

Espoirs de relance des grands projets d'infrastructures

CHRISTINE BIERRE

Alors que la crise économique et financière a atteint les locomotives mêmes de notre système – les Etats Unis, le Japon et l'Allemagne –, menaçant ainsi de provoquer l'effondrement de l'ensemble du système, il est très encourageant de constater qu'un peu partout dans le monde, des forces politiques s'orientent vers une relance des grands projets infrastructurels.

Au moment de la chute du mur de Berlin, l'économiste et homme politique américain Lyndon LaRouche proposa que l'Europe occidentale lance un vaste projet de type « plan Marshall » vers l'Europe de l'Est, afin de reconstruire ces économies dévastées par des années de communisme. Au cœur de ce projet, on trouvait la mise en œuvre de liaisons ferroviaires rapides et de véritables corridors de développement infrastructurel (canaux, centrales énergétiques, complexes agro-industriels, etc.)



Document de la Commission européenne sur le Réseau transeuropéen de transport. L'UE a mis à l'étude la possibilité de relancer son économie grâce à un programme de grands travaux.

vers ces pays et la Russie. Quelques mois plus tard, LaRouche étendit ces projets à la Chine, déjà engagée elle-même dans des efforts visant à reconstruire commercialement et industriellement les anciennes routes de la soie. C'est ainsi qu'est née le concept de Pont terrestre eurasiatique – un vaste projet de développement pour toute la zone eurasiatique qui permettrait à tous ces pays de faire face à la crise qui secoue actuellement le système économique mondial.

Ces deux projets de LaRouche s'inscrivent dans une lutte intense menée depuis une bonne trentaine d'années par l'économiste américain pour contrer la financiarisation croissante de l'économie mondiale et pour la réorienter, à nouveau, vers le développement de ces capacités productives et de son potentiel humain. Ainsi, depuis le milieu des années 70, LaRouche et ses collaborateurs se sont battus en faveur de grands projets de développement pour le Proche et le Moyen-Orient, l'Amérique Ibérique, l'Afrique, l'Asie de l'Est ainsi que les pays de la vallée du Mékong.

Aujourd'hui, alors que la crise économique et financière a atteint les locomotives mêmes de notre système – les Etats Unis, le Japon et l'Allemagne –, menaçant ainsi de provoquer l'effondrement de l'ensemble du système, il est très encourageant de constater qu'un peu partout dans le monde, notamment dans les pays qui ont ouvertement manifesté le plus d'intérêt pour les idées de LaRouche, des forces politiques s'orientent vers le type de projets qu'il a toujours préconisé. A ce jour, l'Union européenne (UE) a mis

à l'étude la possibilité de relancer son économie grâce à un programme de grands travaux proposé par la présidence italienne ; en Asie, les pays de l'ASEAN plus trois (Japon, Corée, Chine) œuvrent à une plus forte intégration fondée sur une coopération autour de grands projets régionaux comme l'aménagement de la vallée du Mékong ou la création de chemins de fers reliant les deux Corée à l'Europe et longeant le transsibérien ; en Amérique Ibérique, enfin, le Brésil et l'Argentine parlent du renforcement du Mercosur (Brésil, Argentine, Paraguay et Uruguay) et n'hésitent pas à évoquer le retour à un certain « protectionnisme » économique, là où ces mesures sont nécessaires pour développer les aspects stratégiques de l'économie nationale.

Aussi importantes qu'elles soient, ces initiatives ne pourront toutefois réussir que dans le cadre d'une réorganisation globale de l'économie mondiale telle que l'a proposée LaRouche. La dette mondiale est en effet trop importante et pèsera trop lourd sur l'économie pour que ces initiatives puissent réellement changer fondamentalement le cours des choses. Il faut donc, comme dans une entreprise en faillite qui voudrait poursuivre ses activités, réorganiser la dette à l'échelle internationale. La responsabilité de ce type de projets revenant à la puissance publique, car beaucoup trop chère et sans rentabilité immédiate pour intéresser les capitaux privés en premier lieu, il faudra que les politiques reprennent en charge les postes de commandement de l'économie. Il faut enfin redonner aux gouvernements les moyens de conduire une politique de développement économique, c'est-à-dire d'intérêt public, en remplaçant le système de banques centrales autonomes ou semi-autonomes actuelles, dominées par les intérêts financiers prédateurs, par des banques nationales répondant uniquement aux intérêts de la nation.

