

Conseil européen à Milan Prise de conscience et divergence

Le Conseil européen de Milan des 29 et 30 juin, révélateur des divergences communautaires, a décidé, avec sept voix pour et trois contre (la Grande-Bretagne, le Danemark et la Grèce), qu'une conférence intergouvernementale se réunira avant la fin de l'année afin d'élaborer un traité sur une politique étrangère et de sécurité commune et les modifications du Traité CEE qui s'imposent afin d'assurer un processus de décision plus efficace et d'étendre le champ d'action de la Communauté.

Le vote au sein du Conseil européen constitue une nouveauté. Le président italien, Craxi, président en exercice du Conseil, a constaté que la majorité nécessaire au sens de l'article 236 du Traité était réunie pour la convocation d'une telle conférence. Les gouvernements espagnols et portugais seront invités à y participer.

Par ailleurs, tous les Etats membres sont d'accord sur la nécessité de progresser dans la mise sur pied du grand marché intérieur et de l'indispensable effort à mener dans le domaine de la technologie.

Le président de la Commission, Jacques Delors, dans son analyse de la situation, avait constaté qu'un aménagement du Traité était nécessaire pour la réalisation des objectifs fixés, au premier rang desquels la réalisation du marché intérieur. Jacques Delors avait aussi cité la restauration de la compétitivité de l'industrie européenne, la coopération monétaire et la convergence des économies des Etats-membres.

Le dérèglement institutionnel, qu'il considère comme incontournable, selon lui, non seulement aux trop nombreuses dispositions du Traité exigeant l'unanimité, mais aussi à la menace continue du droit de veto que se sont arrogés les Etats-

membres. La seule menace du droit de veto entrave déjà la prise de décision dans la Communauté actuelle, elle risque de paralyser la Communauté élargie.

C'est la discussion sur le chapitre institutionnel qui a pris une grande part du temps des Chefs d'Etat et de Gouvernement. Deux autres grands chapitres : l'achèvement du marché intérieur et la coopération dans le domaine de la technologie ont aussi fait l'objet d'une déclaration plus détaillée.

Le Conseil accueille favorablement le livre blanc préparé par la Commission et souhaite que la Commission présente rapidement ses propositions et que le Conseil des Ministres les adopte dans les délais établis par le calendrier.

Dans le domaine de la technologie, le Conseil européen approuve et fait sien le rapport de la Commission relatif au renforcement de la coopéra-

tion technologique dans le cadre de la Communauté.

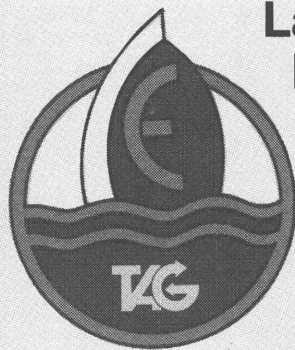
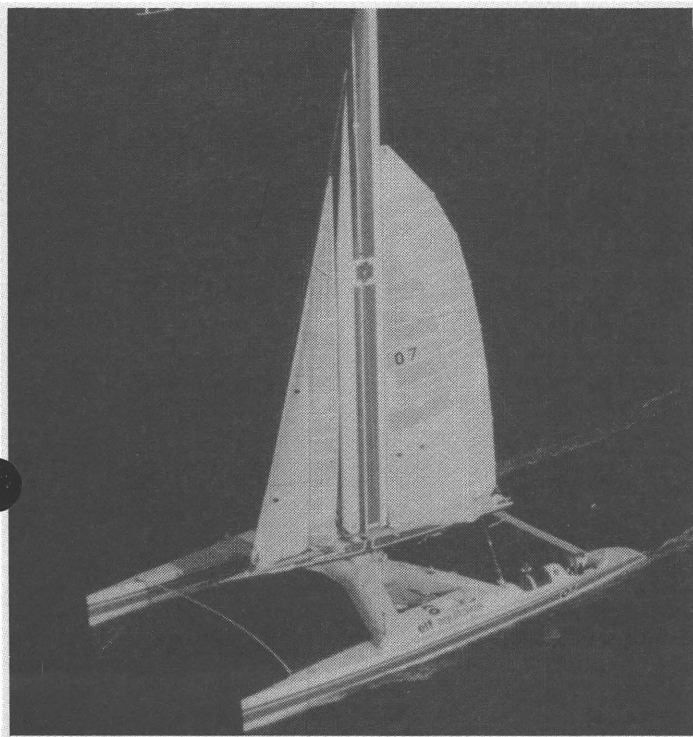
Mais le Conseil donne aussi son appui au projet français „Eureka” qui serait ouvert aux pays extérieurs à la Communauté.

La France convoquera avant le 14 juillet un Comité ad hoc pour tenir les assises de la technologie européenne.

Suite à la p. 6

Dans ce numéro

- 2 Elargissement
 - Natali
 - Soares
 - Gonzalez
- 3 — mesures transitoires
- 5 Marché interne
- 7 Course de l'Europe à la voile
- 9 Technologie de pointe pour voiliers
- 11 Huit étapes
- 13 Récréation près de l'eau
- 16 Euroforum



La Course de l'Europe à la voile - TAG

Le 9 août 1985, le Président de la Commission, M. Jacques Delors, donnera le départ de la „Course de l'Europe à la Voile — TAG” à Kiel en Allemagne. La course se terminera après huit étapes, le 6 septembre, dans le port de Porto Cervo en Italie. Du 14 au 16 août, la course sera à Zeebrugge. Les voiles des bateaux participant porteront le sigle de la Communauté européenne, le E grec stylisé.

La construction de ces bateaux profite de la recherche et des applications dans le domaine des nouvelles technologies. Les pays de la Communauté ont sur ce terrain acquis une maîtrise et avance qu'il faudrait ne pas abandonner. C'est une des raisons pour laquelle la CE a montré son intérêt pour cette course.

Pour plus de détails, lisez l'encart dans ce numéro.

L'adhésion de l'Espagne et du Portugal Un nouveau et courageux défi

Déclaration de Lorenzo Natali, vice président de la Commission de la CE et responsable de la Coopération au développement et de l'élargissement, à l'occasion de la signature du traité d'adhésion de l'Espagne et du Portugal, le 12 juin.

„Au lendemain du 29 mars (journée historique qui a vu la conclusion des négociations d'adhésion de l'Espagne et du Portugal à la Communauté), tout ou presque tout a été dit sur les conséquences de l'événement dans la vie de l'Europe enfin élargie à la péninsule ibérique. Toutefois, un élément n'a peut-être pas été suffisamment souligné. Au moment où elle était accusée de toutes parts d'immobilisme et de manque de détermination, l'Europe en s'élargissant a donné des signes de vitalité politique prometteurs ; la Communauté, en appliquant son projet d'intégration à toute la partie du vieux continent qui se reconnaît dans les valeurs de



Lorenzo Natali

la démocratie occidentale, a lancé, et s'est d'abord lancé à elle-même, un nouveau et courageux défi. Nous savons combien longs et laborieux peuvent devenir des processus de cette ampleur ; mais l'histoire et l'expérience directe de la construction européenne nous ont aussi appris qu'une fois la voie tracée, il n'est plus concevable de faire marche arrière. Ce qui se passe aujourd'hui avec la signature

du traité d'adhésion n'est donc pas un acte de pure forme. C'est la marque d'une volonté politique précise que les membres de la Communauté, désormais au nombre de douze, seront appelés à traduire en actes cohérents de plus en plus tournés vers la réalisation d'objectifs communs.

„Ayant eu au sein de la Commission et depuis plus de huit ans, la responsabilité de mener des négociations, avec la Grèce d'abord, puis avec l'Espagne et le Portugal, je ne peux pas ne pas exprimer aussi ma satisfaction personnelle de voir aboutir le projet de redéfinition des équilibres entre le nord et le sud de l'Europe. Je me suis toujours battu contre toute idée ou tentation d'une „Europe à deux vitesses“. J'ai toujours été convaincu que l'Europe en tant que modèle de médiation et de solidarité à l'échelle d'un continent, soit parviendra à être la résultante dialectique et harmonieuse de toutes ses

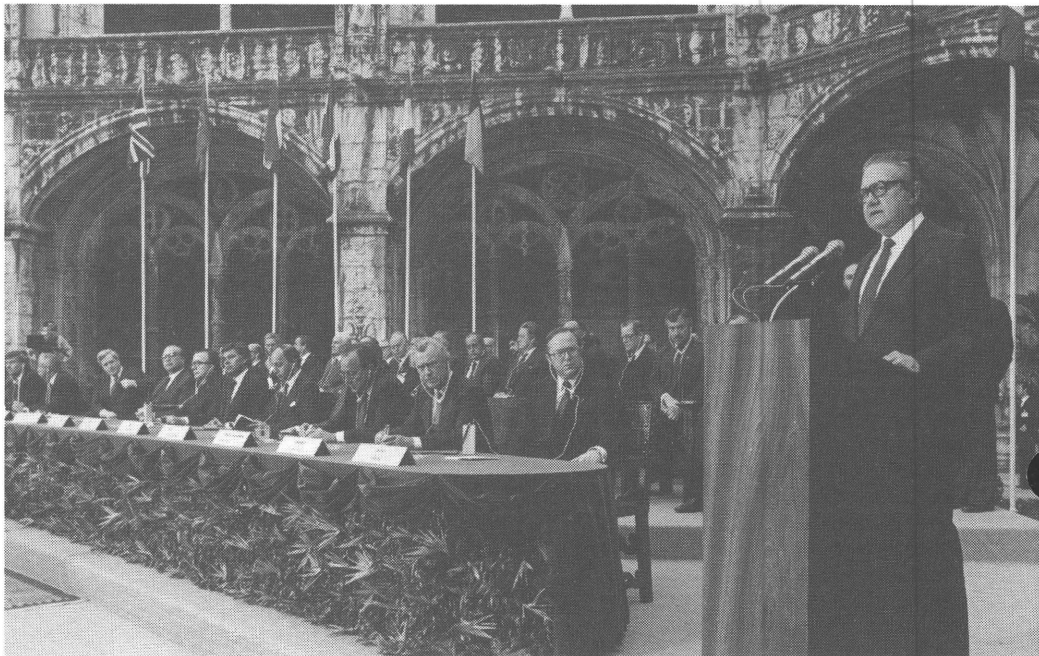
composantes, sans aucune exclusive, soit sera appelée non seulement à échouer mais encore à reproduire les situations de conflit et d'égoïsme que 40 années de paix nous ont appris à craindre et à éviter. Avec le premier élargissement (à la Grande-Bretagne, à l'Irlande et au Danemark), le noyau initial de la Communauté avait pris, ce qui est bien compréhensible, une coloration plus septentrionale. Puis, en 1981, la Grèce est arrivée. Aujourd'hui, avec l'entrée de l'Espagne et du Portugal, l'assiette de la Communauté n'offre plus ni marge ni prétexte pour des projections décentrées. J'ai l'impression que c'est de la façon dont nous saurons résoudre ce délicat problème de rééquilibrage interne que dépendra en grande partie la crédibilité de la Communauté à douze sur le plan extérieur face aux grands défis mondiaux que constituent le développement, le dialogue et la coexistence pacifique“.

Le Portugal contribuera à la construction européenne

Quelques extraits du discours du premier ministre portugais, M. Soares, prononcé à Lisbonne après la signature du traité d'adhésion le 12 juin.

Au cours des huit siècles de son histoire, le Portugal a connu des époques analogues à celle que nous vivons aujourd'hui, époques au cours desquelles un défi national inéluctable a galvanisé la nation. Nous sommes aujourd'hui dans une situation analogue où, s'il n'y a plus de nouveaux mondes à découvrir, il n'en reste pas moins à transformer et à améliorer les hommes et leurs conditions de vie et à développer de nouvelles techniques.

„Ne nous faisons pas d'illusions, les années à venir nécessiteront un effort collectif considérable pour assurer, dans de bonnes



Lisbonne, le 12 juin 1985. Discours du Premier Ministre portugais Mario Soares à l'occasion de la signature du Traité d'adhésion du Portugal, dans le monastère dos Jeronimos.

conditions, l'insertion du Portugal dans l'espace communautaire".

Toutefois, le Portugal ne sera pas que bénéficiaire de l'intégration européenne. Il contribuera également, par son riche patrimoine culturel et le génie de son peuple, à la construction européenne, processus auquel nos émigrants en Europe participent d'ailleurs déjà depuis de nombreuses années.

L'Europe des Communautés ne sera pas pour nous uniquement un marché commun de biens et de services ; nous la voyons comme un espace de liberté et de respect des droits de l'homme, mais aussi comme une entité politique autonome et unie, à qui il incombera de jouer un rôle modérateur sur la scène internationale. La vocation à établir le dialogue Nord-Sud que la Communauté européenne possédait déjà se trouve

amplement renforcée par l'adhésion du Portugal et de l'Espagne, pays dont l'histoire s'est tissée au contact des peuples et des civilisations d'autres continents, qui ont tant contribué à la diffusion des valeurs européennes dans le monde et dont les langues sont parlées aujourd'hui par près de 450 millions d'êtres humains.

