping; Frets maritimes de la - Situation Septembre 1957	5/57
Note sur les variations saisonnières dans les indices de production industrielle	4/59

Titre des articles

**N° des Informations
Statistiques**

**Ouvriers occupés, heures travaillées et salaires horaires directs
bruts dans l'industrie sidérurgique des pays de la Communauté**

3/55

P

Titre des articles	N° des Informations Statistiques
Plan de développement de l'économie soviétique 1959 - 1965	1 et 2/59
Pétroliers; Transports des produits - 1956 et 1957	7/59
Pouvoir d'achat à la consommation; Taux d'équivalence du dans l'industrie sidérurgique, les mines de houille et les mines de fer des pays de la Communauté en 1953, 1954 et 1955. (Supplément N° 1)	4/56
Pouvoir d'achat à la consommation; Taux d'équivalence du dans les pays de la Communauté en 1954 - Etude méthodologique -	4/57
Première comparaison du revenu réel des travailleurs des industries charbonnière et sidérurgique de la Communauté en 1953	5/55
Premiers résultats de l'enquête sur les budgets familiaux des travailleurs de la C.E.C.A. 1956/1957	6/58
Prestations de sécurité sociale versées aux mineurs de charbon en Belgique	1/58
Prévision de développement de la Communauté et du Bloc oriental jusqu'à 1960	6/56
Prix de l'acier; L'évolution du dans la Communauté, en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis par rapport aux prix de gros de 1925 à 1953	10/54
Prix de l'acier et de la ferraille; Evolution des dans les pays de la Communauté	2/55
Prix de l'acier et de la ferraille; Evolution des dans les pays de la Communauté	4/55
Prix de l'acier et de la ferraille; Evolution des dans les pays de la Communauté	6/55
Prix de l'acier et de la ferraille; Evolution des dans les pays de la Communauté	2/56
Prix de l'acier et de la ferraille; Evolution des dans les pays de la Communauté	5/56
Prix de l'acier et de la ferraille; Evolution des dans les pays de la Communauté	1 et 2/57

Titre des articles	N° des Informations Statistiques
Prix de l'acier et de la ferraille; Evolution des dans les pays de la Communauté	5/57
Prix de la fonte, de l'acier et de la ferraille; Evolution des dans les pays de la Communauté	3/58
Prix de la fonte, de l'acier et de la ferraille; Evolution des dans les pays de la Communauté	7/58
Prix de la fonte, de l'acier et de la ferraille; Evolution des dans les pays de la Communauté	4/59
Prix des biens; Comparaison des de consommation et des services	1/55
Prix des principaux biens de consommation et services relevés dans les centres industriels de la Communauté en automne 1954	6/55
Prix des biens de consommation et services; Structure des dans les pays de la Communauté 1954	5/56
Prix du charbon, de l'électricité et du fuel oil; Evolution des....	6/54
Prix du charbon; Evolution des dans les principaux bassins de la Communauté	4/55
Prix du charbon; Evolution des dans les principaux bassins de la Communauté	5/57
Prix; Indices des de gros du charbon	3/54
Prix; Indices des à la consommation	5/59
Production d'acier brut; L'évolution de la par procédés de fabrication	3/55
Production d'acier brut dans la Communauté pendant la période transitoire 1953 - 1957 et dans le monde	1/58
Production d'acier dans la Communauté et dans le monde 1952 - 1958	1 et 2/59
Production et les livraisons d'aciers fins et spéciaux des usines sidérurgiques de la Communauté: - Comparaison avec les pays tiers	5/56
Production industrielle de la Communauté par groupes de produits	4/54

P

Titre des articles	N° des Informations Statistiques
Production industrielle; Le produit national et la dans la Communauté comparés à ceux des Etats-Unis d'Amérique	6/54
Production industrielle; Développement de la dans les pays de la Communauté de l'avant-guerre à 1955	1/56
Production industrielle; Evolution de la dans les pays de la Communauté en 1957 et depuis 1953	2/58
Production industrielle dans le monde; Situation et évolution de la	1 et 2/59
Production industrielle; Note sur les variations saisonnières dans les indices de	4/59
Production industrielle soviétique dépassera-t-elle la production américaine?	4/59
Production des industries transformatrices; Consommation apparente et des métaux de la Communauté	5/54
Production journalière; Les jours ouvrables, les jours ouvrés et la moyenne dans les mines de houille de la Communauté en 1954	2/55
Production journalière moyenne; Les jours ouvrables, les jours ouvrés et la dans les mines de houille de la Communauté en 1955	2/56
Production journalière moyenne; Les jours ouvrables, les jours ouvrés et la dans les mines de houille de la Communauté en 1956	1 et 2/57
Production maximum possible; Capacité de production, et records de production de la sidérurgie	1/56
Production maximum possible; Evolution de la de fonte et d'acier brut par pays de la Communauté de 1955 à 1956	1 et 2/57
Production mondiale d'acier brut en 1953	4/54
Production mondiale d'acier en 1954, Production de houille en 1954	1/55
Production d'acier brut dans le monde en 1955	1/56