Le plan Tremonti de relance économique de l'Europe

Alors que les déficits, le chômage

et l'endettement progressent dangereusement dans une économie européenne qui subit les contre-coups de la crise mondiale, l'Europe a décidé de relever le défi et de donner sa chance à un projet rooseveltien.

Prenant la parole le 12 juin 2003 devant la Commission des finances du Parlement européen, le ministre italien de l'Economie, Giulio Tremonti, a expliqué qu'il compte, pour l'essentiel, suivre la stratégie adoptée par Franklin Delano Roosevelt avec son New Deal dans l'Amérique des années 30 : « *Nous ne discutons pas d'hypothèses keynésiennes, mais d'un "New Deal européen". [...] le New Deal américain a fonctionné et nous avons des raisons de croire que nous arriverons à un accord au niveau des ministres des Finances de l'UE.* » Ironisant sur les « *fondamentalistes du marché* », Tremonti a déclaré que pour tout libéral pragmatique et sérieux, « *toute époque a son modèle social [...]. Dans les années 80, c'était celui de Margaret Thatcher et de Ronald Reagan, puis, dans les années 90, on s'est enthousiasmés pour la nouvelle économie et la globalisation, et maintenant, c'est le moment d'investissements publics compétents dans le domaine des infrastructures physiques, ce qui, en Europe, veut dire donner un sens à l'élargissement vers l'Est et combler le fossé entre Nord et Sud.* »

Le 15 juillet 2003, à Bruxelles, après quelques polémiques et d'après batailles, les ministres des Finances de l'UE ont donné le feu vert à la mise à l'étude du plan de relance économique proposé à l'Europe par la présidence italienne, appelé aussi « plan Tremonti », du nom du ministre de l'Economie et des Finances italien qui l'a élaboré. Ce plan propose à l'UE d'augmenter considérablement ses investissements dans des projets d'infrastructure transnationaux afin d'engendrer une véritable reprise économique.

Au cœur de ce projet, il y aurait un nouvel organisme créé sur le modèle de la nouvelle agence italienne des infrastructures ISPA. Dans un document intitulé *Action européenne pour la croissance* et rendu public le 9 juin par Tremonti, le ministre propose que ce nouvel organisme repose sur « *la capacité d'endettement et le savoir-faire de la Banque européenne d'investissement [BEI]* » qui serait habilitée à émettre des obligations

à hauteur de 70 milliards d'euros par an pour des investissements dans de grands projets d'infrastructures. Les pays membres de l'UE garantiraient ces obligations qui ne seraient pas classées comme dette publique et échapperaient donc aux critères de Maastricht sur le déficit public.

Le plan Tremonti reprend, en fait, le plan Delors de 1994 qui prévoyait déjà de relancer l'économie européenne grâce à quatorze grands projets d'infrastructures dont trois seulement ont été réalisés jusqu'à maintenant. Cependant, le plan Tremonti propose des mécanismes de financement peut-être plus novateurs que ne l'avait fait le plan Delors. Tout d'abord, bien que clairement d'inspiration publique, il fait appel aux capitaux privés pour soutenir cette initiative, notamment via les « obligations infrastructurelles ». Il s'agit d'obligations devant être vendues sur le marché des capitaux en vue de faire participer des intérêts privés au financement de ce plan. Cette même technique fut employée avec succès par le gouvernement de Franklin Roosevelt au début du New Deal, ainsi que par l'Italie dans l'après-guerre où la construction des autoroutes a été financée par une combinaison de fonds publics et de capitaux privés, et cela grâce à des obligations garanties par l'Etat qui ont pu être remboursées avec les recettes des péages autoroutiers.