Le Portugal, pour qui les liens de fraternité avec le Brésil et les pays africains

d'expression portugaise revêtent une importance primordiale, est convaincu que son entrée dans la CEE contribuera à donner un nouvel élan à la coopération européenne avec l'Amérique latine et l'Afrique. Nous serons aussi fidèles à notre vocation atlantique vu que le présent traité reconnaît nos droits sur une très vaste zone de cet océan, dont il nous faut absolument parvenir à exploiter les immenses réserves.

„L'adhésion n'est pas une opération arithmétique”

Lors de la signature, le 12 juin 1985 à Madrid, du traité d'adhésion, le président du gouvernement espagnol, Felipe Gonzalez, a prononcé un discours dont nous vous présentons un extrait.

Pour l'Europe dans son ensemble, l'élargissement de la Communauté à travers l'adhésion de l'Espagne et du Portugal ne peut être considérée comme une simple opération arithmétique mais plutôt comme une occasion exceptionnelle de perfectionner la construction politique de l'Europe.

Nous savons que certains, dans l'Europe Communautaire, envisagent le nouvel élargissement avec inquiétude pensant qu'il pourrait perturber définitivement les équilibres délicats issus des Traités constitutifs, déjà affectés par l'écoulement du temps et les élargissements successifs.

En fait, nous devrions justement considérer l'élargissement comme l'élément catalyseur qui donnera lieu à une réflexion profonde sur l'avenir de l'Europe et suscitera une réponse quant à la meilleure manière d'affronter ensemble les défis de fin de siècle.

L'Europe Communautaire a déjà largement fait preuve de sa capacité



Madrid, le 12 juin 1985. Signature du Traité d'adhésion de l'Espagne par le Premier Ministre espagnol Felipe Gonzalez dans le Palacio del Rey.

d'adaptation à de nouvelles situations et de nouvelles exigences. Le nouvel élargissement est la meilleure preuve de cette vitalité et doit aboutir à une période de renouvellement.

En ce qui concerne l'Espagne, je tiens à dire que nous ne représentons ni une charge pour la communauté ni un obstacle entravant sa progression vers des formes supérieures d'intégration politique et économique. Bien au contraire, tout en défendant nos intérêts essentiels, nous collabore-

rons de toutes nos forces au développement de l'unité européenne.

Dès le début, le Gouvernement d'Espagne manifeste sa volonté ferme d'être jusqu'au bout aux côtés de ceux qui souhaitent progresser.

Dans ce but, l'Espagne apporte son savoir de nation ancienne et son enthousiasme de peuple jeune, avec la conviction qu'un avenir dans l'unité est le seul avenir possible pour l'Europe. L'idéal de la construction européenne est plus vivant que jamais

car il nous est imposé par le monde d'aujourd'hui et plus encore par le monde de demain.

Nous ne pouvons pas oublier que nous travaillons pour améliorer le présent mais aussi et surtout pour transmettre aux générations futures un héritage de paix, de justice et de progrès.

Cette cérémonie est en quelque sorte un acte de foi en l'Europe, qu'elle traduise également notre espoir en une Europe plus juste, plus solidaire et plus unie, à laquelle nous nous devons de participer tous.

L'adhésion de l'Espagne et du Portugal dans la pratique

Les instruments d'adhésion consacrent l'appartenance pleine et entière de l'Espagne et du Portugal aux Communautés européennes. Signés par les gouvernements des Etats membres et des Etats candidats, ils sortiront leurs effets après ratification de la part de ces Etats. Ceux-ci se sont engagés à achever les procédures de ratification en temps utile pour que l'adhésion soit effective au 1er janvier 1986.

Dès cette date, l'Espagne et le Portugal participeront pleinement et à tous les niveaux à la vie des Institutions des Communautés. A cet effet, le Parlement européen accueillera, en supplément, 60 parlementaires espagnols et 24 portugais ; la Commission deux membres espagnols et un portugais ; la Cour de Justice un juge espagnol et un juge portugais ; le Comité économique et social 21 membres espagnols et 12 portugais.

Au sein du Conseil, où, pour les décisions, la voix de chaque Etat membre est affecté d'une pondération, l'Espagne aura une pondération de 8 et le Portugal une pondération de 5. Les pondérations des Etats membres actuels se situent entre 2 et 10.

Dès le 1er janvier 1986, l'Espagne et le Portugal seront donc Etats membres à part entière. Dès cette date, l'ensemble du droit communautaire — les Traités originaires instituant les Communautés ainsi que les dispositions d'application, en un mot „l'acquis” — liera les nouveaux Etats membres et leur sera applicable, sous réserve des dispositions transitoires et des dérogations temporaires convenues au cours des négociations et limitées aux seuls domaines où l'application immédiate de l'acquis dès l'adhésion poserait des problèmes à l'une ou à l'autre partie. Ces mesures sont transitoires ou temporaires dans le sens qu'elles resteront en vigueur uniquement pour une période déterminée. Partout où il a été pos-

sible, les mesures de transition sont assorties de progressivité de manière à assurer une transition graduelle et sans heurts vers l'application intégrale de l'acquis. A leur expiration, l'acquis s'appliquera intégralement et sans exception, sauf, dans certains cas particuliers, tout à fait exceptionnels, pour lesquels les négociateurs ont prévu quelques dérogations permanentes limitées.

Mesures transitoires

Schématiquement, quant aux mesures transitoires et dérogations temporaires :

□ Une période de 7 ans a été convenue pour la réalisation de l'union douanière des produits industriels. Au cours de cette période les droits de douane sur les échanges entre les nouveaux Etats membres et la Communauté actuelle seront progressivement réduits selon des calendriers tenant compte des mérites propres de l'Espagne et du

Portugal respectivement, pour être totalement abolis à la fin de la période. Parallèlement, les nouveaux Etats membres vont aligner progressivement leurs droits de douane vis-à-vis des pays tiers sur le tarif douanier commun.

Des périodes de transition sont également prévues pour l'abolition des dernières mesures non-tarifaires sur les échanges intra-communautaires. Pour cette sorte de mesure la durée de la transition est cependant sensiblement plus courte.

Tout cet ensemble de mesures de transition, tarifaires et non-tarifaires, représente un équilibre d'avantages réciproques dont l'objectif est d'assurer, avec la cause de sauvegarde en tant que filet de sécurité pendant la période de transition, que la création du marché commun élargi se fera sans difficultés graves pour les industries des douze pays membres.

□ La reprise par les nouveaux Etats membres de la politique commerciale de la

Communauté, vis-à-vis des pays tiers, autonome et contractuelle, suivra en règle générale le même rythme que l'intégration dans l'union douanière.

□ Une période de 7 ans a également été convenue pour la réalisation complète de la libre circulation des travailleurs. Ceci n'affecte pas l'accès de l'Espagne et du Portugal au Fonds Social dès leur adhésion.

□ Dans le domaine agricole, un modèle de transition particulier a été convenu dans le cas du Portugal, comportant une période de transition en 2 étapes, de 5 ans chacune, pour la plupart des grands secteurs agricoles. La première étape servira à la préparation de la reprise des organisations de marché, qui s'effectuera moyennant des mesures de transition au cours de la deuxième étape. La durée de la transition est également de 10 ans pour le secteur des matières grasses végé-

Suite à la p. 15.



Ronda, en Andalousie est une des villes les plus touristiques de l'Espagne. Cette photo sort de l'album „Espagne” à paraître chez les Editions Complexe à Bruxelles, réalisé par le photographe Pierre Peeters. Préface du président de la Commission, M. J. Delors.

La Commission désire une Europe sans frontières

Les auteurs du Traité de la CEE ont, dès l'origine, voulu la création d'un marché intérieur unique où les biens, les personnes, les services et les capitaux circuleraient en toute liberté, et dont le bon fonctionnement serait assuré par des garanties contre les distorsions de concurrence, par le rapprochement des législations et, enfin, par l'harmonisation de la fiscalité indirecte.

La récession, cependant, a fait se multiplier les „barrières non-tarifaires” (restrictions quantitatives et toutes mesures d'effet équivalent). Chaque Etat membre s'est en effet employé à protéger ce qu'il croyait être ses intérêts immédiats, et ceci, non seulement contre les pays tiers, mais également contre ses partenaires de la Communauté. Quant à la disposition du traité CEE prévoyant que les restrictions à la libre prestation des services devaient être „progressivement supprimées au cours de la période de transition”, non seulement elle n'a pas été exécutée pendant la période de transition, mais elle ne l'a pas été du tout, à quelques rares domaines près. Et il en est toujours ainsi !

Les Chefs d'Etat et de gouvernement réunis en Conseil européen à Copenhague en 1982 se sont fixé l'achèvement du marché intérieur comme première priorité. Cet engagement a été réitéré à Fontainebleau en juin 1984, à Dublin en décembre de la même année et, finalement à Bruxelles, en mars 1985. Le temps des discours est maintenant révolu. Le temps de l'action est venu. C'est la raison d'être du „Livre blanc”, élaboré par la Commission des Communautés européennes à l'intention du Conseil européen (Milan, 28-29 juin 1985), qui expose le programme d'actions relatif aux mesures nécessaires pour la réalisation du marché intérieur d'ici 1992.

Les mesures à prendre ont été regroupées sous

trois rubriques :

- première partie : l'élimination des frontières physiques;
- deuxième partie : l'élimination des frontières techniques;
- troisième partie : l'élimination des frontières fiscales;

L'élimination des frontières physiques

L'objectif recherché ne se limite pas à la simplification des procédures existantes mais doit consister dans l'élimination complète de tous les contrôles aux frontières internes de la Communauté.

Dans certains cas, cet objectif sera réalisé par la suppression des causes qui donnent lieu à ces contrôles. S'agissant du contrôle des marchandises, certaines formalités auxquelles sont soumises

ces dernières sont dues aux insuffisances de la politique commerciale commune. Il est donc nécessaire que celle-ci soit renforcée afin d'éliminer ces contrôles aux frontières internes.

Dans d'autres cas, il faudra déterminer les voies et moyens autres que les contrôles actuels aux frontières internes garantissant des niveaux comparables de protection et/ou d'information. S'agissant du besoin de contrôler les drogues et le terrorisme, la Commission est consciente du rôle que constituent à cet égard les postes frontières. Elle estime cependant qu'il faut trouver d'autres moyens de protection contre de tels maux, par exemple : l'amélioration des contrôles aux frontières externes de la Communauté, le recours à des contrôles ponctuels

aux frontières internes et à l'intérieur des Etats membres, de même que l'accroissement de la coopération entre les autorités nationales concernées.

En ce qui concerne la protection sanitaire, tous les contrôles vétérinaires (animaux vivants et produits animaux) ainsi que les contrôles phytosanitaires devront être limités au lieu de départ. Pour atteindre l'objectif de 1992, un gros effort doit être consenti à la fois au niveau de la Communauté et au niveau des Etats membres pour aligner autant que possible les normes nationales sur les normes communes. Le rôle des certificats vétérinaires pourra alors être sérieusement réduit. Les contrôles visant à vérifier le respect de la réglementation en matière de transport ou de normes de sécurité seraient, quant à eux, considérablement amoindris par l'adoption de normes de sécurité communes.

Compte tenu des difficultés techniques et de l'importance du travail législatif qui attend les institutions communautaires, la Commission propose de prévoir deux phases. La première consisterait à déplacer vers des bureaux situés à l'intérieur des Etats membres les contrôles actuellement effectués aux frontières. Dans la seconde phase, l'objectif serait de coordonner les politiques et de rapprocher les législations pour permettre l'élimination complète des frontières internes et des contrôles d'ici 1992.

En ce qui concerne le contrôle des personnes, les contrôles à la sortie d'un Etat membre lors du passage dans un autre Etat membre devront être totalement supprimés pour 1988. Ceci suppose une coopération administrative entre les autorités de police. Pour 1992, la Commission souhaite arriver à un stade auquel les contrôles à l'entrée seront également supprimés pour les citoyens de la Communauté. A cette fin, elle pré-

„Livre blanc sur le marché intérieur”

En mars 1985, le Président de la Commission s'était engagé, dans son discours-programme devant le Parlement Européen, à faire le nécessaire pour parachever le marché intérieur d'ici 1992.

Lors de la présentation du livre blanc sur le marché intérieur le 15 juin à Bruxelles, Lord Cockfield, Vice-président de la Commission, responsable du Marché intérieur, a souligné l'importance de ce projet politique. La Commission a tenu son engagement devant le Parlement européen et a préparé des propositions détaillées pour le Conseil européen de fin juin à Milan.

