

Philippe Maystadt, président de la BEI, défend «l'initiative de croissance» de l'Union:

L'enjeu des grands travaux européens

Bruxelles (UE) de notre correspondant:

Les «grands travaux», acte II. Les 25 chefs d'Etat et de gouvernement de l'Union européenne doivent adopter, ce matin, une nouvelle «initiative de croissance». Ce n'est pas la première fois que l'Union tente ainsi de doper l'activité: en 1994, elle avait lancé une «initiative de croissance» qui n'a toujours pas été menée à son terme... Pour que les choses aillent plus vite, cette fois, la Commission a revu à la baisse ses ambitions premières en proposant un «programme de démarrage rapide» de 56 projets dans les domaines des transports, de l'énergie, de la communication et de la recherche, susceptibles de démarrer dans les trois ans (1). Leur coût global est estimé à 62 milliards d'euros d'ici à 2010 et devra être supporté en partie par le privé. Les autres «grands travaux» qu'elle avait proposés (*Libération* du 2 octobre) ne sont pas pour autant abandonnés mais nécessitent davantage de pré-

paration. Philippe Maystadt, le président de la Banque européenne d'investissement, qui va financer en grande partie cette «initiative de croissance», en défend le principe. Cependant, pour celui qui fut longtemps le ministre des Finances de la Belgique, il faudra, à terme, augmenter le budget européen si l'Union veut mener jusqu'au bout tous ces projets.

Le bilan des 14 «grands travaux» lancés en 1994 à Essen n'est pas très encourageant: seuls trois d'entre eux ont été menés à terme...

Il faut nuancer: par exemple, la liaison TGV Bruxelles-Paris n'est pas considérée comme un projet achevé - alors qu'elle fonctionne depuis plusieurs années - car le projet, c'est la liaison Paris-Bruxelles-Amsterdam-Cologne-Londres. Il en sera ainsi aussi longtemps que le dernier tronçon ne sera pas construit dans la banlieue londonienne.

L'Union européenne propose des «grands travaux» à chaque fois que la croissance faiblit, c'est-à-dire au pire

moment puisque les budgets sont à sec.

Cela n'a aucun sens de les présenter comme une opération de relance à court terme. Par nature, ces «grands travaux» demandent un long délai de réalisation. Nous voyons ces réseaux transeuropéens, ainsi que les investissements en recherche et développement, comme des projets visant à améliorer de manière structurelle le potentiel de croissance de l'économie européenne.

La volonté d'associer le secteur privé à ces «grands travaux» ne freine-t-elle pas leur réalisation?

Non, si on offre des garanties au secteur privé. La création d'un «fonds de garantie», proposée par la Commission, répond à ce besoin [*en assurant un retour sur investissement minimal, ndlr*]. Les garanties seraient limitées dans le temps (les premières années de fonctionnement) et ne couvriraient que certains risques comme le niveau de trafic qui peut se révéler inférieur aux prévisions. Néanmoins, il est clair que l'on ne peut faire financer par des capitaux privés un projet comme le Lyon-Turin, qui va de-

mander des délais de réalisation extrêmement longs.

Le financement public ne semble pas très assuré non plus...

C'est pourquoi le Conseil européen adopte un «programme de démarrage rapide», partant du constat que l'on ne pourra pas tout financer en même temps. Ces projets devront être fermement soutenus par les Etats membres concernés, une condition importante compte tenu de l'expérience. Quand on prend les 14 projets d'Essen, si certains n'ont pas encore démarré, c'est moins pour des questions de financement que parce qu'ils ne sont pas, ou plus, une priorité pour l'un des Etats concernés. Le Lyon-Turin, par exemple, n'a pas toujours été une priorité pour le gouvernement français. Or il faut une volonté politique pour surmonter les obstacles techniques, juridiques, administratifs.

Faut-il augmenter la part du budget communautaire consacrée aux grands travaux, pour l'instant limitée à 600 millions d'euros par an?

La Banque européenne d'investissement (BEI) est la banque de l'Union. Cette banque publique a été créée par le traité de Rome de 1957 et son «conseil des gouverneurs», chargé de définir sa ligne politique, est composé des ministres de l'Economie et des Finances des Etats membres.

Son objectif est de financer les projets qui concourent à la construction européenne, comme le pont sur la Baltique entre le Danemark et la Suède, ou le TGV Paris-Londres.

Son capital de 150 milliards d'euros lui permet d'accorder jusqu'à 375 milliards d'euros de prêts, soit aux Etats, soit aux entreprises. Entre 85 % et 90 % des prêts (actuellement à 265 milliards d'euros) sont accordés aux quinze membres actuels, le reste étant destiné aux pays de l'Est, aux Balkans et aux pays méditerranéens. La BEI pratique les taux du marché sur des périodes allant de cinq à trente-cinq ans. J.G. (à Bruxelles)

Il est clair que cela aiderait à leur réalisation. On pourrait, dans le cadre des perspectives financières 2006-2013, affecter une partie des fonds structurels (aides régionales) au financement de certains projets, à condition qu'ils soient déterminants pour le développement économique. D'aucuns s'interrogent sur le budget européen actuel: est-il normal que 80 % des dépenses soient affectées à deux politiques: la Politique agricole commune et la politique de cohésion (les aides régionales, ndlr)? Une des façons d'apporter une réponse est de considérer que la politique de cohésion peut avoir de multiples facettes et on pourrait imaginer que certains réseaux soient partiellement financés par ces fonds.

Ne faudrait-il pas aussi augmenter le budget

communautaire?

La question va inévitablement se poser, même si, pour l'instant, les gouvernements préfèrent fermer les yeux. On ne pourra pas continuer à dire que l'on fait l'élargissement sans augmenter un budget européen plafonné à 1,27 % du PIB et sans changer les règles des politiques communes actuelles. Cela, c'est rigoureusement impossible: au moins l'un des trois éléments devra être remis en cause. Comme il n'est pas question de revenir sur l'élargissement, il faudra soit trouver des mécanismes pour freiner la croissance des dépenses dans ces deux grandes politiques, soit avoir une interprétation nouvelle de ce que ces politiques peuvent recouvrir, soit augmenter le plafond de ce budget.

Jusqu'où?

Le plafond actuel est très modeste et, de surcroît, il n'est même pas utilisé. Il n'est pas déraisonnable d'envisager une augmentation modérée du budget en restant en dessous de 2%. Après tout, le budget allemand a augmenté après la réunification et ce que nous faisons au niveau européen, c'est une sorte de réunification. ◆

Recueilli par JEAN QUATREMER

(1) Le programme concerne des «sections de projets» comme le tunnel du Mont-Cenis (une partie de la ligne à grande vitesse Lyon-Turin), le pont de Kehl (ligne Strasbourg-Appenweier), la ligne Perpignan-Figueras.