Titre des articles	N° des Informations Statistiques
Production mondiale d'acier brut en 1956	1 et 2/57
Production européenne d'acier; La situation de la dans le monde	4/58
Production mondiale de houille en 1952 et 1953	5/54
Production mondiale de houille 1953 - 1954	2/55
Production mondiale de houille en 1955	1/56
Production mondiale de houille pendant les années 1950 à 1956	1 et 2/57
Production mondiale de houille pendant les années 1950 - 1957	2/58
Production de houille dans le monde en 1958	1 et 2/59
Production minière mondiale	4/58
Production de produits finis laminés par catégories	5/54
Produits finis laminés; Production de par catégories	5/54
Produit national et la production industrielle dans la Communauté comparés à ceux des Etats-Unis d'Amérique	6/54
Produits pétroliers; Transports des - 1956 et 1957	7/59
Produits sidérurgiques; Exportations nettes de de la Communauté vers pays tiers	7/54
Produits sidérurgiques; Le Commerce extérieur de la Communauté en au cours des années 1955 et 1956	3/57
Produits sidérurgiques; L'évolution historique du Commerce extérieur des en équivalent d'acier brut des pays de la Communauté (1925 - 1956)	1/58
Produits sidérurgiques; Commerce extérieur en de la Communauté dans les années 1956 et 1957	4/58
Produits du Traité; Les échanges intérieurs de entre les pays de la Communauté	3/56
Progression du rythme des commandes de la sidérurgie	2/53
Pyramide des âges des travailleurs des charbonnages de la Communauté	4/55
Pyramide des âges des travailleurs des houillères de la Communauté	4/56
Pyramide des âges des travailleurs des charbonnages de la Communauté en 1956	1/58

R

Titre des articles	N° des Informations Statistiques
Rendement par postes ; L'évolution du dans les mines de fer de la Communauté depuis 1955	6/56
Répartition par âge des ouvriers des mines de fer ainsi que de l'industrie sidérurgique de la Communauté	3/56
Répartition des écoulements de houille par destination et des consommations apparentes par provenance	7/54
Réserves de houille et de lignite de l'U.R.S.S.	6/58
Réserves de minerai de fer exploitables dans les conditions actuelles dans la Communauté	6/58
Réserves de minerai de fer en U.R.S.S.	6/58
Résultats de la statistique des Transports des produits du Traité Année 1956	1/58
Résultats de la statistique des transports de la C.E.C.A. pour l'année 1957	7/58
Résultats de la statistique des transports de la C.E.C.A. pour l'année 1958	7/59
Revenus annuels moyens année 1955 - Les salaires et les charges sociales dans les industries de la Communauté -	1 et 2/57
Revenus réels des travailleurs dans les mines de houille et dans la sidérurgie; Evolution des de la Communauté	3/58
Routière; Situation actuelle de la statistique	6/58
Royaume-Uni; Comparaison des possibilités d'approvisionnement en ferraille des sidérurgies des pays de la Communauté, des Etats-Unis et du	3/58

Titre des articles	N° des Informations Statistiques
Salaires horaires directs bruts; Ouvriers occupés, heures travaillées et dans l'industrie sidérurgique des pays de la Communauté	3/55
Salaires et charges sociales dans les industries de la Communauté	4/56
Salaires et les charges sociales dans les industries de la Communauté - Mines de houille	6/56
Salaires et les charges sociales dans les industries de la Communauté - Revenus annuels moyens année 1955	1 et 2/57
Salaires et les charges sociales dans les industries de la Communauté - mines de houille - sidérurgie - mines de fer - année 1956	5/57
Salaires et les charges sociales dans les industries de la Communauté - mines de houille - sidérurgie - mines de fer - année 1957	7/58
Salaires et les charges sociales dans les industries de la Communauté - mines de houille - sidérurgie - mines de fer - année 1958	5/59
Salaires nominaux dans les charbonnages et la sidérurgie comparés à ceux versés dans les autres industries	6/57
Salaires nominaux dans les charbonnages et la sidérurgie comparés à ceux versés dans les autres industries (1953 - 1957) Numéro spécial	5/58
Salaires nominaux dans les charbonnages et la sidérurgie comparés à ceux versés dans les autres industries (1953 - 1958)	7/59
Salaires réels; Méthode de comparaison des entre les pays de la Communauté	7/54
Secteurs économiques; Degré de concentration des importants dans les pays de la Communauté	7/58
Sécurité sociale; Les prestations de versées aux mineurs de charbon en Belgique	1/58
Sidérurgie; Capacité de production, production maximum possible et records de production de la	1/56