La solution de Tremonti s'inspire de projets aussi réalistes que celui négocié par Jean-Baptiste Colbert pour le Canal de Midi. Aujourd'hui, le ministre italien propose que la BEI ouvre une caisse lui permettant de vendre des obligations garanties par l'Etat, remboursables par les recettes provenant des péages autoroutiers, ou, dans le cas des lignes ferroviaires à grande vitesse, par le produit des ventes de billets. Il en va de même pour les autres équipements, dans le domaine de l'énergie ou de la gestion de l'eau. Ces infrastructures de transports pourraient être gérées par des entreprises privées, publiques ou semi-publiques sous forme de concession. Comme la BEI propose une échéance à long terme – 35 ans – ces investissements seraient sûrs et rentables.

Etant donné que les Etats n'apportent que leur garantie à ces projets, ce mode de financement présente l'avantage supplémentaire de ne

pas alourdir les déficits et l'endettement public.

Vingt-deux grands projets supplémentaires

Parallèlement au plan Tremonti, le Groupe à haut niveau du Réseau de transport transeuropéen (RTE) a publié le 30 juin son rapport (*Projets prioritaires du réseau transeuropéen de transport à l'horizon 2020*) sur les nouvelles priorités de modernisation de l'infrastructure des transports en vue de l'élargissement de l'UE. Ce groupe est composé d'experts des ministères du Transport des quinze pays membres et des douze pays en voie d'adhésion (Bulgarie, Chypre, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie). Dirigé par Karel van Miert, ancien commissaire européen chargé du transport, il comprend le vice-président de la BEI, Ewald Nowotny, et se trouve placé sous la tutelle du secteur Transport et Energie de la Commission européenne dirigé par Loyola de Palacio. Après s'être réuni à dix reprises entre décembre 2002 et juin 2003, le groupe a choisi dix-huit projets de transport transfrontalier sur la centaine proposée. Tous devraient avoir un important effet de croissance en Europe de l'Est et de l'Ouest et méritent par conséquent, en plus des efforts nationaux, un financement bien plus conséquent de la part de l'UE et de la BEI.

Si le plan Tremonti est bien plus ambitieux en termes d'investissements et de nouveaux moyens de financement, le rapport van Miert représente le consensus minimum des gouvernements européens en matière d'infrastructures transeuropéennes. Les nouveaux « projets prioritaires » sont :

1. Système de radionavigation par le satellite Galileo ;
2. Résorption des goulets d'étranglement sur le Rhin-Main-Danube ;
3. Autoroutes de la mer, pour résorber les goulets d'étranglement le long des côtes Baltiques, Atlantiques, méditerranéennes et de la mer Noire ;
4. Ligne ferroviaire mixte Lyon-Trieste/Koper-Ljubljana-Budapest ;
5. Ligne ferroviaire mixte Berlin-Vérone-Naples/Milan-Bologne ;



Projet de pont rail-route sur le détroit de Messine, en Italie.

6. Ligne ferroviaire mixte Frontière grecque/bulgare-Sofia-Budapest-Vienne-Prague-Nüremberg ;

7. Lignes à grande vitesse du sud-ouest traversant les Pyrénées ;

8. Liaison ferroviaire mixte Gdansk-Varsovie-Brno/Zilina ;

9. Liaison ferroviaire mixte Lyon/Gênes-Bâle-Duisbourg-Rotterdam/Anvers ;

10. Liaison ferroviaire mixte Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava ;

11. Interopérabilité du réseau ferroviaire à grande vitesse de la péninsule ibérique ;

12. Liaisons multimodales Irlande/Royaume-Uni/Europe continentale ;

13. Pont rail-route sur le détroit de Messine (Italie) ;

14. Lien fixe rail-route du Fehmarn Belt entre l'Allemagne et le Danemark ;

15. Triangle nordique d'autoroutes et de voies ferrées liant la Finlande et la Russie ;

16. Liaison multimodale Portugal-Espagne avec le reste de l'Europe ;

17. Autoroute frontière grecque-bulgare-Sofia-Nadlac (Budapest)-Constanta ;

18. Autoroute Gdansk-Katowice-Brno/Zilina-Vienne.

Pour l'ensemble de ces projets, les pays respectifs se sont engagés à entreprendre les travaux avant 2010. De plus, le rapport recommande quatre projets pour lesquels un tel engagement n'est pas encore acquis, mais qui sont d'une importance incontestable. Ce sont :