Le livre blanc contient plus de 300 propositions. Lord Cockfield a reconnu le caractère très ambitieux de l'objectif de voir abolir tous les contrôles aux frontières intérieures de la Communauté en 1992, mais il s'agit de la crédibilité de la Communauté aux yeux des citoyens et il ne faut pas



Lord Arthur Cockfield.

exagérer les difficultés. „Ce n'est qu'en créant”, a-t-il déclaré, „un marché intérieur authentique dans lequel les citoyens de la Communauté pourront circuler librement, vaquer à leur profession partout et échanger des biens sans entraves, que la Communauté sera à même de trouver des réponses aux grands défis auxquels elle est confrontée : chômage, récession, sous-compétitivité, retard technologique”.

Dans l'article suivant, nous essayons de faire une synthèse, forcément incomplète, de ce vaste programme.

sentera des propositions concernant :

- le rapprochement des législations sur les armes;
- le rapprochement des législations sur les stupéfiants;
- la coordination des règles applicables aux ressortissants de pays non-communautaires en matière de résidence, d'entrée et d'accès à l'emploi;
- une politique communautaire en matière de visas.

L'élimination des frontières techniques

L'élimination des contrôles aux frontières ne permet pas, à elle seule, de créer un marché authentique. Les entraves à l'intérieur des Etats membres ne doivent pas se substituer aux entraves aux frontières pour les produits ou les individus circulant à l'intérieur de la Communauté. Cela ne veut pas dire que les mêmes règles doivent s'appliquer partout, mais les marchandises, de même que les individus et les sociétés, devraient pouvoir circuler librement dans la Communauté.

En ce qui concerne les biens, sous certaines conditions importantes, le principe général devrait être reconnu que lorsqu'un produit est fabriqué et commercialisé légalement dans un Etat membre, il n'y a aucune raison de ne pas le vendre librement dans l'ensemble de la Communauté. En effet, les objectifs des législations nationales, comme la protection de la santé, de la sécurité

et de l'environnement sont très souvent identiques. Il s'ensuit que les règles et dispositions de contrôle établies pour atteindre ces objectifs reviennent souvent au même, tout en prenant des formes différentes, et devraient normalement être reconnues dans tous les Etats membres; la Commission utilisera tous les pouvoirs qu'elle détient afin de renforcer ce principe de reconnaissance mutuelle. A cela s'ajoutent les possibilités de coopération entre les autorités nationales.

Ce qui est vrai pour les marchandises est vrai, également, pour les services et les personnes. Si un ressortissant ou une société de la Communauté remplissent les conditions requises pour exercer leurs activités économiques dans un Etat membre, il n'y a aucune raison pour qu'ils ne puissent les exercer également dans d'autres régions de la Communauté.

La Commission estime qu'il est indispensable d'éliminer, d'ici 1992, les obstacles qui entravent encore la libre circulation des indépendants et des salariés dans la Communauté. Pour les salariés, cette libre circulation est presque entièrement réalisée. La Commission prendra des mesures pour supprimer les lourdeurs administratives qui s'attachent encore parfois aux procédures de délivrance de permis de séjour; elle poursuivra également ses efforts pour

aboutir à l'adoption et à la mise en œuvre rapide de sa proposition relative à la correspondance des qualifications professionnelles. En matière de droit d'établissement des indépendants, peu de progrès ont été accomplis.

D'autre part, l'établissement d'un marché commun des services constitue l'une des principales conditions pour assurer un retour à la prospérité économique. En 1982, les services marchands et non-marchands représentaient déjà 57 % de la valeur ajoutée dans la Communauté, alors que la part de l'industrie était descendue à moins de 26 %. La Commission considère qu'il faut agir rapidement afin d'ouvrir l'ensemble du marché des services. Ceci vaut aussi bien pour les nouveaux types de services (commercialisation de l'information, services audiovisuels, e.a.) que pour les services dits „traditionnels”, bien qu'en évolution rapide (transports, banques et assurances) qui, s'ils étaient judicieusement mobilisés, pourraient jouer un rôle d'appui essentiel pour l'industrie et le commerce.

La Commission prône également une libéralisation plus poussée des mouvements de capitaux dans la Communauté ainsi que l'instauration de conditions propres à faciliter la coopération entre entreprises, ce qui renforcera le tissu industriel et commercial du marché intérieur.

L'élimination des frontières fiscales

Les contrôles communautaires sont essentiellement d'ordre fiscal. En conséquence, l'élimination des frontières aura nécessairement des implications inévitables pour les Etats membres en ce qui concerne les taxes directes (TVA ou accises) dont le rapprochement a toujours été considéré comme un élément essentiel de la réalisation d'un véritable Marché commun.

Aussi longtemps qu'il existe des écarts importants dans la taxation et donc dans les prix, il n'y aura aucun moyen d'éliminer les contrôles frontaliers et donc les frontières. La Commission propose donc de compléter l'harmonisation de l'assiette de la TVA et de la structure des accises dans un premier temps. En 1986, elle proposera des taux pivots ainsi que les fourchettes de variation envisageables.

L'Europe est arrivée à la croisée des chemins. Soit elle va de l'avant, avec fermeté et détermination, soit elle abdique par manque de volonté politique devant l'immensité de la tâche, et elle devient une simple zone de libre-échange.

L'intégration économique de l'Europe n'est d'ailleurs pas un objectif ultime mais bien une étape vers l'Union européenne.

Articles 235 et 236 du Traité

Suite de la p. 1

Conformément à l'article 236, le Conseil européen a décidé à la majorité de convoquer une conférence intergouvernementale. Les changements qui seront proposés par la conférence intergouvernementale ont été adoptés à l'unanimité.

Les deux articles cités dans l'optique de l'élargissement du champ d'action de la Communauté (235) et

en vue du changement de certaines dispositions (236) sont d'une telle importance que nous avons estimé devoir les citer intégralement :

Article 235

Si une action de la Communauté apparaît nécessaire pour réaliser, dans le fonctionnement du marché commun, l'un des objets de la Communauté,

sans que le présent traité ait prévu les pouvoirs d'action requis à cet effet, le Conseil, statuant à l'unanimité sur proposition de la Commission et après consultation de l'Assemblée, prend les dispositions appropriées.

Article 236

Le gouvernement de tout Etat membre, ou la Commission, peut soumettre au Conseil des projets tendant à la révision du présent traité.

Si le Conseil, après avoir consulté l'Assemblée et le

cas échéant la Commission, émet un avis favorable à la réunion d'une conférence des représentants des Etats membres, celle-ci est convoquée par le président du Conseil en vue d'arrêter d'un commun accord les modifications à apporter au présent traité.

Les amendements entreront en vigueur après avoir été ratifiés par tous les Etats membres en conformité de leurs règles constitutionnelles respectives.

La course de l'Europe à la Voile

L'Europe sans frontières passerait-elle plus facilement par la mer que par terre ? Avec la première Course de l'Europe — TAG — sans doute l'un des grands événements sportifs de l'été — la démonstration en sera faite : trente bateaux quitteront le port de Kiel en Allemagne le 9 août prochain pour disputer une épreuve qui sera renouvelée tous les deux ans. Destination Porto-Cervo en Italie le 6 septembre. Escales en Hollande, Belgique, Angleterre, France, Portugal, Espagne.

„C'est en 1982 que j'ai conçu ce projet" explique Gérard Petitpas, 45 ans, co-équipier pendant de longues années d'Eric Tabarly et aujourd'hui éditeur, conseiller technique pour la voile d'Europe I et Président de l'Association pour la Promotion des Courses à la Voile en Europe. „Je voulais réaliser quelque chose de nouveau par rapport aux courses transatlantiques et faire découvrir à tous les Européens ces grands bateaux exceptionnels que sont les multicoques modernes : dans la majorité des pays d'Europe — France et Angleterre exceptées — ces machines étaient totalement inconnues même chez les marins de grande expérience. Mon projet a néanmoins suscité l'enthousiasme des pouvoirs publics Européens, des municipalités des villes-étapes et des clubs associés, ce qui a permis la mise en place de toute la logistique demandée par une course de cette ampleur”.

Les étapes

Le choix des clubs et des villes-étapes dans les différents pays de la Communauté ne pouvait se faire qu'à partir de critères techniques. En Allemagne, le Kieler Yacht Club est une véritable institution : il organise chaque année la fameuse semaine de Kiel qui réunit plus de mille bateaux. En Hollande, la Marina de Scheveningen est



familière des courses au large : c'était donc un choix logique. En Belgique, ce devait être Ostende, mais ce sera finalement la Grande Rade de Zeebrugge. En Angleterre, le Royal Torbay Yacht Club organise des courses depuis le début du siècle. Lorient a acquis avec l'organisation des Transat une expérience certaine des grands multicoques. L'Aporvela, au Portugal, est spécialisée dans les courses des grands voiliers. Le Club Nautique de Benamadena, en Espagne, avait accueilli les multicoques de la Route de la Découverte en partance pour les Antilles. La Société des Régates de Toulon possède également une bonne expérience des courses au large. Enfin, Porto Cervo, au nord de la Sardaigne, était un endroit idéal pour faire de l'arrivée une grande fête nautique.

„Organiser une course à travers l'Atlantique quinze

à vingt jours durant" commente Gérard Petitpas est infiniment plus facile que réaliser une succession de courtes étapes. L'intérêt sportif de la Course de l'Europe-Tag est là : elle permettra de mieux comparer la vitesse des bateaux et la compétence des équipages. Au départ de chacune des escales, l'épreuve va être relancée et la chance de s'exprimer redistribuée”.

Les sponsors

C'est sans doute la raison pour laquelle Gérard Petitpas a réussi à réunir un nombre suffisant de sponsors publics et privés pour financer le budget global de l'opération, soit 900.000 écus. La moitié provient de fonds privés, le premier sponsor à répondre favorablement ayant été la TAG et son Président



Akram Ojeh. Les grandes sociétés engagées dans le sponsoring des multicoques — Elf Aquitaine, Crédit Agricole, British Airways, Apricot, etc. — cherchaient déjà à intéresser un autre public : le bord de mer au mois d'août étant un endroit privilégié pour voir passer des bateaux de course — et quels bateaux ! — ces marques qui investissent dans la voile pour „vendre” leur image, n'ont pas hésité. L'intérêt des villes-étapes n'en est pas moins évident : l'arrivée et le départ de ces merveilleuses machines aux voiles gigantesques constitueront une animation importante en pleine saison touristique. Enfin, la Direction Générale de l'Information de la Commission Européenne — la première contactée par les organisateurs — en donnant sa caution leur a permis de lever les quelques incertitudes qui pouvaient subsister. Et moyennant une contribution de 45.000 écus, Bruxelles a obtenu que le sigle de l'Europe — un E grec stylisé — soit porté par toutes les voiles des bateaux participants. Son but : multiplier les occasions pour améliorer l'image de la Communauté auprès du grand public. Les événements sportifs et culturels s'y prêtent évidemment à merveille.

Les multicoques

Ainsi donc, un mois durant, trente unités de course de 26 à 13 mètres, trimarans et catamarans — et parmi elles les cinq à six bateaux les plus rapides du monde — cent cinquante coureurs de dix nations,

couvriront d'escale en escale les 3.000 miles (environ 5.500 kilomètres) qui relient les pays entre eux. Qui sont ces bateaux ? D'où viennent-ils ? Pourquoi délaissent-ils pour quelque temps la houle de l'Océan Atlantique où les vagues se succèdent, toujours les mêmes, 15 à 20 jours durant ?

Dans le milieu des courses au large, on a souvent évoqué „l'aurore des multicoques” qui ne cessait de se lever. Puis, d'un seul coup, l'école américaine a fait exploser ces bateaux au grand jour. Orgueilleux, passionnés, pourvus à la fois des dons des meilleurs funambules et des techniciens hors pairs, les coureurs français prirent la balle au bond. Fascinés par ces drôles de machines aux possibilités de vitesse extravagantes, les sponsors, nouveaux mécènes, apportèrent le pétrole pour étayer les idées folles. Les chercheurs aéronautiques se mirent de la partie. Résultat : les grands multicoques actuels, baptisés les formules 1 de la mer, réalisent des prouesses sur l'eau. Ils pèsent autour de 10 tonnes, mesurent 25 mètres de long pour les plus grands, portent sur des mâts de 30 mètres des voilures qui n'en finissent pas de grossir. De 300 m² aux allures près du vent, ils approchent désormais les 900 m² sous spinnaker lorsque le vent les pousse. Les records tombent. Récemment aux Antilles, l'un de ces monstres réalisa plus de 27 noeuds (50 km/h) sur 1 mile (1.852 m). En 24 heures, certains d'entre eux accomplissent plus de 400 miles dans des conditions favorables. „Jet Services” détient actuellement le record de la traversée de l'Atlantique en 8 jours 16 heures et récemment, „Fleury Michon” a prouvé que le mur des 8 jours pouvait être crevé.

Un rallye

Jusqu'à présent, ces multicoques avaient

l'Atlantique pour terrain de jeu : depuis une dizaine d'années, les organisateurs ont multiplié les parties au risque de rendre pâlottes ces étonnantes moyennes aux yeux du public.

