

Strath, Bo. *Nordic Industry and Nordic Economic Cooperation*.
Stockholm, Almqvist & Wiksell International 1978, 336 p.

Edmond Orban

Volume 12, Number 1, 1981

Production et politiques agricoles dans les pays industriels : du
dedans au dehors

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/701178ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/701178ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Institut québécois des hautes études internationales

ISSN

0014-2123 (print)

1703-7891 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this review

Orban, E. (1981). Review of [Strath, Bo. *Nordic Industry and Nordic Economic Cooperation*. Stockholm, Almqvist & Wiksell International 1978, 336 p.] *Études internationales*, 12(1), 221–222. <https://doi.org/10.7202/701178ar>

La forme du livre est satisfaisante, mais on est en droit de se demander si sa conception d'ensemble a été bien planifiée. L'ouvrage comporte beaucoup de redites. Ainsi, la page 158 reprend presque mot à mot un passage déjà présenté à la page 83, au début de l'annexe au deuxième chapitre.

Enfin, il ne faut pas passer sous silence la très substantielle bibliographie que l'auteur a compilée à la fin de son livre. Le second ne vaudrait-il que grâce à la présence de la première, il importe que tout spécialiste dans le domaine y jette au moins un coup d'oeil.

Claude MASSON

*Département d'économique
Université Laval*

STRATH, — *Bo. Nordic Industry and Nordic Economic Cooperation*. Stockholm, Almqvist & Wiksell International 1978, 336 p.

L'auteur, membre du « Research Project Interest Organizations and Internationalism » de l'Université de Göteborg, étudie ici l'attitude des Fédérations industrielles de quatre pays nordiques face au projet d'union douanière négocié entre 1947 et 1959.

Dans la première partie Bo Strath définit ses concepts, ensuite pour chacun des pays impliqués, il nous présente les éléments de base des structures industrielles et commerciales en les rattachant aux principales données des différents systèmes politiques qui leur servent de cadre. Enfin, il procède à une analyse assez rapide du mode d'organisation des différentes fédérations industrielles qui, selon lui, constituent les acteurs principaux dans le processus décisionnel étudié.

Dans la seconde partie, l'on tente de situer le projet de coopération nordique par rapport au contexte politico-économique de l'Europe occidentale. Tâche d'autant plus compliquée que cette époque est marquée par une série de changements rapides : plan Marshall (accompagné de fortes pressions américaines sur les pays nordiques), extension de la guerre froide, naissance de la Communauté européenne suivie de la création de l'A.E.L.E. à l'initiative de la Grande-Bretagne.

Dans ce vaste contexte il s'avère difficile de mesurer, même très sommairement, les forces exogènes mais ces dernières vont exercer une forte influence sur les décisions à la fois des gouvernements et des fédérations industrielles nordiques.

Le jeu des différents facteurs est d'autant plus complexe qu'aux forces centripètes (favorables à une coopération économique nordique plus poussée) vont s'opposer des forces centrifuges subissant à la fois des pressions externes et internes. Et, dans le cas de ces dernières, les intérêts économiques et politiques des États nationaux prennent le dessus, en partie aux dépens des objectifs d'intégration nordique. Résultat final, l'union douanière nordique a échoué après de longues années de négociation. C'est dans la troisième partie que le jeu des principaux acteurs commence à devenir plus clair, du moins à première vue. En effet, ici l'auteur procède à une analyse de contenu des principales publications et déclarations des groupes de pressions industriels précités. Cette dernière, selon lui, confirme son hypothèse de départ, en vertu de laquelle la coopération en vue d'une union douanière nordique était davantage un moyen pour atteindre des objectifs plus éloignés et plus importants, à savoir : dans un premier temps accéder aux avantages du plan Marshall mais ensuite et surtout profiter du marché commun européen tout en ménageant une autre option, celle présentée par l'A.E.L.E.

Dans son approche, l'auteur déclare que le concept de « l'État capitaliste monopoliste n'offre guère d'intérêt pour une analyse des structures décisionnelles des pays nordiques, le modèle discuté ici se situant à des niveaux différents, par opposition à Schmitter et à certaines écoles marxistes qui ont tendance à considérer la fonction de la société comme un tout. Pour l'auteur les modèles précités (plus ceux qu'utilisent les fonctionnalistes aux États-Unis) ne s'appliquent pas dans les petits pays hautement industrialisés où la symbiose entre intérêts organisés et l'administration gouvernementale est particulièrement poussée. Sur ces points il y a évidemment matière à discussion et les arguments de Bo Strath nous laissent parfois sur notre faim.