S

Titre des articles	N° des Informations Statistiques
Sidérurgies; Comparaison des possibilités d'approvisionnement en ferraille des des pays de la Communauté, des Etats-Unis et du Royaume-Uni	3/58
Sidérurgie dans le monde; Concentrations régionales des charbonnages et de la	1/55
Sidérurgique; Exportation de l'industrie de la Communauté vers les «pays tiers»	1/53
Sidérurgique ; Ouvriers occupés, heures travaillées et salaires horaires directs bruts dans l'industrie des pays de la Communauté	3/55
Sidérurgiques; Exportations nettes de produits de la Communauté vers des pays tiers	7/54
Sidérurgique; Mouvements de la main-d'oeuvre dans l'industrie de la Communauté en 1955	2/56
Sidérurgie; Nationalité des travailleurs inscrits dans la des pays de la Communauté	3/58
Sidérurgie; Progression du rythme des commandes de la	2/53
Sidérurgique; La répartition par âge des ouvriers des mines de fer ainsi que de l'industrie de la Communauté	3/56
Sidérurgie; Evolution des revenus réels des travailleurs dans les mines de houille et dans la de la Communauté	3/58
Sidérurgie; Les salaires et les charges sociales dans les industries de la Communauté - mines de houille - - mines de fer - année 1956	5/57
Sidérurgie; Les salaires et les charges sociales dans les industries de la Communauté - mines de houille - - mines de fer année 1957	7/58
Sidérurgie; Les salaires et les charges sociales dans les industries de la Communauté - mines de houille - - mines de fer - année 1958	5/59
Sidérurgie; Salaires nominaux dans les charbonnages et la comparés à ceux versés dans les autres industries	6/57
Sidérurgie; Les salaires nominaux dans les charbonnages et la	

Titre des articles	N° des Informations Statistiques
..... comparés à ceux versés dans les autres industries (1953 - 1957) - numéro spécial -	5/58
Sidérurgie; Les salaires nominaux dans les charbonnages et la comparés à ceux versés dans les autres industries (1953 - 1958)	7/59
Sidérurgie; Taux d'équivalence du pouvoir d'achat à la consommation dans l'industrie, les mines de houille et les mines de fer des pays de la Communauté en 1953, 1954 et 1955 (Supplément N° 1)	4/56
Situation de la production européenne d'acier dans le monde	4/58
Situation actuelle de la statistique routière	6/58
Situation et évolution de la production industrielle dans le monde	1 et 2/59
Situation des logements des travailleurs dans les industries de la C.E.C.A. - Résultats par régions	6/59
Sources d'approvisionnement en combustibles solides des différentes régions de la Communauté au cours de l'année 1953	8/9/54
Source d'approvisionnement en combustibles solides des différentes régions de la Communauté et livraisons des bassins dans ces régions - années 1953 et 1954	6/55
Soviétique; La production industrielle dépassera-t-elle la production américaine?	4/59
Soviétique; Plan de développement de l'économie 1959 - 1965	1 et 2/59

S

Titre des articles	N° des Informations Statistiques
Stocks de charbon dans les industries de la Communauté	1 et 2/57
Stocks totaux de houille dans les mines de la Communauté	1/53
Stocks totaux de houille chez les consommateurs	1/53
Stocks de houille, d'agglomérés et de coke dans les pays de la Communauté	6/54
Structure des prix des biens de consommation et services dans les pays de la Communauté 1954	5/56

Titre des articles	N° des Informations Statistiques
Température extérieure sur l'écoulement des combustibles; Incidence des variations de la dans la Communauté	1 et 2/59
Transport par mer du charbon et les frets maritimes applicables	10/54
Transport; Etablissement d'une statistique des par régions de transports pour les produits de la Communauté	4/55
Transports des produits pétroliers - 1956 et 1957	7/59
Transports; Résultats de la statistique des des produits du Traité - année 1956	1/58
Transports; Résultats de la statistique des de la C.E.C.A. pour l'année 1957	7/58
Transport; Résultats de la statistique des de la C.E.C.A. pour l'année 1958	7/59
Taux d'équivalence de pouvoir d'achat à la consommation des pays de la Communauté.	
Première comparaison du revenu réel des travailleurs des industries charbonnière et sidérurgique de la Communauté en 1953	5/55
Taux d'équivalence du pouvoir d'achat à la consommation dans l'industrie sidérurgique, les mines de houille et les mines de fer des pays de la Communauté en 1953, 1954 et 1955 (Supplément N° 1)	4/56
Taux d'équivalence du pouvoir d'achat à la consommation dans les pays de la Communauté en 1954 - Etude méthodologique -	4/57

U

Titre des articles	N° des Informations Statistiques
Union Soviétique; Données de base sur l'énergie :	
A. <i>Le problème des bilans énergétiques</i>	
B. <i>La production mondiale d'énergie</i>	
C. <i>La consommation d'énergie de la Communauté</i>	
D. <i>La consommation d'énergie de la Grande-Bretagne, des Etats-Unis, et de l'</i>	11/54
U.R.S.S.; Les réserves de minerai de fer en	6/58
U.S.A.; Evolution de la consommation de matériel de voie dans la Communauté, en Grande-Bretagne et aux	12/54
U.S.A.; Facteurs déterminants de la consommation d'acier aux	2/55
Variations de la température extérieure; Incidence des sur l'écoulement des combustibles dans la Communauté	1 et 2/59
Variations saisonnières; Notes sur les dans les indices de production industrielle	4/59