1. Nouvelle liaison ferroviaire transpyrénéenne à grande capacité ;

2. Rail Baltica suivant la route Helsinki-Tallinn-Riga-Kaunas-Varsovie ;

3. Liaison ferroviaire Gdansk-Bydgoszcz-Katowice-Zwardon réservée au fret ;

4. Liaison fluviale Seine-Escaut.

Afin d'obtenir 235 milliards d'euros pour ces projets prioritaires, le Groupe propose dans son rapport d'accroître le taux d'intervention financier de la Communauté pour les projets transfrontaliers (de 10 % à au moins 20 % du coût), de promouvoir les partenariats public-privé et, surtout, d'intensifier le rôle de la BEI : « La capacité financière de la Banque européenne d'investissement pourrait être développée à l'aide de différentes techniques et, en particulier, par la création du nouveau mécanisme d'investissement RTE permettant d'octroyer aux projets transfrontaliers des prêts à long terme à hauteur de 50 milliards d'euros. » Faute d'une augmentation conséquente de ressources financières, note le rapport, les recommandations sur les nouvelles priorités resteront « lettre morte ».

Le communiqué officiel de la réunion de l'Eco Fin du 15 juillet a mis à l'étude les deux projets. La Commission européenne et la BEI sont appelés à donner un premier avis pour le Sommet européen d'octobre et un avis final pour le sommet de décembre prochain.

L'Asie fait face à la crise

Alors que l'Europe s'organise face à la crise, et commence à remettre en question les critères du Pacte de stabilité qui, tel un corset financier l'empêche de se développer, on a pu observer en Asie la volonté des pays de l'ASEAN plus trois (l'Asie du sud-est plus la Chine, la Corée et le Japon) de poursuivre leur intégration et s'organiser autour de multiples projets de développement d'intérêt commun, parmi lesquels l'aménagement de la vallée du Mékong ou les négociations pour la création d'un chemin de fer transcoréen devant rejoindre l'Europe.

En novembre 2002 s'est tenu à Pnom Pehn le premier sommet des pays de la sous-région du grand Mékong depuis la création de ce groupe il y a dix ans. Rappelons que les pays concernés par le développement de ce fleuve, le septième en importance en Asie, sont le Vietnam, le Laos, le Cambodge, Myanmar, la Thaïlande et la province chinoise du Yunnan. C'est la Chine et le Vietnam, les deux grandes locomotives de la croissance dans cette région, que cherchent à dynamiser cette organisation pour garantir le futur bien-être d'une région de 250 à 300 millions habitants.

Les projets d'aménagement du Mékong ne sont pas nouveaux. Il y a plus de cinquante ans, juste après la guerre, le Mékong fut choisi par les Nations unies comme projet prioritaire à l'échelle mondiale. Les défis d'ingénierie sont gigantesques, autant que les bienfaits que les peuples de cette région pourront attendre d'un tel développement. Selon les saisons, les pays de la sous-région subissent la sécheresse et ou de terribles inondations provoquées par la mousson. Il est également nécessaire de maîtriser les problèmes posés par la quantité de chutes d'eau, parfois plus grandes que celles du Niagara.

C'est immédiatement après la Deuxième Guerre mondiale, dans le prolongement de l'inspiration du New Deal et du Global New Deal de Franklin Roosevelt, que les premiers projets pour l'aménagement du Mékong ont vu le jour. Ils ont démarré avec les Accords de Genève de 1954, avec le soutien de l'administration du président Eisenhower. Celui-ci s'attira les foudres des faucons anglo-américains de l'époque, non seulement

parce qu'il avait soutenu ce projet mais aussi pour la sympathie qu'il a témoigné vis-à-vis de l'esprit de la conférence de Bandung de 1954, où les bases furent posées pour le lancement du mouvement des pays non-alignés.

