

# Jacques Barrot au Comité

Dîner débats du vendredi 13 octobre 2006

Propos recueillis et synthétisés par Jean Peythieu

*L'usage du "je" a pour but de faciliter la lecture de ces notes, il ne reproduit pas les propos exacts des intervenants*



*Fabienne Thibeault, Jacques Barrot, Christian Gard*

Tout d'abord, Jacques Barrot se déclare très heureux de participer à ce dîner-débats du *Comité de la haute Auvergne*, car une partie du département de la Haute-Loire appartient historiquement à la haute Auvergne. La table où je suis assis, dit-il, a été dénommée "*Les succs*". Or il y a beaucoup de petits succs<sup>1</sup> en Haute-Loire qui se relie à ceux d'Auvergne. En outre, mon chef de cabinet passe régulièrement ses vacances à Pléaux – mon cabinet est une équipe restreinte de huit personnes de cinq nationalités différentes. Je vois aussi, assis près de moi, un autre originaire de Pléaux, qui est un de mes partenaires les plus précieux pour l'Europe, André Merlin, président du "*Forum européen des*

*transports et de l'énergie*". Le marché de l'énergie en Europe est un enjeu fondamental.

## **Une Union plus que jamais nécessaire**

Je reste très convaincu que l'Europe reste absolument nécessaire. Pourquoi ? Essentiellement parce que la mondialisation s'accélère. Certains, à la suite des résultats du référendum, pensent et disent que l'Europe n'est pas un échelon indispensable. Ce n'est pas du tout mon avis. Après l'entrée de la Bulgarie et de la Roumanie, l'Europe représentera un marché de près de 500 millions d'habitants, donc une puissance économique considérable.

Le marché unique est aussi une communauté solidaire, notamment grâce à Jacques Delors qui a tant œuvré pour cette solidarité. Les retombées des

<sup>1</sup> Suc : piton volcanique de pierres phonolites. Les tables de huit convives étaient garnies de huit menus différents qui présentaient des vues d'Yssingeaux, et notamment des succs. Les clichés ont été choisis par la municipalité d'Yssingeaux, en l'honneur de l'enfant du pays.



*Aude et Bernadette Laumond (maître-verrier)*

dix entrées nouvelles en Europe sont très importantes pour la mise à niveau des nouveaux Etats membres avec la nécessité de réaliser des équipements d'infrastructures très importants. Le regroupement ALENA (*Accord de libre-échange nord-américain* : Etats-Unis, Mexique, Canada) n'a rien à voir avec cette solidarité. Il n'empêche pas la réalisation d'un mur entre les Etats-Unis et le Mexique !

### **Des projets pour l'Europe**

L'Europe, c'est aussi la possibilité de porter des projets d'ampleur mondiale. Hier, le téléphone mobile a pu être mis en place avec une norme européenne (le GSM) utilisée partout dans le monde. Demain, Galileo, le système européen de radionavigation par satellite, permettra de localiser dans l'espace tout véhicule ou tout objet, et donc de rendre beaucoup de services et d'assurer une grande sécurité. Je pense aussi à Iter, pour préparer l'énergie nucléaire du futur. Autant de projets que les différents Etats européens ont portés ensemble, et dont l'impact est mondial.

Enfin, l'Europe participe plus efficacement à la recherche de la paix. L'Europe a permis de faciliter le règlement du conflit libanais l'été dernier. L'Europe, qui a su réconcilier ses peuples après

1945, est capable d'aider à la réconciliation d'autres peuples.

Nous avons aussi le chantier de la défense commune. Il faut d'abord unifier les programmes d'armement en Europe. Il est navrant par exemple qu'il y ait en Europe vingt trois modèles différents pour les véhicules de transport de troupes ! Cela entraîne une grande gabegie dans les dépenses militaires : nous avons sept fois moins d'efficience que les Américains.

### **Améliorer les institutions**

En ce qui concerne mes fonctions, le président de la *Commission* souhaitait que je prenne la responsabilité de la justice. J'ai préféré les transports car ce secteur fonctionne sur la base de la majorité et non de l'unanimité. Ceci en fait une institution vraiment communautaire. La règle de l'unanimité est paralysante, surtout à vingt cinq. Pour l'énergie, nous sommes encore à l'unanimité ainsi que pour les problèmes d'immigration. Cela explique bien des blocages...

