

---

# L'opérateur public européen, chaînon manquant entre l'écologie et l'économie libérale.

André Dumont\*<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Université Libre de Bruxelles [Bruxelles] (ULB) – Avenue Franklin Roosevelt 50 - 1050 Bruxelles, Belgique

## Résumé

### Résumé de la proposition.

Les objectifs de sauvegarde du climat ne sont pas lisibles par l'économie libérale : ils ne sont pas structurés en termes industriels, le contexte légal n'est pas défini, les délais de rentabilisation trop longs pour une économie qui s'est modelée sur le très court terme. L'Europe doit créer les outils permettant de remplir ce vide entre objectifs sociétaux et économie libérale. Ceci dans le cadre des règles actuelles de rigueur budgétaire et de libre circulation des capitaux. La solution est de créer, dans les domaines les plus concrets, des Agences disposant de l'autonomie technique et fonctionnelle de l'Agence Spatiale Européenne, munies en plus des moyens de faire appel à l'épargne publique, et de la rémunérer en étant elle-même l'exploitant de ses développements. Le premier thème recommandé est le réseau transeuropéen intelligent de transport d'électricité.

Ce thème présente les meilleures caractéristiques pour servir de prototype :

- Un besoin clairement identifié, une rentabilité certaine
- Peu de risques techniques
- Un thème identifié dès l'Agenda de Lisbonne, et mis en exergue par l'industrie européenne.
- Les pays périphériques pourront devenir des exportateurs d'énergie.
- Les citoyens européens verront une concrétisation de la relance tant réclamée.

Le constat : le libéralisme est incapable de rencontrer des défis à long terme.

Les écologistes ont raison de dire que le sauvetage de la planète recèle une mine d'emplois. Mais les objectifs donnés par les climatologues sont illisibles pour une économie libérale : il faut les traduire en cahiers de charges spécialisés, avec des budgets, des spécifications techniques, des calendriers concrets. Quand le Gouvernement français a décidé de doter la France d'un réseau de TGV, c'est la SNCF qui a rempli ce rôle et a rendu l'objectif lisible par Alstom et les entreprises de travaux publics. La Commission n'a aucun outil de telle nature. Elle doit en être dotée.

---

\*Intervenant

-

L'économie européenne stagne, et les outils monétaires restent sans effet. Ma thèse est que la panne de croissance est le résultat de l'évolution endogène de l'économie libérale : celle-ci a transformé fondamentalement la société occidentale, et s'est adaptée de façon continue aux transformations sociales qu'elle créait. Au fil de ses 250 ans d'histoire, le libéralisme, pour maintenir sa croissance, est passé d'une économie des besoins à une économie du confort et finalement à une économie des désirs éphémères : quand une société a tout le nécessaire et même plus, il faut lui donner continuellement de nouveaux désirs à satisfaire – au moindre coût.

-

Cette évolution logique a eu trois conséquences essentielles :

- La durée de vie très courte des produits et services impose l'écrasement des coûts de réalisation, donc le recours massif aux pays à très bas coût salarial, d'où la persistance du chômage et l'appauvrissement de la classe moyenne.
- Cet appauvrissement conduit à un recours exagéré au crédit avec les perversions connues.
  - Ces deux effets transforment l'économie en une boucle instable, qui n'a plus rien de commun avec les modèles classiques.
- Les entreprises deviennent elles aussi éphémères. Les actionnaires les gèrent, non plus en fonction de leur développement, mais en visant la plus-value boursière rapide.
  - Investisseur et entrepreneur sont devenus antagonistes. Entre eux s'est hypertrophié le monde des intermédiaires financiers, lui-même empêtré dans des treillis de crédits incontrôlables. Les incitants financiers n'y changeront rien.

Une situation similaire a été à l'origine de la crise de 1936. La Maison Blanche, en lançant des investissements publics massifs, a ouvert la boucle et ramené l'économie en un point stable. Le New Deal doit sa réussite à deux facteurs essentiels :

La création massive de liquidités, pour financer les travaux publics sans endettement.

La fermeture de l'économie américaine, pour le travail, pour le commerce et pour les capitaux : l'argent injecté par le Trésor restait à quasi 100% dans l'économie nationale.

Il est illusoire de proposer un " New Deal " aujourd'hui : les deux points ci-dessus sont considérés comme des hérésies. La croissance a engendré ses propres poisons.

Créer une transition.

Keynes avait raison quand il écrivait que l'économie libérale a une tendance intrinsèque à évoluer de façon irréversible vers une situation de blocage ; que l'Etat doit périodiquement intervenir pour ouvrir la boucle devenue instable, et ramener l'économie dans une zone de convergence. C'est exactement ce qu'il faut faire aujourd'hui – au niveau de la zone euro. En 1936 il " suffisait " de ramener l'économie américaine dans la situation où elle se trouvait avant la dérive. Aujourd'hui le défi est bien plus ambitieux : il faut transformer une économie des désirs A en une économie B. Il s'agit pratiquement d'inverser tous les paramètres qui sont des fonctions du temps.

