

Mercosur et les Réseaux Transeuropéens (4 juin 1996)

Légende: In this document faxed on 4 June 1996, the President of the European Centre for Infrastructure Studies (ECIS) writes to François-Xavier Ortoli, former Vice-President and President of the European Commission, former French Minister for Economic Affairs and Finance and former President of the oil company Total, about cooperation between the European Union and Mercosur in the area of transport infrastructures and particularly trans-European networks.

Source: Mercosur et les Réseaux Transeuropéens. Historical Archives of the European Union 2013, Villa Salviati – via Bolognese 156, I-50139 Firenze – Italy, FXO - 152, 1996, Discours et interventions. 4 p.

Copyright: Archives historiques de l'Union européenne

URL: http://www.cvce.eu/obj/mercotur_et_les_reseaux_transeuropeens_4_juin_1996-fr-7ae55de9-7b28-4f94-99e4-09fee1d6ec67.html

Date de dernière mise à jour: 02/12/2013

Mercosur et les Réseaux Transeuropéens

Messieurs, Mesdames,

Je voudrais vous parler d'une initiative européenne assez récente sur laquelle il vaut sans doute la peine de réfléchir ensemble, dans le contexte d'une coopération future entre la Mercosur et l'Europe.

Il s'agit des Réseaux Transeuropéens (ou "TENs", dans notre jargon).

L'idée de base est simple, et valable aussi bien pour le Mercosur que pour L'Union européenne.

La création d'un nouvel espace économique intégré modifie la logique du système infrastructurel de cet espace. Il ne faut pas qu'il reste simplement une superposition d'infrastructures nationales. Il doit être repensé à l'échelle supranationale.

L'Union a donc adopté un programme - avec une base juridique dans le Traité de Maastricht - qui vise à l'adaptation et au développement des infrastructures dans le domaine des transports, des télécommunications et de l'énergie à l'échelle de notre sous-continent.

Je ne vais pas approfondir le sujet des télécommunications. Là, le secteur privé peut assurer les investissements nécessaires, le grand Marché Unique européen offrant un nouveau contexte de dérégulation, de standardisation et de meilleur accès aux marchés.

Je ne vous parlerai pas non plus de l'énergie, domaine dans lequel le Mercosur, ^a avec ses grands projets communs de production d'énergie hydro-électrique, peut donner des leçons à l'Europe, *encore qu'il puisse y avoir des choses à faire dans le domaine du transport de l'énergie.*
En effet, le type d'infrastructures les plus complexes en Europe, celles qui nécessitent un grand effort politique et un financement à la fois public et privé, ce sont bien les infrastructures de transport.

Depuis la fin des années 1980, l'Europe a préparé des Plans Directeurs pour ses réseaux de:

- chemins de fer, notamment le réseau européen de trains à grande vitesse, et le transport combiné,
- les grands axes routiers,
- les voies navigables,
- les ports,
- et les aéroports.

Le programme européen inclut également des réseaux de gestion informatique, qui apporteront une contribution essentielle à l'intégration des réseaux physiques et à leur efficacité de fonctionnement. On peut citer:

- la gestion du trafic aérien,
- la gestion et le contrôle du trafic routier,
- la gestion informatique des réseaux ferroviaires / la signalisation,
- le cabotage et les systèmes d'information maritime.

Ce vaste programme est né de la réalisation qu'il fallait accompagner les importants dispositifs politiques et réglementaires du Marché Unique d'une nouvelle démarche en ce qui concerne les infrastructures. L'idée de cette démarche est venue du Club des Présidents des plus grandes entreprises d'Europe, la Table Ronde, au début des années 1980. *Je l'avais moi-même évoqué vers la même date à des collègues en évoquant l'idée d'un schéma européen des grands infrastructures.*

L'idée de départ était relativement simple, mais resté encore tout à fait d'actualité: il fallait construire les "maillons manquants" dans le système des transports européens: c'est-à-dire un certain nombre de grands projets qui surmontent - parfois au sens propre du terme - les fossés créés par la nature et l'histoire entre les pays d'Europe. Le tunnel sous la Manche d'Eurotunnel, les grandes traversées des Alpes, les liens fixes reliant les îles danoises avec l'Allemagne et le reste de la Scandinavie, figuraient tous dans les premières discussions de la Table Ronde.