Avec la course de l'Europe — TAG, les bateaux longeront les côtes européennes et l'intérêt sportif de la compétition change complètement de nature. Alain Gabbay, le skipper de „Charles Heidsieck” déclare : „Cette nouvelle épreuve ressemble davantage au rallye Paris/Dakar plutôt qu'à un grand prix de formule 1. A l'image du désert, il faudra tenir compte des creux et des bosses et non filer droit sur un bitume lisse et propre”. Vainqueur de la dernière course transatlantique en solitaire, Yvon Fauconnier qui sera au côté de Mike Birch à bord de „Formule TAG”

met, quant à lui, l'accent sur l'importance des options météorologiques et la justesse du choix de route pensant qu'à cette époque de l'année, „l'instabilité du temps rendra la „Nav” délicate. Les dépressions qui ne sont pas encore nées et la terre chauffée par un soleil ardent peuvent contribuer à la formation de brises thermiques mal établies à certains endroits du parcours”.

Réunis en trois formules selon leurs tailles, les coureurs se battront dans leur catégorie de manière à donner des chances même aux plus petits (13 m) et éviter la surenchère à la longueur et donc au prix très élevé nécessaire à la recherche, à la construction, à la mise au point des géants.

Autre particularité : le classement par points. Chaque concurrent cumu-



lera des points aux étapes en fonction de sa place. A chaque départ, ce système permettra de relancer la course et de redistribuer les chances pour chacun des huit Grands Prix. Les distances très variées (60 à 600 miles), la configuration de la côte, la présence du courant, l'établissement de micro-climats à cette époque de l'année devraient faire de chacune des étapes une course à part, d'autant plus que les 82.000 écus de prix seront répartis aux trois gagnants du classement général à Porto Cervo, mais aussi aux trois vainqueurs de chaque étape.

Une course à l'échelle de l'Europe revêt mille facettes. C'est à la fois sa richesse et sa difficulté. Ce sont les marins d'une même flotte qui laisseront le port de Kiel dans leur sillage, contourneront le Danemark, avant de faire route vers le sud et les villes aux tuiles rouges de la Méditerranée. De tous temps, les bateaux ont été des ambassadeurs sur mer ; des traits d'union entre les pays. Ils ramenaient le thé d'Extrême Orient, le nitrate du Chili, les céréales et le charbon d'Australie. Quelque soit leur nationalité, les marins de tous les pays parlent le même langage. Ils font face au même mauvais temps, souffrent des mêmes maux, découvrent les mêmes joies lorsque le vent vient sur l'arrière permettant d'allonger la foulée ou que la terre monte sur l'horizon et se fait plus précise. Les Européens, au fond, ne ressemblent-ils pas pour beaucoup à cette famille de la mer ? Habitant sur ce petit cap d'Asie qu'est leur continent, les Européens sont l'équipage d'un même bateau.

Daniel Gilles

La course de l'Europe - TAG

- Nombre de participants : 30.
- Réservée aux multicoques de plus de 13 mètres
 - Formule 1 : supérieur à 18,28 m.
 - Formule 2 : de 15,24 m à 18,28 m.
 - Formule 3 : de 13 m à 15,24 m.
- Départ de KIEL (RFA) : 9 août.
- Arrivée à PORTO CERVO (Italie) : 6 septembre.
- Huit étapes :

Départ 9 août : KIEL - LA HAYE	: 640 mil.
(Hollande)	
Départ 14 août : LA HAYE - ZEEBRUGGE	: 60 mil.
(Belgique)	
Départ 16 août : ZEEBRUGGE - TORQUAY	: 265 mil.
(Angleterre)	
Départ 19 août : TORQUAY - LORIENT	: 235 mil.
(France)	
Départ 23 août : LORIENT - LISBONNE	: 650 mil.
(Portugal)	
Départ 27 août : LISBONNE - BENALMADENA	: 335 mil.
(Espa.)	
Départ 31 août : BENALMADENA - TOULON	: 660 mil.
(France)	
Départ 5 sept. : TOULON - PORTO - CERVO	: 220 mil.
(Italie)	
- Distance totale : 3.000 miles.
- Durée de course : 1 mois.
- Organisateur : Association pour la promotion des courses à la Voile en Europe,
5 Boulevard de Lesseps, 78000 Versailles.

La technologie de pointe européenne et les bateaux à voile

„Astérix s'y connaissait à peu près autant en aciers spéciaux que nous en matériaux composites”



Le 9 août, la première course européenne de bateau à voile affrontera la haute mer à partir du port allemand de Kiel. Du 14 au 16 août, les multicoques les plus modernes du monde feront escale à Zeebrugge. Ils mettront ensuite le cap sur le Royaume-Uni, la France, le Portugal et l'Espagne.

Après avoir parcouru 3000 miles, ils aborderont, aux environs du 6 septembre, au port italien de Porto Cervo, la Mecque de la marine à voile. Cette entreprise a reçu l'appui de la Commission européenne qui a déboursé près de deux millions de francs. Pourquoi la Communauté finance-t-elle une telle manifestation sportive de haut niveau qui de surcroît a un côté élitiste ? Nous avons eu une conversation avec André Cocquyt qui en tant que directeur de Amtec connaît tout de l'évolution de la construction navale.

„A première vue, en s'intéressant à cette course à la voile, la Communauté européenne patronne un divertissement de la jet society, un événement mondain réservé à quelques privilégiés. Toutefois, quiconque y regarde d'un peu plus près constate que l'entreprise peut très bien se révéler intéressante, voire très intéressante pour tout le monde. En effet, si la technologie mise au point pour ces bateaux est perfectionnée et appliquée dans d'autres secteurs industriels tels que l'industrie automobile, la facture énergétique de l'Europe diminuera à terme de manière considérable. Cela nous intéresse tous”.

André Cocquyt, l'auteur de cette déclaration, parle d'autorité. Responsable du bureau d'étude Amtec à Willebroek, il est avec la société française SPS et la société britannique SP à l'avant-garde du progrès

technologique en matière de construction navale. Leur champ d'action initial, à savoir la navigation de plaisance, est de plus en plus exploité et élargi à d'autres secteurs connexes qui bénéficient tout autant des fruits de la recherche expérimentale.

Les firmes fonctionnent comme des laboratoires qui expérimentent des matériaux révolutionnaires baptisés „matériaux composites”. Aussi solides et résistants que l'acier, ils sont beaucoup plus légers”, dit Cocquyt. „Leur intérêt est évident. Tout ce qui bouge a besoin d'énergie. Plus un objet est léger, moins il absorbe d'énergie. Toute structure que vous pouvez construire en acier peut aujourd'hui être réalisée en matériaux composites six à dix fois plus légers. L'économie d'énergie est évidemment proportionnelle.

Les matériaux composites sont la plupart du temps élaborés à base de dérivés du pétrole mais nous donnons la préférence aux fibres naturelles étant donné leur prix de revient inférieur. Ces fibres sont de trois types : de verre, de carbone ou d'aramide. Elles sont fournies sous forme de tissu ou d'écheveaux. Il y a en outre les résines à l'aide desquelles on les colle. Le processus au cours duquel ces deux éléments de base doivent être réunis s'effectue entièrement manuellement, ce qui signifie qu'il prend du temps et qu'il coûte cher. Le prix de revient de ces matériaux composites est donc actuellement très élevé par rapport à celui de leurs petits frères en acier. Le bateau à voile „Côte d'Or” que nous venons de construire sur ce chantier aurait coûté la moitié s'il était en acier. C'est pourquoi, en vue de diminuer le

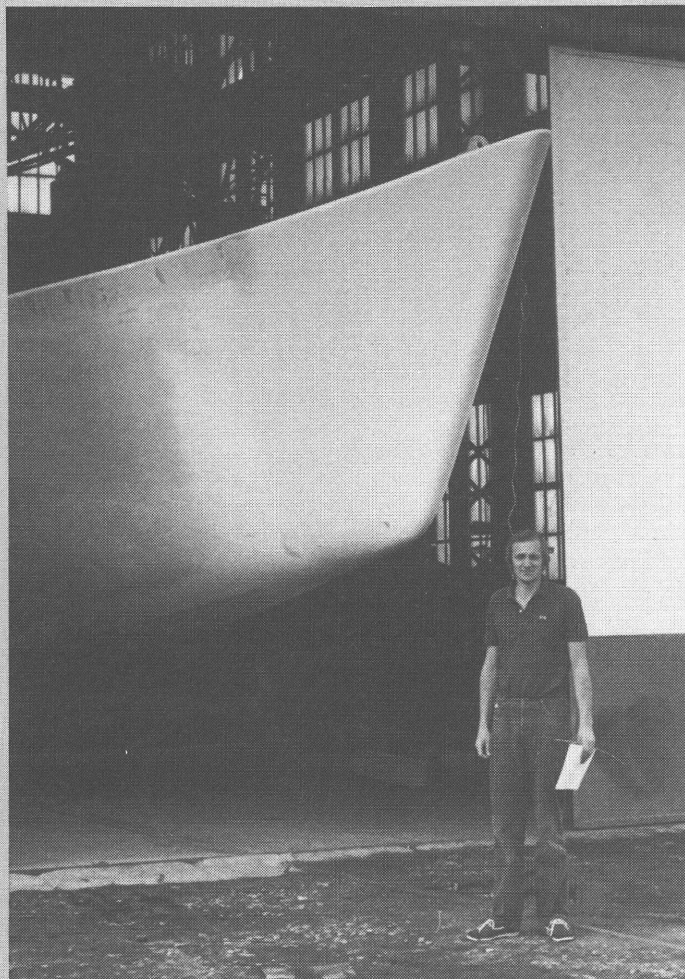
prix de revient, nous faisons beaucoup de recherches relatives à la mise au point des méthodes de production.

Automobiles

Selon André Cocquyt, l'Europe ne s'y connaît pas plus aujourd'hui en matériaux composites qu'Asterix et Obelix, à leur époque, en aciers spéciaux. „Nous disposons des matières premières et nous savons comment les mettre en forme, exactement comme Obelix était capable de forger et de mouler le fer. Nous n'avons toutefois encore aucune idée de la manière dont nous pourrions le faire rapidement, correctement et avec efficacité. En d'autres termes, toute la technologie reste à développer. C'est l'une des raisons qui, pour le moment, freine considérablement l'utilisation de matériaux composites dans l'industrie automobile, alors que les avantages qui en résulteraient sautent aux yeux. Les fabricants d'automobiles veulent en effet être en mesure de lancer en un minimum de temps sur le marché un produit de série. Avec les matériaux composites cela n'est pas encore possible, étant donné l'importance du travail manuel qu'il y a à accomplir et qui fait d'ailleurs beaucoup augmenter les prix.

Parallèlement, nous avons contribué au développement de la carrosserie des voitures de rallye. Notre prototype pèse encore à peine un quart de la version en acier. La voiture en matériaux composites devrait donc absorber beaucoup moins d'énergie en dépit du fait que sa carrosserie serait tout aussi solide”.

D'autres secteurs qui veulent tirer parti de ces avantages et possibilités se heurtent toujours à des problèmes de même nature, raconte encore André Cocquyt. „Les avions sont actuellement encore en aluminium mais la prochaine génération d'appareils sera en matériaux composites. Les prototypes



André Cocquyt : „Un yacht dans la construction auquel n'entre ni un clou ni une vis”.

existent. Les avions militaires sont déjà construits à l'aide de fibre de carbone, les planchers et des parties des ailes des avions de passagers sont déjà en matériaux composites. Les transports publics suivent. Les planchers des autobus sont en matériaux composites qui ne sont pas seulement plus légers et coûtent donc moins cher en énergie mais qui sont en outre inoxydables. Les bateaux en matériaux composites semblent ne demander presque aucun entretien et ils ont en outre en moyenne une durée de vie supérieure à celle des bateaux en métal. Un transport de fret en acier tient généralement le coup vingt à trente ans, un bateau en matériaux composites, trente à

quarante ans. Cela présente un avantage financier : leur amortissement peut être réalisé sur une plus longue période. La marine belge fait actuellement construire des dragueurs de mines en fibre de verre renforcée.

Toute la construction navale est en train de se reconverter mais, selon les estimations le cycle tout entier prendra de dix à vingt ans.

Les vraquiers doivent d'abord être agréés par l'inspection maritime qui à cette occasion fait appel aux experts des compagnies d'assurance. Cette seule expertise peut demander deux à trois ans.

Comme nous l'avons dit, les techniques de production elles-mêmes doivent

être adaptées et mises au point afin de devenir rentables. Les chantiers devront alors se reconverter afin de pouvoir mettre ces techniques en œuvre. Cela ne se fera pas en un tour de main.

Bateaux à quille

Le directeur d'entreprise qu'est Cocquyt se réjouit de l'appui que lui apporte la CE : „Les bateaux les plus révolutionnaires du moment participent à cette course. C'est la raison pour laquelle la Communauté apporte son appui à la technologie de ce domaine.

Il ne s'agit pas seulement d'un renouvellement révolutionnaire des matériaux mais aussi de la forme. Seuls les multicoques participent à la course. Ces bateaux ont souvent l'air d'avions à voile.