Alors même que les Etats-Unis s'embourbaient dans la guerre du Vietnam, certaines personnalités de l'administration de Lyndon Johnson discutaient encore du projet d'aménagement du Mékong, comme de la « quatrième option » pour sortir de ce conflit meurtrier. Malheureusement, les faucons de cette époque – Robert McNamara, George Kennan, McGeorge Bundy, etc. – préférèrent l'option de la guerre et firent capoter le projet.

Depuis, c'est LaRouche qui a constamment promu cette démarche. D'abord, au sein même du mouvement contre la guerre du Vietnam où démarra son combat politique. En juillet-août 1983, LaRouche visita la Thaïlande, l'Inde et le Japon pour promouvoir explicitement ce projet. Plus tard, le magazine *Executive Intelligence Review*, fondé par lui, publia un document intitulé *Perspectives de développement à cinquante ans pour le développement du bassin de l'océan Indien*. L'un des principaux projets proposés dans ce document était « Le développement de la vallée du Mékong ».

Ainsi, la conférence de Pnom Pehn fait renaître l'espoir de concrétiser enfin ce type de projets. Parmi les accords conclus, il y a la construction, avec l'aide financière de la Chine, du premier réseau électrique d'importance régionale, pour un coût de 4,5 milliards de dollars. La Chine s'est aussi engagée à hauteur de 2 milliards des dollars pour la construction de l'autoroute Kunming-Bangkok. L'un des grands projets en cours, aussi sous direction chinoise, est le creusement d'un canal navigable dans le cours supérieur du Mékong. La première phase consisterait à construire un canal permettant à des bateaux de 150 tonnes de faire chemin entre Yunnan et Chiang Saen en Thaïlande. Les phases deux et trois rendront la navigation possible à de bateaux entre 300 et 3 500 tonnes. Les Vietnamiens travaillent avec ténacité sur un programme d'électrification rurale. Neuf centrales énergétiques seront construites en 2003 avec l'aide japonaise couvrant 86 % des dépenses. L'objectif final des Vietnamiens est la

construction de vingt-huit centrales énergétiques pour une capacité totale de 9 600 mégawatts.

Le Mercosur s'oppose au libre-échange de Washington

Ce grand tour d'horizon des infrastructures ne serait pas complet si nous ne mentionnions pas les efforts du Brésil et de l'Argentine pour sortir par ces méthodes de la crise aiguë dans laquelle la corruption du Fonds monétaire international les a plongés.

Sous forte pression des Etats-Unis pour accepter la création d'un grand marché libre à l'échelle continentale (l'ALEA), les présidents Lula da Silva du Brésil et Nestor Kirchner d'Argentine ont décidé au sommet d'Asunción au Paraguay des 18 et 19 juin 2003 de revenir, au contraire, aux méthodes qui ont prévalu aux Etats-Unis lors du New Deal, et en Europe lors de la reconstruction d'après-guerre. Au cours d'un discours improvisé, le président Lula s'est engagé à créer un marché commun pour l'ensemble de l'Amérique du Sud, incluant les pays de Mercosur et aussi la communauté des nations andines : « *La position brésilienne sur l'ALEA est claire. Le Brésil n'acceptera pas une relation de colonie à métropole, encore moins un processus d'annexion. Nous avons besoin de ports, d'aéroports, de ponts, de voies ferrées et de canaux.* »

Le 11 juin, ces deux dirigeants avaient établi une « alliance stratégique » entre leurs deux pays, fondée en priorité sur l'intégration physique du Mercosur et de l'ensemble de l'Amérique Ibérique, afin de créer « *un modèle de développement qui réconcilie la croissance, la justice sociale et la dignité des citoyens* ». Dans ce contexte, ils ont proposé de transformer le Mercosur en union douanière et de développer leurs outils productifs et industriels. Les deux pays n'ont pas exclu, dans ce contexte, l'adoption de certaines mesures protectionnistes nécessaires éventuellement au développement des secteurs stratégiques. Ils ont aussi prévu la création d'un « institut monétaire » afin d'étudier la mise en place d'une « monnaie commune ». ■