Il est donc absolument indispensable d'améliorer rapidement le fonctionnement des institutions. Il fallait d'ailleurs le faire avant d'être à 25... La Convention et le président Giscard d'Estaing ont beaucoup travaillé et proposé des améliorations très importantes, notamment la perspective d'un ministre européen des affaires étrangères et d'une politique étrangère commune. Il faudra revenir à ce traité institutionnel, peut-être par ratification d'un texte simplifié par le Congrès (votes de l'*Assemblée* et du *Sénat* réunis).



*Etienne de Montarnal (CCI-Aube), Bernard Chalaux,  
(au fond : Bernard Soulier (Dialogo, Madrid))  
Bruno du Pradel (Airbus), Jean-Claude Dardelet (Galileo)*

## Accélérateur du futur

La mission de l'Europe est aussi d'être l'accélérateur du futur, ce qui pose des problèmes budgétaires. Par exemple, pour les transports, je n'ai eu que 8 milliards d'euros au lieu des 20 milliards espérés pour les grands réseaux de transports européens. C'est un budget qui a le mérite d'exister, mais il est à minima.

La méthode de Jean Monnet permettait d'être efficace. Lorsqu'un problème se présentait, on se mettait autour de la table pour en parler, cela a engendré la *Communauté du charbon et de l'acier* (CECA, 18 avril 1951) puis la *Communauté économique de l'énergie atomique* (Euratom, 25 mars 1957). Il faut reprendre cette méthode pour l'énergie afin de pouvoir faire face à la puissance de la Russie et de l'Algérie. De même pour l'immigration clandestine, qui est aussi un problème majeur ; pour y répondre il convient d'avoir une stratégie de développement pour ces pays, en rappelant que l'Europe est déjà le premier donateur en Afrique, mais aussi une politique d'immigration coordonnée en Europe. Il faut retrouver l'esprit des fondateurs !



Jérôme Delcamp (commissaire-priseur) et Blandine Proriot

## L'Union par les transports

En ce qui concerne les transports, la mobilité est essentielle et la logistique, qui permet de bonnes livraisons aux clients et un bon approvisionnement des vendeurs, est un élément majeur de la compétitivité.

Il convient de prévoir la croissance de cette mobilité car d'ici cinquante ans les transports de marchandises auront progressé de 50% et il est nécessaire d'éviter d'émettre trop de CO<sub>2</sub>, ce qui conduira à transporter de plus grandes quantités avec le rail et les fleuves. On ne peut abandonner la



Lucienne Laroque et Frédéric Maynier

route car elle permet une grande flexibilité, mais sur les longues distances il faut privilégier le rail, le maritime et le fluvial. La batellerie est très économique pour la consommation d'énergie et très favorable à l'environnement.

Peu avant sa mort, j'ai eu une conversation avec Edouard Michelin et je lui ai demandé pourquoi il transportait par camions les pneus de Madrid vers la Pologne et non par le train. Il m'a répondu qu'il gagnait ainsi deux jours parce que les voies ferrées avaient été conçues au XIX<sup>e</sup> siècle en même temps que les "Etats-Nations", et que le réseau est mal adapté aux relations inter-pays. Pourtant, le train permettrait de réaliser des économies en bénéficiant d'une circulation moins polluante.

Les transports utilisent 70% du pétrole consommé en Europe ! Il faut donc développer le "*transport intelligent*" en utilisant tous les moyens nouveaux qui permettent des gains de trafic : éviter les camions roulant à vide, partir à l'heure pour limiter les embouteillages, bien gérer le trafic.



Marania Boixière (Airlinair) et Jean-François Balthazar

L'Europe effectue également un gros travail pour rendre accessible la mobilité, en établissant les droits des handicapés, et pour améliorer constamment la sécurité de transports (liste noire des compagnies aériennes).

L'Europe des transports réussit, car c'est une politique communautaire fonctionnant à la majorité, et parce qu'elle profite pleinement de l'effet de levier du marché intérieur. Nous avons ainsi les meilleures compagnies aériennes du monde parce qu'elles se sont ouvertes à la concurrence.

Pour conclure, je dirai qu'en s'inspirant de Jean Monnet, qui disait que "*l'Europe n'est pas une fin en soi*", on peut penser que l'Europe est un moyen efficace d'influence dans la mondialisation.

Et les Auvergnats en sont un exemple marquant ! Bien qu'ils soient profondément attachés à leurs racines, ils ont dû souvent s'expatrier et cette mobilité a été pour eux une source d'enrichissement !