Comme toutes les bonnes idées, le point de départ est tout à fait simple. Les monocoques classiques captent dans leurs voiles tant de vent qu'ils doivent contrebalancer son effet par leur quille, pour éviter de chavirer. Cette quille absorbe de l'énergie.

Avec la nouvelle génération des multicoques, le danger de chavirer est pratiquement négligeable du fait de leur largeur. L'énergie éolienne est directement convertie en vitesse, alors qu'avec un bateau à quille une partie de l'énergie est absorbée par l'inclinaison du bateau et la nécessité de déplacer une masse supplémentaire (la quille représente jusqu'à 50 % du poids total de l'embarcation).

L'adoption des multicoques va de pair avec l'utilisation des matériaux composites. En effet, les multicoques ne peuvent être réalisés qu'en matériaux légers, sans quoi ils n'ont ni la rigidité ni la résistance voulues. Ce type de bateaux permet d'atteindre facilement des vitesses de 50 km/heure, ce qui est inconcevable avec des bateaux à quille.

Les multicoques n'ont fait leur apparition qu'il y a unè dizaine d'années et dans ce domaine l'Europe est très en avance sur le reste du monde.

Le développement et la recherche s'effectuent en Europe, exception faite des efforts modestes accomplis en Australie où l'on fait un usage beaucoup plus traditionnel des matériaux. Aux Etats-Unis, ces recherches n'intéressent que quelques isolés qui restent prudemment dans le sillage de l'Europe.

C'est surtout la France qui montre la voie, peut-être parce que les Français ont plus d'eaux territoriales que les autres, que leur créativité s'exprime plus librement et qu'ils font aussi preuve d'audace. Lorsqu'un Allemand lance un produit sur le marché, il s'entoure de tant de garanties qu'il peut être sûr à 100 % que son produit marchera.

Les Britanniques jouent sur deux tableaux. Ils créent côte à côte deux générations de bateaux. Ils continuent à construire des bateaux à quilles traditionnels, avec des matériaux

composites, mais ils développent en même temps les multicoques.

La technologie joue dans la modernisation de la construction navale un rôle des plus importants, le chiffre d'affaires aussi, même si l'on ne dispose pas encore d'informations précises. Ce secteur d'activité a en effet commencé à s'organiser depuis quelques années. André Cocquyt estime à trois milliards de francs environ le marché européen des bateaux de compétition et à 30 milliards celui des bateaux de plaisance.

Agressif

Amtec lui-même a vu le jour en 1979. André Cocquyt a découvert les matériaux composites en Californie, lors d'une visite de travail qu'il y a effectuée pour une firme d'informatique qui l'employait alors. Passionné de voile, il s'est d'emblée intéressé aux possibilités des matériaux composites. Amtec a d'abord vu le jour en tant que bureau d'études. „Au début, nous ne nous occupions que d'ingénierie.

Nous avons rapidement dû créer un service de distribution des matériaux lorsqu'il est apparu que les constructeurs de bateaux éprouvaient très souvent bien des difficultés à trouver les matériaux voulus.

Nous avons aussi conçu bon nombre de prototypes, sur commande, de même que les systèmes de production adaptés à la réalisation de ces prototypes”.

Pourquoi n'avoir pas d'abord fait des expériences avec les autos et les bus au lieu de yachts que les gens utilisent quand même beaucoup moins ? „Le grand avantage est d'avoir affaire à l'un des milieux les plus agressifs, tant chimiquement que mécaniquement, dans lesquels vivent les hommes, à savoir la mer. Ce qui tient le coup en mer s'imposera automatiquement dans l'industrie.

Si par exemple un bus tombe de 6 mètres de haut, il n'en reste rien. Or, c'est précisément ce qui arrive régulièrement avec les bateaux. Un bateau de 33 tonnes passe sur le sommet d'une vague de 5 à 6 mètres et puis il tombe. Ce

bateau doit faire face à une accélération de 2 à 3 g, il doit lui survivre et poursuivre sa route.

Nous mettons actuellement la dernière main à „Côte d'Or”, yacht dans la composition duquel n'entre ni un clou ni une vis. La pression que le pied de mât exerce sur le bateau est d'environ 80 tonnes. Le bateau doit donc pouvoir supporter des pointes de charge très importantes. Si nous réussissons à faire fonctionner une telle structure et à lui faire effectuer une fois ou deux le tour du monde, l'expérience acquise sera facilement transposable dans d'autres domaines industriels”.

Le „Côte d'Or” est le plus grand bateau de compétition jamais construit en Europe. Le navigateur français Eric Tabarly va bientôt le conduire autour du monde. Cocquyt espère ainsi figurer dans le prochain livre Guinness des records. Le 7 juin, à 9 heures du matin, il a fait venir un huissier pour constater que la construction du yacht était effectivement achevée.



Les travaux avaient commencé à la Saint Valentin, le 14 février 1985 et dans le monde de la voile, on avait parié que le bateau resterait au moins 8 mois en chantier. Les enseignements recueillis pendant la construction sont au moins aussi importants pour l'équipe d'Amtec que le temps record dans lequel le bateau a été terminé.

„Nous avons élaboré une théorie pour la construction d'une très grande coque en matériaux composites mais nous ne savions pas tout à fait ce que seraient les difficultés techniques. Nous les avons découvertes chemin faisant, de même que les solutions”.

Depuis 1979, de telles expériences ont beaucoup fait progresser la firme vers son premier objectif : mettre au point des matériaux composites rentables.

L'utilisation des résines a été considérablement modifiée et l'on a aujourd'hui besoin de moins de fibres pour arriver à un même résultat final. Cela est essentiel si l'on sait par exemple que les fibres de carbone coûtent pratiquement 4.000 francs le kilo, une même quantité d'acier coûtant 30 à 40 frs.

Les techniques de production s'améliorent aussi. Ainsi, un hangar a été transformé en four dans lequel la structure en fibres est cuite à une température de 80 °. Grâce à ce pro-

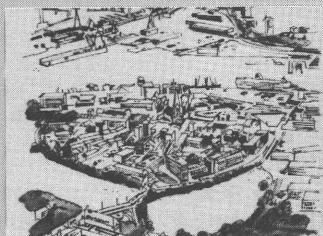
céde de cuisson au four, on économise 50 % d'énergie.

L'étape suivante comporte le collage mécanique et l'application automatique de la structure en fibres. Jusqu'à présent, ces produits de haute technologie sont en effet encore fabriqués le plus souvent manuellement...

Entretemps, Amtec a aussi en chantier un nouveau projet de deux ans. Aujourd'hui, personne ne peut dire exactement, chiffres à l'appui, quel effet les forces de la mer auront sur les multicoques. Ils sont beaucoup plus légers et leur comportement face aux vagues est différent, provisoirement mal connu. La plupart de ces bateaux révèlent eux aussi après une

année ou deux de navigation des signes de vieillissement ou des défauts. C'est pourquoi la firme va construire un nouveau prototype révolutionnaire sur lequel on procédera à des mesures pendant la navigation.

Cela non plus n'a pas été décidé pour donner seulement satisfaction à des fanatiques des yachts de luxe. Il semble bien en effet qu'au cours des décennies à venir, la navigation maritime, tant pour le transport des marchandises que pour celui des passagers s'inspirera des bateaux à voile de technologie avancée dont quelques exemplaires sont déjà en construction en France et au Japon.



Kiel

Comme point de départ du Tour d'Europe à la voile, on pouvait difficilement mieux choisir que Kiel (prononcez „Kiiiiiiiil”, pour faire „branché”). Le nom de ce port de la mer Baltique est en effet associé, dans l'esprit de tous les Allemands, à la „Kieler Woche”, grande épreuve de yachting d'une durée d'une semaine.

Cependant la ville vit surtout de la construction navale et de l'industrie mécanique, sans oublier la minoterie, la pêche et, bien sûr, la brasserie. Au siècle dernier, à partir de 1871, Kiel devint une base navale importante.

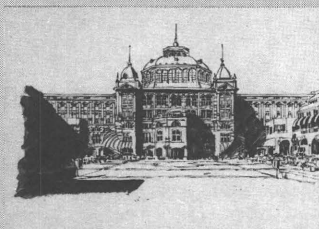
Les Kieloïses s'apprêtent à fêter dignement le départ du Tour d'Europe à la voile et il faut s'attendre à une ambiance digne d'un carnaval munichois ou colognais, qui ne cessera que lorsque le dernier concurrent aura disparu à l'horizon.

La Haye

Port historique et siège du gouvernement, La Haye offrira au concurrents du Tour d'Europe à la voile un bel échantillon d'hospitalité hollandaise.

En fait, les bateaux mouilleront à Scheveningen, tout près de là, qui est à la fois un port de pêche actif et une station balnéaire florissante. Des milliers de spectateurs y salueront l'arrivée des yachts.

Les concurrents n'auront, hélas ! guère le temps d'explorer l'intérieur de cette industrielle nation conquise sur les flots et où un quart de la population vit en dessous du niveau de la mer. Aux amateurs de couleur locale, signalons que les tulipes et les moulins à vent sont toujours là.



Zeebrugge

C'est un port de commerce actif, où certains travaillent dur tandis que, pour d'autres, il est synonyme de vacances. C'est à Zeebrugge, en effet qu'accostent de nombreux transbordeurs de voitures (que les Anglais appellent „car-ferries”) venus de Grande-Bretagne avec leur plein de touristes.

Généralement, ceux-ci n'ont qu'une hâte : reprendre le volant et foncer vers les plages du Sud. Ils oublient que, tout près d'eux les plages belges offrent, à défaut d'un soleil garanti, maintes attractions, du sable fin et une ambiance bon enfant.

Les restaurants de la côte belge sont de très bonne qualité, les hôtels confortables et les mouillages pour bateaux de plaisance sont bien aménagés.

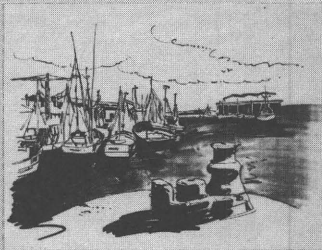
Les participants du Tour d'Europe à la voile espèrent bien, cependant, ne pas avoir à faire usage des chantiers de réparations zeebruggeois...

Torquay

Torquay, où feront escale les voiliers de la course européenne au mois d'août, est bien connu dans le monde de la mer. Avec sa baie naturellement bien protégée, c'est un refuge habituel pour les bateaux de toutes tailles. On y organise aussi depuis plusieurs années des courses à moteur.

Le port offre de nouvelles installations pour attirer les équipages et cette sélection pour servir d'escale à la course et une victoire importante pour Torquay. Le club, à un jet de pierre du port et avec vue sur Brixham de l'autre côté de la baie ainsi que sur le large, réserve un accueil chaleureux aux participants. La ville toute entière se prépare d'ailleurs à prouver à l'occasion de cette visite qu'elle est la première station balnéaire et le premier port de plaisance de la côte sud de l'Angleterre et qu'elle mérite bien son appellation de „reine de la riviera anglaise”.





Lorient

Port de guerre, port de pêche, port de commerce, port de plaisance : de quelque manière qu'on l'aborde, Lorient doit tout à la mer.

De son riche passé historique, il ne reste plus que quelques rares vestiges : presque entièrement détruit durant la seconde guerre mondiale, le centre de la ville a, en effet, été reconstruit dans le „style” impersonnel des années 50.

Les concurrents du Tour d'Europe à la voile s'y sentiront cependant chez eux. Car, pour trouver de fameux marins, rudes et têtus à la mode bretonne, pas de meilleur endroit que Lorient...



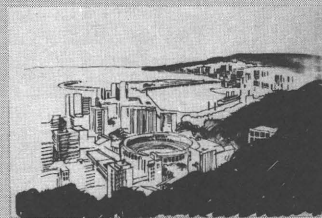
Lisbonne

Lisbonne — sera, à partir de l'an prochain, l'une des capitales de la Communauté européenne. Mais dès le mois d'août, ce grand port historique qui vit partir tant d'expéditions et d'explorateurs, accueillera l'armada des yachts participant au Tour d'Europe à la voile.

Inutile de dire que Lisbonne possède toutes les installations nécessaires pour accueillir dignement

les concurrents. En ce qui concerne l'ambiance, la ville possède également tout ce qu'il faut, où il faut et quand il faut.

A la veille d'une nouvelle étape de l'histoire du Portugal, Lisbonne ne manquera pas de considérer comme un symbole l'arrivée des voiles blanches porteuses du message européen.



Benalmadena

Benalmadena permettra aux concurrents du Tour d'Europe à la voile de souffler un peu après les efforts des étapes précédentes.

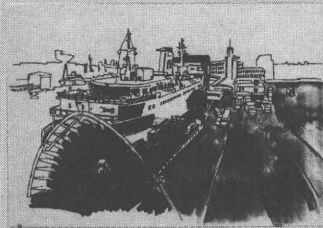
Situé sur la Costa del Sol, un peu éclipsé par sa prestigieuse voisine, Torremolinos, c'est une grosse bourgade de 9.000 habitants qui, aux mois d'été, deviennent minoritaires face à l'invasion des vacanciers venus de l'Europe entière.