Avec le temps, une idée plus complexe se développa: le concept de réseau. Mais les maillons manquants conservent toute leur importance, et nous les retrouvons aujourd'hui dans ce que nous appelons les "projets prioritaires" des Réseaux Transeuropéens.

Le concept de réseau nous amène encore plus loin. Il s'agit de repenser la totalité des infrastructures dans une optique nouvelle: celle d'un continent tout entier. Poussant le raisonnement à ses limites, cela signifie ni plus ni moins qu'il faut considérer l'Europe - ne serait-ce qu'au niveau de l'analyse - comme un pays unique.

On examine donc les flux commerciaux et les mouvements de personnes présents et futurs, et l'on se demande quel serait le dispositif le plus efficace pour satisfaire les besoins de mobilité dans notre coin du continent Euro-Asiatique: quels seraient ses principaux axes routiers, ses lignes ferroviaires; quel serait un système portuaire efficace; quelles voies navigables doivent être améliorées dans l'intérêt commun, et quels aéroports doivent assurer une desserte optimale du territoire. C'est ainsi que se présente l'idée du point de vue des utilisateurs, c'est-à-dire les industries - souvent des PME - y compris les industries de service.

D'un point de vue politique, la traduction du même concept a introduit la notion de "cohésion". La tâche des Réseaux Transeuropéens consistant à intégrer le territoire de l'Union a été précisée, et dotée d'un financement important. En effet, il faut veiller tout particulièrement à ce que les régions périphériques et les moins développées de l'Union soient mieux reliées aux régions prospères du centre.

*proposant
l'établissement*

il s'agit de rendre la nécessité d'un
de d'autres termes *l'Europe ne restent pas en arrière, ou pire, s'effacent,*
mais suffisamment harmonieuses pour que certains parties de
soient en mesure de leur relatif rôle, et ce, par un
d'infrastructures modernes *donc*

Comment est-on arrivé au choix des projets que l'on retrouve dans les Schémas Directeurs des Réseaux Transeuropéens, tels qu'il seront adoptés, si tout se passe bien, par le Conseil et le Parlement le 19 juin prochain?

La Commission européenne s'est bien gardée de suivre une démarche technocratique. Au contraire, le processus de décision était strictement du type "bottom-up": l'élaboration a eu lieu dans des groupes de travail mixtes, où étaient représentés à la fois les gouvernements et les associations professionnelles intéressées. Celles-ci, aidées par des consultants, étaient souvent les premières à soumettre un projet de Schéma Directeur - ce fut le cas des chemins de fer et des routiers, par exemple - mais les gouvernements conservaient le droit de proposition formel. Et c'était aux gouvernements seuls de décider quels projets ils voulaient retenir et réaliser.

On a demandé assez tard l'avis du Parlement européen - grand promoteur de l'idée des Réseaux Transeuropéens, et muni du pouvoir de co-décision depuis le Traité de Maastricht - et c'est là la raison pour laquelle les TENs sont restés sur une base juridique provisoire.

Ce que les personnes présentes dans cette salle doivent surtout retenir, c'est le fait que le secteur privé a joué un rôle important dans la conception, la définition et la promotion de ces réseaux.

Il n'en est pas de même, malheureusement, en ce qui concerne le financement. *Le concept de partenariat public/privé a été accepté au plus haut niveau, celui des Chefs d'Etat et de Gouvernement, comme faisant partie intégrante de la réalisation des TENs.* *avec place du concept*
exhaustive Mais, en fait, dans de nombreux pays, ni le secteur privé, ni les gouvernements ne possèdent une grande expérience dans ce domaine, *qu'il y ait d'autres parties du monde nous ont déjà grandement devancés.* *ou les cas particuliers sont nombreux, les obstacles juridiques et politiques non négligeables, et on s'ingénierait*
 L'analyse de la situation effectuée par le Centre Européen pour l'Etude des Infrastructures, ECIS, dont j'ai l'honneur d'être le Président, souligne que les difficultés que rencontre le financement privé dans le domaine des infrastructures de transport ne sont pas la preuve d'une mauvaise volonté de part et d'autre. En revanche, elles relèvent souvent d'une certaine perplexité conceptuelle, génératrice d'importants malentendus sur les responsabilités respectives des deux parties en présence. *les grands*