De l'ensemble des analyses on retire l'impression finale que la force d'attraction de la CEE s'avérait irrésistible à cette époque et que la « carte nordique » jouait davantage un rôle intermédiaire relativement secondaire.

Il nous semble cependant que l'auteur a parfois tendance à surestimer l'importance du facteur économique exogène aux dépens des facteurs internes. Ainsi dans le cas de la Norvège et de la Finlande, la nature de leur infrastructure économique, l'orientation de leur commerce constituent à elles seules des facteurs souvent défavorables pour une union douanière surtout si celle-ci risque d'être dominée par un partenaire trop puissant, en l'occurrence : la Suède principal bénéficiaire d'une telle opération. L'auteur a souligné les raisons d'ordre économique qui expliquent l'échec de l'union projetée mais dans les comportements des fédérations industrielles, il y a certainement des préoccupations politiques. Dans le cas des Finlandais, par exemple, on aimerait voir un peu plus clairement comment interpréter l'attitude de l'URSS face à un ensemble économique nordique qui aurait pu servir de cheval de Troie pour une CEE derrière laquelle se profile l'OTAN. Et ici encore les perceptions peuvent différer de la réalité objective mais elles n'en exercent pas moins une influence considérable sur les prises de décisions à la fois politiques et économiques.

Cette étude menée d'une façon très méthodique débouche finalement sur des conclusions où la « pondération » de l'influence des différents facteurs a été quelque peu gênée par un trop grand souci de vouloir confirmer les hypothèses de base dans un domaine où tout n'est pas quantifiable, à commencer par le « sentiment nationaliste ». Par contre les intérêts économiques nationaux tels que perçus et interprétés par les groupes d'intérêts nationaux les plus puissants ressortent beaucoup plus clairement. En conclusion, chacun de ces pays désire jouer plusieurs cartes « d'association » politico-économiques et la carte nordique sert surtout de carte de réserve dans un jeu où chacun veut se ménager la plus grande marge de manoeuvre possible.

Edmond ORBAN

*Département de science politique
Université de Montréal*

DROIT INTERNATIONAL

NAVEAU, Jacques. *Droit du transport aérien international*, Bruxelles, Établissements Émile Bruylant, 1980, 245 pages.

Le titre de l'ouvrage que Jacques Naveau vient de publier chez Bruylant à Bruxelles ne donne pas une idée exacte de son contenu ; nous préférons le sous-titre qui n'apparaît malheureusement pas sur la couverture : « Étude critique de l'évolution du droit public et des politiques aéronautiques ». Voilà bien le sujet traité par l'auteur, juriste responsable des relations internationales de la compagnie belge SABENA.

Les quatre vingts premières pages, morcelées en deux « parties » comprenant chacune trois « chapitres », sont une introduction sur les structures de droit public, dans lesquelles se débat le transport aérien international : sont ainsi présentés sous forme schématique la Convention de Chicago, l'accord des Bermudes, les accords bilatéraux-types, l'OACI, l'IATA et les organisations régionales ou nationales.

Ce sont les 3^e et 4^e parties qui constituent l'essentiel de l'ouvrage et lui donnent tout son intérêt : l'auteur traite, en effet, des facteurs de rupture du système élaboré en 1944 et qui fonctionna relativement bien jusqu'au début des années 60.

La Convention de Chicago (1944) avait établi le principe de la Souveraineté des États sur l'espace aérien au-dessus de leur territoire, mais l'entente n'avait pu se faire sur les libertés commerciales, la controverse sur la 5^e liberté ayant fait échouer l'accord dit « des cinq libertés ». Les États allaient se contenter d'accords bilatéraux bâtis sur le modèle de l'accord des Bermudes, jusqu'au moment où les positions relativement solidaires des compagnies aériennes membres de l'IATA devaient commencer à vaciller. L'auteur analyse avec clarté et précision les éléments politiques et économiques qui ont contribué à rendre inadéquat le cadre juridique mis au point dès l'après-guerre : les lignes régulières qui ont fait l'objet de réglementations minutieuses ne