Benalmadena a cependant quelque chose à offrir à l'amateur de culture, sous la forme d'un musée d'art pré-colombien situé sur une colline voisine. Mais, bien sûr, comme toute cette partie de la côte espagnole, c'est un „brunissoir” efficace où, chaque année, des milliers de personnes viennent cultiver l'art subtil de ne rien faire.

Toulon

Base navale clé sur la Méditerranée, Toulon, avec son port abrité des éléments par les collines avoisinantes et sa jetée, est un endroit idéal pour une escale de la course européenne.

Les multicoques sont sûrs d'être bien accueillis et de bénéficier de facilités de première classe. Toulon



est en effet un centre de construction navale et de réparation de bateaux et est également bien connu pour sa manufacture d'armement. Il partage ces industries avec La Seyne-sur-mer à cinq kilomètres de là.

Les équipages découvriront à Toulon l'arsenal et les fortifications datant du XVII^e siècle. Ils furent construits après qu'Henri IV ait encouragé le développement de la région comme base navale.



Porto Cervo

Porto Cervo, au cas improbable où vous l'ignorez, se trouve en Sardaigne et c'est là que les concurrents du Tour d'Europe à la voile franchiront la ligne d'arrivée.

Au cours des années 60, architectes et promoteurs en ont fait une station balnéaire de luxe avec, bien entendu, une grande „marina”. Battus par les vents et les vagues, les concurrents du Tour iront donc s'amarrer à côté (à couple, comme disent les marins) des yachts de luxe étincelants, peuplés de créatures de rêve et de messieurs dont on voit la photo dans les journaux.

Mais c'est sans doute un accueil „à la bonne franquette” qui attendra nos hardis navigateurs au terme de leur périple, car Porto Cervo sait discerner les marins des habitants de certains yachts qui ne quittent jamais leur mouillage.

Le skipper belge, Philippe Hanin.

Philippe Hanin aime la mer. Il aime la compétition. Il croit en l'Europe. Voilà trois bonnes raisons pour être un des promoteurs (et l'un des participants) du Tour d'Europe à la voile, sous l'égide de l'association „Sail for Europe”.

Philippe Hanin a été l'un des „pères” du „Traité de Rome”, nom du voilier qui enleva tant de prix. Il en fut même le „skipper” lorsque le „Traité” se classa troisième dans le Tour du monde à la voile de 1977-78.

Cependant, cette année, il posera son sac sur un autre bateau, le „Richmond” qui, malgré ce nom bien anglais, représentera la Belgique dans le Tour d'Europe. L'épreuve durera un mois et conduira les concurrents de Kiel, en Allemagne à Porto Cervo en Italie, en passant par tous des pays de la Communauté à l'exception du Danemark, de l'Irlande et de la Grèce. Au total 3.000 milles marins, parcourus entre le 9 août et le 6 septembre.

Philippe Hanin a épousé la mer il y a une vingtaine d'années, par l'intermédiaire d'une petite chaloupe. Le „Richmond”, dont il sera bientôt le maître après Dieu, est un trimaran de 18 mètres conçu et construit en 1982 en Grande-Bretagne. Bien entendu, le skipper et le bâtiment ont déjà fait connaissance à l'occasion de nombreuses sorties en mer, avec un équipage trié sur le volet.

Une grande firme industrielle patronnera („sponsorisera”, comme on dit en français) le Richmond, ce que Philippe Hanin considère comme une grande date dans sa carrière sportive. Pour le moment, il fait bouillir la marmite en exerçant le métier d'avitailleur de navires mais son ambition est d'accéder à la compétition professionnelle.

Le recours à un patronage commercial n'est pas bien vu de tout le monde. Philippe Hanin pense au contraire que c'est une bonne chose car elle contribue à débarrasser la voile de son image de marque élitiste. Celle-ci fut méritée autrefois : elle ne l'est certainement plus aujourd'hui.

„D'ailleurs, dit-il, si cette réputation d'élitiste était encore justifiée, je ne serais pas un adepte de ce sport”.

Philippe Hanin a été le premier membre de sa fa-

mille qui se soit lancé dans la compétition maritime. Il en est d'autant plus reconnaissant aux siens. Il est évident en effet que son amour de la mer se traduit par de longues et fréquentes absences. Mais Mme Hanin est d'autant mieux placée pour faire preuve de compréhension envers son mari qu'elle pratique elle-même la voile. Le couple a deux enfants, Morgan, 7 ans, et Alharald, 5 ans : deux loups de mer en herbe, bien entendu. Car bon sang ne saurait mentir.



Récréation près de l'eau

Pour traverser la Manche, les moyens originaux ne manquent pas : cela va du vieux tonneau à la baignoire à hélice, en passant par la bicyclette flottante à aubes. Les idées sont nombreuses. Les mettre en pratique, c'est une autre paire de Manche. Néanmoins la variété des systèmes envisagés démontre éloquemment le besoin qu'ont nos contemporains de se mouiller et de s'ébrouer dans l'eau salée.

C'est là la manifestation d'une tendance plus générale, qui est la recherche d'une vie plus saine, à grand renfort d'alimentation naturelle, de jogging, d'aérobique, de piscines, etc. Nos plages, polluées ou non, sont envahies par un nombre croissant d'humains plus ou moins dénués qui contemplant, au loin, des armadas impressionnantes de planches à voile. Des côtes d'Irlande aux îles grecques, les „véliplanchistes” règnent sur les vagues, comme autrefois Britania. L'essor phénoménal de la planche à voile a permis aux prix de baisser, donc à la demande d'augmenter plus encore, qu'il s'agisse d'achat ou de location.

La location, en effet, continue à se développer, tant pour les planches, que pour les voiliers ou pour les hors-bords. L'heure de plaisir aquatique coûte

moins cher, grâce à cette formule, qui a également l'avantage de vous délivrer des problèmes de transport, d'entretien et d'hivernage.

La natation devient de plus en plus populaire. Cela permettra-t-il à l'Europe occidentale de „produire” un jour des phénomènes comme Mark Spitz ou Ute Geweniger ? L'avenir nous le dira. Il est certain que les piscines communautaires pourraient servir de nids à l'éclosion de nouveaux talents sportifs. Comme la Belge Ingrid Lempereur et la Britannique Sally Hardcastle, pour ne citer qu'elles, qui seraient fort capables, un jour, de damer le pion aux walkyries est-allemandes, canadiennes, américaines ou australiennes. Chez les hommes, l'Allemand de l'ouest Michael Gross a déjà prouvé, à Los Angeles, qu'il appartient à la catégorie des meilleurs.

Cependant, l'infrastructure de la natation ouest-européenne aurait besoin de changements profonds, avant que l'on ne puisse sérieusement songer à supplanter les colosses d'Europe de l'Est. Dans les démocraties populaires, en effet, c'est dès le plus jeune âge que l'on recherche les talents natatoires, pour les diriger aussitôt vers les fabriques nationales de champions. A l'Ouest, par

contre, c'est le règne de l'individualisme : le nageur ou la nageuse sont seuls à faire face aux pressions de la vie et des études, entre deux séances d'entraînement...

Du ski nautique ?

Si vous n'avez pas peur de vous mouiller, alors vous possédez déjà une des qualifications essentielles pour faire du ski nautique. Une chose, en effet, est certaine : vous allez passer, au début, pendant l'apprentissage, autant de temps dans l'eau que sur l'eau.

Le ski nautique est avant tout une question d'équilibre — tout comme le ski sur neige. Une fois cela acquis, rien ne pourra plus vous arrêter et vous glisserez sur les flots de manière irrésistible. Pliez les genoux, gardez les bras bien tendus et admirez le paysage, tandis que votre remorqueur vous entraîne à la vitesse de 35 km/heure !

Vous ne tarderez pas à faire des progrès et à vouloir passer au stade suivant : skier sur une jambe. A partir de là, le ski nautique s'apparente un peu au vélo : ça ne s'oublie plus. Et puis, pour vous inciter à vous perfectionner, il y a un bon argument : pour rester

sec, le mieux est encore de ne pas tomber à l'eau !

La voile pour tous

Naguère, le „yachting” était l'apanage de la „gentry” européenne, celle qui possédait déjà une chasse en Sologne et un hôtel particulier dans un quartier chic. Aujourd'hui, la voile a remplacé le yachting et, à bord des voiliers, on voit surtout des jeunes gens un peu hirsutes qui se moquent des mondanités : la voile est devenue un sport populaire parce que relativement bon marché. De nouvelles techniques navales ont contribué à réduire le coût de la construction, comme les coques en fibre de verre. Les bateaux sont devenus si légers que certains peuvent se transporter sur la galerie d'une voiture, ce qui dispense de rechercher un mouillage.

Même les hors-bords rapides, qui permettent la pratique du ski nautique, sont devenus abordables, grâce, eux aussi, à la fibre de verre.

En bref, chacun peut chanter avec la satisfaction de l'ambition satisfaite, la chanson qui a bercé toute enfance francophone :

Maman, les petits bateaux

Qui vont sur l'eau
Ont-ils des jambes ?....

Suite de la p. 4.

tales, mais de 7 ans pour les secteurs soumis à une transition classique à l'exception de certaines mesures dont la durée est de 10 ans. C'est également au cours des 10 premières années après l'adhésion que le Portugal bénéficiera d'une aide communautaire de 700 MECUS à la charge du FEOGA pour la réalisation d'un programme de développement des structures agricoles notamment dans les domaines de la production et de la commercialisation.

Pour l'Espagne la durée de la transition agricole est de 7 ans pour la plupart des secteurs, à l'exception de certaines mesures dont la durée est de 10 ans. Dans le cas des matières grasses végétales et des fruits et légumes frais, la durée de la période de transition est de 10 ans, comportant dans le cas des fruits et légumes une période de vérification de la convergence de 4 ans à partir de l'adhésion.

□ Pour ce qui est de la pêche, la période de transition pour les échanges varie entre 7 et, pour les produits les plus sensibles (sardines), 10 ans. Quant à l'accès aux eaux et aux ressources, l'intégration dans le régime établi par la réglementation communautaire a été convenue en

détail (nombre de bateaux, zones de pêche et quotas de capture) pour toute la durée de cette réglementation, sous réserve des modifications éventuelles apportées par le Conseil à l'occasion d'un réexamen 7 ans après l'adhésion. Une période transitoire de 10 ans a été retenue en ce qui concerne l'accès à l'„Irish box”.

Aide au Portugal

□ L'Acte d'adhésion contient également des dispositions transitoires concernant la participation des nouveaux Etats membres aux ressources propres de la Communauté. L'approche retenue est la même que dans le cas de la Grèce. Elles portent sur une période de 6 ans, pendant laquelle l'Espagne et le Portugal bénéficieront d'un mécanisme de restitution dégressive de la contribution TVA ou PNB/TVA due par eux. En outre, le Portugal est autorisé à ne pas verser au budget communautaire pendant les cinq premières années après l'adhésion les droits de douane et les prélèvements agricoles sur les importations des produits couverts par la transition spécifique en deux étapes. Il a été également décidé d'accorder au Portugal un montant de 1.000 MECUS sous forme de prêt sur 6

ans, au titre d'aide à la balance des paiements.

□ L'Acte d'adhésion prévoit en outre les mesures de transition qui s'appliqueront dans les relations entre les deux nouveaux Etats membres. En règle générale, celles-ci correspondent aux mesures appliquées par chacun d'eux vis-à-vis de la Communauté actuelle, certaines modalités particulières étant cependant prévues notamment dans le domaine de l'union douanière. Dans le secteur de la pêche, des dispositions concernant l'accès réciproque ont été convenues pour une période de transition de 10 ans.

Tels sont très sommairement les résultats les plus importants dans les grands chapitres économiques et sociaux des négociations d'adhésion de l'Espagne et du Portugal. Les instruments d'adhésion contiennent en plus un très grand nombre de dispositions précises et détaillées, soit dans les chapitres déjà mentionnés, soit dans les autres domaines couverts par l'acquis communautaire tels que la fiscalité, le droit d'établissement et la libre prestation des services, les mouvements de capitaux etc. En ce qui concerne la politique régionale, aucune mesure de transition n'est prévue et l'Espagne et le Portugal

bénéficieront du Fonds Régional dès leur adhésion.

Période intérimaire

Après la signature des instruments d'adhésion commence la période intérimaire qui va jusqu'au 31 décembre 1985. Pendant cette période, l'Espagne et le Portugal participeront, en tant qu'observateurs, à toutes les activités communautaires s'étendant au-delà du 1.1.1986. La préparation de l'adhésion signifie qu'il s'agit de six mois d'activité intense consacrés principalement à quatre tâches :

□ Certaines adaptations de l'acquis et diverses mesures d'exécution au contenu de l'Acte d'adhésion en fonction des résultats des négociations ;

□ la négociation de protocoles d'adaptation et de transition pour les accords qui lient la Communauté aux pays ACP, pays de l'AELE et aux pays méditerranéens ;

□ l'adaptation de la législation des Etats adhérents pour tenir compte des engagements contractés par la signature des instruments d'adhésion ;

□ préparation dans toutes les institutions de la Communauté en vue de la nomination de fonctionnaires de nationalité espagnole et portugaise.