*Sylvain Velleine (Pdt BWA) et Jean Mathieu (Pdt Fédération des amicales du Cantal)*

### **DEBATS AVEC JACQUES BARROT**

**André Merlin** (*président de RTE*) : Si l'on veut créer une véritable politique européenne de l'énergie et des transports, il faut développer de manière importante les infrastructures pour sécuriser notre approvisionnement en énergie et pour accroître la mobilité dans les transports, indispensable à la compétitivité de l'Europe. Or ce développement se heurte à deux obstacles, d'une part un coût très



*Bruno Bouniol (Pdt Essec), Alain Sauret (Pdt Barthélémy), Thierry Soulard (Airlinair), André Merlin (Pdt RTE)*

élevé de ces infrastructures (dans les transports) et d'autre part un problème d'autorisations nécessaires pour pouvoir les construire. Ne faudrait-il pas prévoir une possibilité de DUP (déclaration d'utilité publique) européenne ?

**Jacques Barrot** : C'est vrai qu'il faut pouvoir, par exemple, traverser les Pyrénées et les Alpes. Cela pose des problèmes de financement, mais aussi de réaction des populations pour des raisons d'environnement. Une DUP européenne est une idée qui pourrait fortifier la solidarité énergétique, assurer la souplesse des approvisionnements énergétiques. Il est nécessaire de permettre à ce marché de l'énergie de devenir une réalité européenne et de convaincre les réticences de certains Etats membres.



*Thierry Masnou*

**Thierry Masnou** (*conseil général des Ponts et Chaussées*): Pour lutter contre le réchauffement climatique, des mesures sont probablement à prendre au niveau européen, parce qu'elles ne peuvent être efficaces qu'à ce niveau, s'agissant par exemple de l'harmonisation de taxes sur les déplacements routiers. Le produit pourrait contribuer au financement des nombreux et très importants investissements à réaliser dans les modes alternatifs comme le Lyon-Turin ou le réseau des lignes à grande vitesse (LGV). Des initiatives ou des réflexions sont-elles en cours dans ce sens ?

**Jacques Barrot**: J'ai fait adopter l'*eurovignette* qui impose un péage aux camions sur les transports intra-européens. Mais je n'ai pas réussi à obtenir l'affectation du produit de cette vignette aux transports dits *alternatifs*. Il faudrait au moins pouvoir en affecter une partie.



**Roger Vidal** (*la Veillée d'Auvergne*): Au cours de ma carrière, j'ai participé à la politique spatiale européenne, et notamment à la construction du centre de Kourou. Le projet de *Constitution européenne* stipulait "l'Union européenne élabore une politique spatiale européenne".

Ai-je des chances, d'ici 3 ou 4 ans, de gravir le puy Mary, guidé par Galileo ?

**Jacques Barrot**: Il faut aller très vite pour Galileo car bientôt le nouveau GPS américain de deuxième génération va apparaître. L'Europe spatiale a bien fonctionné. L'agence satellitaire a beaucoup de lancements réussis à son actif et a une place significative, avec des crédits importants. Mais il faut rendre les Européens sensibles au succès de Galileo. Il est à noter que les Chinois, les Russes, les Israéliens adhèrent tous à Galileo.

**Bruno Chavialle** ("*Club RH*") : Quels sont les projets concrets de l'Europe pour les transports, notamment dans les massifs montagneux ?

**Jacques Barrot**: Il y aura bientôt des liaisons ferroviaires Paris-Munich ou Paris-Salzburg en cinq heures. Il y a aussi des projets plus difficiles pour franchir les Alpes et les Pyrénées. Prenons

exemple sur le travail des Suisses ! Ils ouvrent bientôt le nouveau tunnel du Gothard ainsi que le tunnel du Lötschberg. Sans cela, on ne franchirait pas les Alpes.



Florence Gladel (*avocat*) et Bruno Chavialle ("*Club RH*")

L'Europe porte aussi des projets d'autoroutes de la mer, pour desservir les grands ports et faciliter le fret maritime. Nous oeuvrons aussi pour le désenclavement. Pour le Massif central, il faut permettre davantage de liaisons aériennes à bas coûts, comme cela a été réalisé pour le Limousin.

**Gilles Moutet** (*chef d'entreprise*) : Dans le cadre de projets à dimension européenne, ne pourrait-on pas recourir à un partenariat public-privé européen pour développer les infrastructures ?



James Dupichot (*avocat*) et Gilles Moutet (*e-Gov solutions*)

**Jacques Barrot**: Je suis favorable à ce dispositif, qui permet de remédier aux difficultés budgétaires de l'Europe et des Etats membres. A titre d'anecdote, l'immeuble dans lequel est installé le ministère de l'intérieur à Londres (le *Home Office*) a été financé par un partenariat public-privé français (tant pour la construction que pour la gestion et l'entretien).

~~~~~