Prendre des décisions rapidement sur des projets transfrontaliers, tels que la ligne *les grands* Lyon-Turin, devient donc très difficile. Notez, en outre, qu'il s'agit là d'un projet ferroviaire. Or, dans le cadre de la dérégulation, l'Europe est en train de réformer profondément ce secteur. Cela ne facilite pas la prise de décision de la part d'organisations en pleine mutation. *les grands*

Heureusement, *les grands* en ce qui concerne la coopération intellectuelle entre l'Union et le Mercosur dans le domaine des infrastructures, les problèmes spécifiques du chemin de fer ne sont guère centraux. Les priorités d'un vaste continent seront bien différentes de celles de la péninsule européenne, dont les centres d'activité économique sont relativement proches les uns des autres. En Amérique Latine, ce sont les routes, les ports, les aéroports, les voies navigables, et les voies de communication transfrontalières et multimodales qui retiendront l'attention en premier lieu. Dans ces

3
 financement en est arrivé à 25
 début, dès lors on l'a à fait
 face à des projets complexes

domaines, chacun des partenaires a de l'avance ou du retard sur l'autre - raison de plus pour que nous examinions les options ensemble.

Dans une perspective géographique plus vaste, l'Europe peut tout de même offrir deux expériences précieuses: l'intégration des réseaux de l'Union avec ceux des pays de l'Europe de l'Est, ainsi que la création, récemment décidée, d'un espace de coopération avec la rive sud de la Méditerranée, qui inclut un important volet concernant les infrastructures.

En ce qui concerne les pays de l'Est, il s'agit d'un vaste processus de planification engageant gouvernements et organisations internationales compétentes. Sous la présidence de la Commission européenne, ce processus a mené à la définition de corridors stratégiques multimodaux. Le Schéma Directeur décidé à l'île de Crète, il y a maintenant deux ans, va être réexaminé et confirmé dans la capitale finlandaise d'Helsinki en juin prochain. Il démontre l'utilité d'une réflexion commune sur les infrastructures ayant lieu bien avant que l'intégration politique et économique ne soit complète. Il s'agit là d'une nouvelle démarche, qui contraste avec celle de la Communauté européenne, qui commença par effectuer son intégration économique, et ne se pencha sur les questions d'infrastructure que bien plus tard. *Il est vrai que*

Chacun de nos pays dispose d'un
Avec un retard de quatre ans sur les pays de l'Est, un processus analogue s'est entamé avec les pays de la Méditerranée, où l'on en est au stade d'un premier inventaire des projets nationaux prévus pour les vingt ans à venir.

Messieurs, Mesdames,

Je pense vous avoir proposé un sujet de réflexion commune avec la plus grande modestie. Nous, les Européens, nous pouvons nous féliciter d'avoir compris une idée essentielle: un espace pluri-national qui veut se transformer en espace économique unifié doit absolument réfléchir aux infrastructures qui fourniront les voies de communication pour le commerce des biens et des services. L'énergie et les télécommunications, dont j'ai très peu parlé, sont eux aussi, d'une importance capitale dans ce processus d'intégration.

En ce qui concerne la traduction de cette idée en projets concrets, l'Europe peut se vanter de quelques réussites importantes, mais le programme reste en grande partie en chantier.

Toutefois, les institutions, telles que la Commission, la Banque Européenne d'Investissement et, bien sûr, les gouvernements, ont accompli un énorme travail de préparation technique, politique et financier, constituant un laboratoire expérimental à l'usage de tous ceux qui voudraient nous suivre, ou mieux encore, nous accompagner dans cette aventure.