Conflit sur le prix des céréales

Le Conseil agricole des 11 et 12 juin à Luxembourg s'est terminé dans un climat maussade.

Les Ministres ne sont pas parvenus à se mettre d'accord sur le prix des céréales. L'opposition du Ministre allemand à une diminution de 1,8 % du prix des céréales avait déjà fait que les céréales avaient été sorties du paquet des prix agricoles qui, en principe, devaient être fixés pour le 1er avril. Tenant compte de la situation dans le marché

céréalière, qui est confronté à une surproduction, la Commission avait proposé une baisse du prix de 3,6 %. Le Ministre allemand déclarait ne pouvoir donner son accord, pas même sur le compromis d'une baisse de 1,8 %. Il maintenait qu'il ne pouvait accepter plus qu'une baisse de 0,9 %.

Devant cette impasse, la Commission, responsable de la gestion et du bon fonctionnement du marché agricole, a déclaré être

obligée de prendre les mesures conservatoires indispensables et a décidé d'appliquer provisoirement la baisse de 1,8 % du prix des céréales.

Ces mesures sont prises afin d'éviter des mouvements spéculatifs qui pourraient entraîner des distorsions dans le commerce du produit concerné et créer d'autres incertitudes.

Ces mesures seront d'application tant que le Conseil n'aura pas pris de décision.

Agenda

27.6 : Institut Saint-Hadelin de Visé ; **15.7-9.8** : Information européenne pour la 1ère session de formation langues, Centre de langues, Louvain-La-Neuve et Louvain-en-Woluwe ; **1.8-28.8** : 2ème session de formation langues ; **10.9** : IPOVO-West-Vlaanderen ; **8-9.11** : Réalités européennes du présent.

L'Europe du citoyen



Mr. et Mme Ripa di Meana à la journée Européenne, le 9 mai à Tsukuba.

Vers l'Union européenne !

Pour que la Communauté européenne puisse créer un véritable marché commun d'ici à 1992, comme c'est son objectif déclaré, il est indispensable qu'elle réforme ses institutions a déclaré M. Carlo Ripa Di Meana, membre de la Commission européenne, qui prenait la parole le 30 mai dernier à Londres devant les membres du Royal Institute of International Affairs.

En tête des réformes demandées par l'orateur : le retour au vote majoritaire au sein du Conseil des ministres de la Communauté. L'abus du droit de veto, au nom „d'intérêts nationaux” des plus contestables (comme la composition du chocolat, la conception des balais d'essuie-glaces ou le bruit des tondeuses à gazon) a pour effet de gripper les mécanismes communautaires.

M. Ripa Di Meana doute fortement que l'objectif de 1992 puisse être atteint en l'absence de réformes. Parmi celles-ci il a cité également l'extension des pouvoirs du Parlement européen et l'attribution d'un rôle accru à la Commission dans l'application des directives du Conseil des ministres.

L'orateur a rappelé que, dès 1946, Winston Churchill avait demandé la création „d'une forme d'Etats-Unis d'Europe”.

„Si, a poursuivi M. Ripa Di Meana, tous les pays membres de la Communauté ne se sentent pas prêts à faire partie d'une Union européenne, il n'en faudrait pas moins aller de l'avant avec ceux qui le veulent et qui le peuvent.”

Femmes et recherches

Les „Women's studies” sont bien connues dans les universités américaines. Ce sont des cours spécifiques ou des programmes de recherches consacrées à l'étude des femmes, leur histoire etc. Elles sont encore peu développées dans la Communauté et comportent beaucoup de lacunes, tant dans les sujets abordés que leur répartition géographique.

Selon une enquête récente publiée par la Commission européenne dans „Femmes d'Europe” (Supplément au n° 18 — Femmes et Recherches), ce type d'études apparaît au début des années 1970 dans certains Etats membres et porte sur la situation des femmes dans la société et les perspectives dans ce domaine. L'enquête révèle que des cours existent maintenant dans l'enseignement supérieur aux Pays-Bas, au Royaume-Uni, en Allemagne, en France et en Italie. Il n'est pratiquement pas développé en Grèce, au Luxembourg et en Irlande et aucune université belge n'offre de cours officiels sur ce sujet.

L'enquête estime que le manque de crédits, le conservatisme et la méfiance masculine ont contribué à ralentir le développement de ce secteur dans la CEE, l'Europe restant loin derrière les Etats Unis où existaient, en 1981, 30.000 cours de ce genre.

Si cette enquête est loin d'être complète, elle donne toutefois une bonne vue d'ensemble de la situation européenne et les possibilités offertes aux étudiantes et aux étudiants qui seraient tentés par ces sujets.

Champion des jeunes

1985 est l'année internationale de la Jeunesse et, en juillet, une semaine européenne sera organisée sur ce thème. Pour sa part, M. Gerontopoulos, député au Parlement européen, a pris fait et cause pour les jeunes en proposant d'améliorer leur situation dans des domaines aussi variés que les conditions de détention des jeunes, les programmes d'échanges, l'enseignement des langues ou la mobilité des jeunes européens. Il souligne ainsi qu'en dépit de toutes les pressions exercées pour que la Commission européenne avance des propositions concernant les échanges pour la jeunesse et la reconnaissance mutuelle des diplômes, rien de concret n'a encore été réalisé jusqu'ici.

M. Gerontopoulos propose une série de mesures qui devraient répondre aux aspirations des jeunes. Pour faire face au problème toujours plus aigu du chômage, il faudrait créer un centre inter-universitaire de haute technologie et lancer des programmes de formation et d'éducation, surtout dans le domaine des nouvelles technologies.

Un autre moyen de développer la compétitivité de l'Europe face au Japon et aux Etats Unis est le développement de l'apprentissage des langues étrangères. En effet, contrairement à ces deux pays, l'Europe qui possède un marché pratiquement équivalent, ne possède pas de langue ni d'identité culturelle unique,

LA VIE DE LA COMMUNAUTÉ

ce qui rend toute coopération plus difficile.

Le rapport parlementaire aborde également les problèmes sociaux comme celui de la drogue ou de la délinquance juvénile ou encore la situation des jeunes handicapés physiques ou mentaux.

Selon M. Gerontopoulos, il faut faire des jeunes le pivot du développement socio-économique et du progrès culturel. L'Europe doit prendre en compte leurs besoins et leurs aspirations. Ainsi, les jeunes s'intéresseront à notre Europe et donneront à ce vieux continent un nouvel élan et un nouveau dynamisme, conclut-il.

LOME III

Renforcer la sécurité de l'approvisionnement alimentaire, la protection de l'environnement ainsi que l'utilisation optimale des ressources humaines et énergétiques seront les „priorités absolues” de la Commission européenne dans la mise en œuvre des accords de Lomé III, a affirmé, au cours d'une réunion le 23 mai à Rome, M. Lorenzo Natali, Commissaire chargé du Développement.

Il a souligné que la meilleure façon de garantir les progrès de la coopération en matière de développement était le „dialogue sur les politiques”, l'aide accordée à l'Afrique pouvant être perçue comme un moyen de soutenir les réformes nécessaires dans ces pays. Mais on n'y arriverait que si la volonté de réussite des deux parties concernées était bien réelle.

La déception exprimée par certains observateurs concernant l'efficacité de la politique communautaire d'aide au développement, a ajouté le Commissaire, devrait conduire la Commission à rechercher plus efficacement les meilleurs moyens d'arriver aux résultats souhaités par Lomé III. Il faudra trouver un équilibre entre les mesures d'urgence et les mesures structurelles à long terme.

Situation alimentaire

M. Lorenzo Natali, commissaire européen au développement s'est rendu récemment en Mauritanie, au Mali, au Niger et au Soudan pour juger sur place de la situation alimentaire.

C'est dans le dernier pays nommé que cette situation lui a paru la plus alarmante. Non en raison du volume de l'aide européenne disponible mais bien en raison de l'impossibilité de la faire parvenir rapidement et en quantité suffisante là où elle est le plus nécessaire, c'est à dire dans les régions de l'Ouest du pays.

Pourtant ces régions sont reliées à Port-Soudan, sur la mer Rouge, par une ligne de chemin de fer. Malheureusement, le fonctionnement de cette dernière est freiné par la pénurie de matériel, notamment de matériel roulant. Avec une remarquable rapidité, la Commission européenne a adopté, fin mai, un projet de réhabilitation d'un montant de 66 millions de FF (450 millions de FB). Pour parer au plus pressé, elle a envoyé sur place deux avions transportant du personnel de secours ainsi que du matériel d'urgence.

A plus long terme, il faudra contribuer à réhabilitation de l'agriculture locale. M. Natali présentera prochainement des propositions à ce sujet, propositions dans lesquelles la coordination de l'aide communautaire et des aides nationales tiendra une large place.

Le tourisme

Les programmes intégrés méditerranéens de la Communauté devraient permettre de développer le tourisme, estime Edward Mc Millan Scott, député au Parlement européen.

Selon lui, il faut donner la priorité à ce secteur dont le développement peut avoir des conséquences bénéfiques sur la situation structurelle et socio-économique des régions méditerranéennes.

C'est ainsi qu'il propose que la Communauté prévoie un budget qui inclut l'embellissement des villages pittoresques et la multiplication des panneaux indicateurs pour les touristes.

Les ministres au banc des accusés

Il n'existe pas encore de politique commune des transports. Dans une affaire unique dans les annales de la Cour européenne de Justice, les juges ont décidé que le recours introduit il y a deux ans contre le Conseil des Ministres pour abstention de statuer contrairement au Traité, était recevable à plusieurs titres.

Avec la politique agricole commune, la politique des transports est le seul objectif défini clairement dans le Traité de Rome. Au titre du Traité qui concerne cette politique, plusieurs dispositions sont précisées et la Cour a estimé que les Ministres des Transports de la CE n'ont pas réussi à adopter les mesures nécessaires pour permettre aux transporteurs des Etats membres d'offrir leurs services dans les autres pays de la Communauté.

Elle a toutefois rejeté un grand nombre des autres griefs avancés par le Parlement contre le Conseil, indiquant qu'il revenait en fait aux Etats membres eux-mêmes de décider de la marche à suivre pour arriver à une politique commune dans ce domaine.

Stanley Clinton Davies, Commissaire chargé des transports, a qualifié ce jugement „d'une arme puissante qui crée les conditions requises pour une accélération des progrès dans le secteur des transports, un secteur où le Conseil a manifestement manqué aux obligations que lui imposait le Traité”.

Il a aussi suggéré que la Cour pourrait prendre d'autres initiatives si les Ministres continuaient de s'abstenir de statuer.

„La Cour n'a pas décidé — laissant ainsi une épée de Damoclès au-dessus du Conseil — des conclusions auxquelles elle aboutirait si le Conseil restait inactif. La conséquence pourrait être que la Cour elle-même sanctionnerait toute discrimination de nationalité ou de résidence”.

Pour le moment toutefois, le jugement de la Cour européenne aura pour effet principal de renforcer la pression morale et institutionnelle exercée sur les Ministres pour qu'ils progressent enfin dans la mise en place d'une politique commune dans ce secteur.

9 mai

Journée européenne à Tsukuba.

13 mai

Bruxelles — Conseil de l'Agriculture. Après de longues discussions, les ministres se sont mis d'accord sur les prix agricoles, sauf ceux concernant les céréales dont les prix seront fixés en juin.

14-19 mai

Afrique — Visite du Vice-président Natali au Niger, au Mali et en Mauritanie.

15 mai

Bruxelles — La Commission a approuvé une recommandation du Conseil sur un futur accord global de coopération, concernant des matières économiques et politiques, avec l'Amérique centrale (Costa Rica, Guatemala, Honduras, Nicaragua, El Salvador et Panama)

15 mai

Allègement des formalités frontalières entre le Benelux, la France et la République Fédérale d'Allemagne. Après le 15 juin, un disque vert voyant facilitera le franchissement des frontières.

20 mai

Bruxelles — Visite du pape Jean Paul II à la Communauté Européenne.

20-21 mai

Bruxelles — Conseil des Affaires Etrangères. Préparation du Sommet de Milan qui doit avoir lieu à la fin du mois de juin. — Conseil des consommateurs. Progrès sensibles à propos de la responsabilité des fabricants, mais les décisions importantes doivent encore être prises.

22 mai

Bruxelles — Conseil du Budget. Les ministres ont approuvé le budget 1985 qui reflète les demandes du Parlement. L'aide alimentaire at-

AIDE-**MEMOIRE**

teint les 507 millions d'Ecu, les programmes Intégrés Méditerranéens 120 millions d'Ecu. Le Parlement examinera la proposition des Ministres à sa session de juin.

22 mai

Luxembourg — La Cour de Justice condamne le Conseil pour son manque de décision quant à la politique des transports.

23 mai

Bruxelles — Conseil du Développement. Discussion sur l'aide de la Communauté aux pays Africains frappés par la sécheresse.

23 mai

Bruxelles — Conseil des transports. Le Conseil accueille avec plaisir le plan de Claudio Signorile qui pourrait être la base d'un programme pour une politique européenne des transports.

27-28 mai

Sienna — Rencontre des ministres de l'Agriculture à Sienna afin de définir les orientations générales concernant l'avenir de la politique agricole commune.

28 mai

Bruxelles — Conseil de la Culture. Divergences sur la proposition de la Commission quant au support de la Communauté aux co-productions cinématographiques.

29 mai

Bruxelles — La Commission propose des normes communes de transmission pour les satellites de radiodiffusion afin d'éviter que ne soient adoptés différents standards. La Commission propose également que l'interdiction des industries de

peau de phoques soit prolongée pour une période indéterminée.

30 mai

Bruxelles — Comité de l'Emploi permanent. Le plan de création d'emploi du Ministre Gianni De Michelis a été bien reçu.

31 mai

Bruxelles — Le Vice Président du Nicaragua, Sergio Ramirez rencontre le Président Delors et le Commissaire Cheysson.

3 juin

Luxembourg — Conseil de l'Education. Les Ministres encouragent une plus grande coopération entre les universités et l'industrie et adoptent une résolution promettant une plus grande égalité de chances dans le domaine de l'éducation entre hommes et femmes.

3 juin

Luxembourg — Conseil de l'Industrie et des Télécommunications.

4 juin

Luxembourg — Conseil de la Recherche. Accord de principe pour la définition du programme RACE. Accueil généralement favorable à l'initiative „EUREKA”.

6 juin

Bruxelles — La Commission déplore la décision américaine de vendre à l'Algérie, marché traditionnel européen, du blé à prix réduit.

7 juin

Bruxelles — Le Conseil donne le feu vert à la Commission pour négocier pour la Communauté les problèmes d'acier en cours de règlement avec les USA.

8-9 juin

Stresa — Rencontre officielle des Ministres des Affaires Etrangères afin de préparer le Conseil Européen de Milan.

**Coopération
CEE-Chine**

C'est seulement aujourd'hui que de nombreux pays découvrent l'énorme potentiel de la Chine. Mais la CEE coopère avec ce pays depuis dix ans déjà. M. Zheng Tuobin, mi-

nistre chinois des Affaires étrangères, était à Bruxelles la semaine dernière pour signer un nouvel accord de coopération économique et commerciale, venant ainsi sceller les relations entre les deux partenaires.

De part et d'autre, on se réjouit de la nouvelle „phase” de coopération ouverte par cet accord.

Après la signature, le Ministre chinois a déclaré au Commissaire européen Willy De Clercq que la Chine avait surtout besoin de l'aide européenne dans les secteurs des technologies de l'information et des télécommunications. Avec 300.000 entreprises chinoises à moderniser, la balle est dans le camp des Européens qui devront prouver leur savoir-faire.

Les nouveaux pauvres

La situation d'un nombre croissant de citoyens de la Communauté européenne ne cesse d'empirer, sous l'effet du chômage et, plus particulièrement, du chômage de longue durée. C'est la constatation qui domine le „Rapport sur l'évolution sociale” en 1984, que la Commission vient de publier.

Les auteurs de ce document font remarquer que les mesures d'assistance sociale auxquels les chômeurs „en fin de droits” doivent avoir recours pour survivre „n'ont pas suivi l'évolution générale des revenus”. Beaucoup de chômeurs qui avaient réussi jusqu'alors à conserver un niveau de vie acceptable se trouvent maintenant dans le dénuement.

Le rapport constate que les gouvernements des pays membres ont souvent été amenés à réduire leur budget d'assistance sociale. Les principales victimes de ces mesures sont les familles nombreuses, les parents veufs, séparés ou les célibataires ainsi que les personnes âgées. Or, en ce qui concerne ces dernières, il faut souligner que les „plus de 65 ans” sont aujourd'hui, dans la Communauté, au nombre de 40 millions, contre 26 millions en 1960. Cette tendance est appelée à se poursuivre, d'où une charge supplémentaire sur les budgets sociaux. La communauté, au sens général du mot, a donc le devoir d'intervenir : gardes d'enfants, soins aux handicapés et aux personnes âgées, et autres formes de solidarité de voisinage.

Transports dans le Tiers-monde

Les pays du Tiers Monde risquent de se trouver bientôt en présence de graves problèmes dans le domaine des transports et il appartient aux pays occidentaux de leur apporter dès maintenant une aide en la matière. C'est ce qu'a déclaré récemment M. Ridley, président directeur général du métro londonien, qui prenait la parole à Bruxelles dans le cadre du 48ème congrès annuel de l'Union internationale des transports publics.

„Compte tenu du mauvais état des routes, de l'entretien précaire des véhicules et parfois de l'impru-

dence des conducteurs, les transports publics dans le Tiers Monde sont, au mieux, inconfortables et, au pire, dangereux”, a encore déclaré M. Ridley. Et l'orateur de recommander aux membres de l'UITP de susciter des contacts bilatéraux avec les pays en voie de développement. Parmi les mesures de coopération suggérées : formation de personnel, informations pouvant paraître dans un manuel de l'UITP au sujet du fonctionnement des divers réseaux de transports, etc.

Cependant, les transports publics dans le Tiers Monde n'ont pas été les seuls sujets abordés au cours de ce congrès, dont les participants ont également pu prendre connaissance des dernières nouveautés, dont certaines seront monnaie courante dans les villes de demain.

Par exemple : vous êtes dans une ville étrangère. Vous voulez, pour aller de A à Z, prendre l'autobus. Mais lequel ?

SITU vous le dira. Il s'agit d'un appareil qui sera installé aux arrêts : vous appuyez sur quelques boutons et SITU vous donne instantanément les indications dont vous avez besoin. L'appareil est actuellement à l'essai à Paris : il ne connaît encore que 550 noms de rues mais ce n'est qu'un début !

De Belgique nous vient un prototype d'engin nouveau, à la fois autobus et tramway, appelé GLT. Il a un moteur, comme un bus ordinaire, et peut donc se déplacer de manière entièrement autonome. Mais il peut presque instantanément se transformer en tramway dans les rues où des caténaires sont disponibles. Le GLT en est encore au stade expérimental et nous ne le verrons sans doute pas avant plusieurs années.

NT à l'école

„Un programme bien conçu, un premier pas bienvenu” : c'est ainsi que le député européen Hugh Mc Mahon a qualifié les nouvelles propositions de la Commission européenne pour l'introduction dans les écoles de la formation à l'utilisation des nouvelles technologies de l'information.

Le programme de travail de la Commission (COM(84)722) est centré sur la formation à l'école, celle des enseignants eux-mêmes, les échanges d'information sur le maté-

riel et les logiciels ainsi que les implications économiques de ce programme.

„Puisque la prospérité économique de l'Europe dépend de la compréhension et de la maîtrise complète des nouvelles technologies de l'information”, souligne le député, „il est essentiel que les restrictions budgétaires ne freinent pas les progrès dans ce secteur vital”.

Chômage : un peu d'espoir

Le nombre des chômeurs enregistrés dans la Communauté a baissé de 370.000 le mois dernier et atteint aujourd'hui 12,6 millions. Mais les chiffres corrigés des données saisonnières indiquent toujours une tendance à la hausse.

L'Irlande détient encore le triste record du pourcentage le plus élevé des chômeurs parmi les Etats membres avec 17,6 %, alors que la moyenne communautaire est de 11,2 %. Le Danemark, l'Allemagne, la France et le Luxembourg se situent en dessous de cette moyenne, ce dernier avec un chiffre de 1,7 % seulement.

Enfin le taux de chômage parmi les femmes diminue plus lentement que parmi les hommes. En conséquence la proportion du chômage féminin dans le chômage total est passé de 41,1 % en mars à 41,8 % en avril 1985.

Pologne

Poursuivre à l'égard de la Pologne une politique fondée sur l'isolement et les sanctions ne se justifie plus, estime le député européen Jas Gawronski.

„Il est dans l'intérêt des pays occidentaux d'encourager l'intégration de la Pologne dans l'économie mondiale afin de réduire sa dépendance à l'égard de Moscou”, explique-t-il en soulignant que l'attitude stricte des Américains envers la Pologne s'est récemment assouplie. Il ajoute à ces arguments les appels lancés au monde occidental par Lech Walesa, le Cardinal Joseph Glemp et le Pape en faveur d'une politique plus constructive.

Publications

Les publications suivantes sont disponibles auprès du Bureau de Presse et d'Information de la Commission, rue Archimède 73, 1040 Bruxelles ou à l'adresse indiquée :

- La Communauté européenne et le tiers monde (le dossier de l'Europe, 9/85, mai 1985).
- La Communauté et la politique des transports (le dossier de l'Europe, 9/85, mai 1985).
- Projets de district en faveur des handicapés de la CE (1/1984, Interact News, Square Ambiorix 32, Boîte 47, 1040 Bruxelles).
- Rapport annuel 1984 (mai 1985, Banque européenne d'investissement, 100, Bd Konrad Adenauer, L-2950 Luxembourg).
- Rapport du Comité ad hoc „Europe des citoyens” (1985, 10 p.).
- L'Union Européenne, l'Europe des Citoyens et le Comité économique et social (Allocutions du Président G. Muhr, 1985, 78 p.), Comité économique et social des CE, rue Ravenstein 2, 1000 Bruxelles.
- Etapes européennes, Chronologie de la CE (1985, 97 p.).
- Les Institutions de la Communauté européenne, Emile Noël (1985, 46 p.).
- Energie en Europe, Politique énergétique et tendances dans la Communauté européenne (n° 1, avril 1985, 56 p.).
- Les relations commerciales de la CEE avec les pays en développement (Europe Information, Développement, 1985, 64 p.).

EN VENTE

Au Moniteur belge, rue de Louvain 40-42, 1000 Bruxelles ; à la Librairie européenne, rue de la Loi 244, 1040 Bruxelles ; au CREDOC, rue de la Montagne 34/11, 1000 Bruxelles ou à l'adresse indiquée :

- Programme de travail 1985 (mars 1985, 25 p.) ; Nouvelles technologies dans les supermarchés : Rapport de synthèse (63 p.) ; Etude pluridisciplinaire sur le travail posté et l'innovation dans l'industrie du papier : Résumé (60 p.), Fondation européenne pour l'amélioration des conditions de vie et de travail,



Le 13 juin, un lunch-débat organisé par la Maison de l'Europe sur le thème : „Les infrastructures de Transport dans la C.E.E. : Programme technique et financement” a eu lieu au Bureau européen de Presse et d'Information pour la Belgique. Mrs Paul Lemoine, chef de division à la Direction Générale „Transports”. Peter Bond, Conseiller technique chargé des travaux publics et hydrauliques à la Banque Européenne d'Investissement (Luxembourg) et Thierry Demeure, Directeur-Adjoint à la Société Générale de Banque — Responsable du Bureau de Représentation auprès de la C.E.E. ont pris la parole devant de nombreux invités.



Henry Raudales, de nationalité guatémaltèque mais résidant actuellement en Belgique a reçu comme 3ième lauréat du Concours Musical International Reine Elisabeth le prix des Communautés européennes. Le 14 juin il a été accueilli à la Commission des Communautés européennes par le membre de la Commission M. C. Ripa di Meana, responsable de l'Information et des Affaires Culturelles (à droite sur la photo) et par M. Franz Froschmaier, Directeur-général de l'Information (à gauche).

Loughlinstown House, Shankill, Co. Dublin, Ireland, 3 IRL/publication.

- Activités de la Commission des Communautés européennes en 1983 et 1984 (Europe Sociale, Supplément : Education et formation professionnelle dans la Communauté européenne, 1985, 38 p.), 150 FB.
- L'accès des consommateurs à la justice (Bulletin des Communautés européennes, Supplément 2/85, 1985, 45 p.), 100 FB.

- Programme de travail de la Commission 1985 (Bulletin des Communautés européennes, Supplément 4/85, 1985, 65 p.), 100 FB.
- Répertoire de la législation communautaire en vigueur et d'autres actes des institutions communautaires ; Volume I : Répertoire analytique ; Volume II : Index chronologique, index alphabétique (1985, 859 p., toutes pages confondues), volumes I et II réunis : 2.700 FB.
- Qualité et valeurs de com-

munication. Un tournant dans la télévision européenne, Anthony Pragnell (Institut européen de la Communication, Publications Department, The University, Manchester M13 9PL, England), 1985, 139 p., 15 UKL.

- Manuel de droit communautaire, Pennacchini, Monaco, Ferrari, Bravo, Puglisi (Ed. UTET, Corso Raffaello 28, 10125 Turin), Volume I (1983) : 28.000 LIT, Volume II (1985) : 48.000 LIT.