On peut imaginer une société durable B dans laquelle les mécanismes de l'économie libérale – la construction d'équilibres entre offres et demandes – puissent être à nouveau libérés. Cela implique que des produits et services répondant aux objectifs de durabilité soient devenus simultanément plus économiques et plus performants que leurs prédécesseurs agressifs pour l'environnement. Il faut que les centrales solaires et éoliennes soient plus performantes que les centrales au gaz – que les trains de marchandise soient plus performants que les camions - en tout point de l'Europe.

Il faut en plus que les citoyens européens retrouvent un travail à la mesure de leurs aspirations. Il faut encore que l'Europe maintienne ce qui lui reste de leadership culturel, technique et politique.

Ces objectifs sont réalisables. Mais nous savons aussi qu'ils ne seront atteints qu'au terme d'un processus long, dont la durée dépassera les temps de return exigés par la finance actuelle, durant lequel les producteurs et opérateurs des produits existants feront tout pour garder leurs positions.

Il est impensable de créer à la dimension de toute l'Europe un cadre contraignant qui "protège" les développements durables pendant le temps nécessaire – de leurs concurrents intérieurs et aussi extérieurs. L'Europe ne peut pas être gouvernée selon un "despotisme éclairé". Il n'est pas concevable de ré-endetter les Etats ou l'Europe ; pas plus que de fermer ses frontières aux marchés des produits, du travail et des capitaux. Un New Deal n'est plus possible.

Mon propos est que si ce n'est pas possible au niveau global de l'activité économique, il est possible de réaliser ce

---

- Dans des domaines où, la transition franchie, la rentabilité est potentiellement élevée.
- Où aucun opérateur actuel n'est en position de réaliser la transition
- Où l'Europe a une potentialité élevée de devenir un leader mondial
- Et, bien entendu, où le projet contribue significativement à la création de la société durable.

Il convient de conférer au gestionnaire du projet les privilèges qui lui permettront de traverser avec succès la période de transition – ceux qui étaient classiquement ceux des Etats eux-mêmes :

- Faire appel directement à l'épargne publique, par le marché obligataire
- Pour en assurer le remboursement et la rémunération, bénéficier d'un monopole d'exploitation
- Disposer d'une indépendance de décision technique et financière, dans les limites des missions qui lui sont confiées par le pouvoir public.
- Et se donner les moyens d'exercer cette double indépendance.

Si on relit ces exigences, on retrouve exactement celles que les opérateurs nationaux de services publics exerçaient

---

Le principe : la création d'opérateurs publics européens.

Avant la vague irresponsable de dérégulation, les entreprises publiques étaient le bras des Etats leur permettant d'agir sur leur économie. Elles disposaient de revenus d'exploitation qui leur permettaient de financer leurs innovations – qu'elles pouvaient laisser mûrir à l'abri de leur monopole. Lorsque c'était nécessaire, elles faisaient appel à l'épargne publique sans que cela soit compté comme un endettement global de l'Etat. Et elles plaçaient leurs contrats, depuis l'étude jusqu'à la réalisation et à l'exploitation, en fonction d'une politique industrielle nationale. Loin de concurrencer l'industrie privée, elles en étaient des clients exemplaires.

Comme je l'ai écrit en début de texte à propos de la SNCF et du TGV, l'entreprise publique est un intermédiaire essentiel entre l'Etat et l'économie libérale :

- Elle reçoit une mission en termes sociétaux.
- Elle la traduit en spécifications fonctionnelles de systèmes et de sous-systèmes, grâce à ses compétences propres et au recours à des contrats d'étude.

- Elle confie à l'industrie l'étude technique et financière des systèmes et sous-systèmes. Ces études peuvent être concurrentielles. Elles se concrétisent par des descriptions techniques, des calendriers (conception, développement, validation, réalisation), des budgets.
- Elle procède aux adjudications.
- Elle gère les projets, techniquement et financièrement. Elle procède aux recettes.
- Elle met en service les réalisations et les exploite commercialement, au moins jusqu'à un état de crédibilité et de rentabilité incontestable.
- Elle peut éventuellement revendre les ensembles à un autre opérateur.

Malheureusement les entreprises publiques nationales ont été livrées aux lois de la privatisation et de la concurrence, donc aux lois du court terme. Et l'Union Européenne n'a pas d'entreprise publique communautaire. Au contraire, en encourageant les entreprises publiques nationales à se concurrencer l'une l'autre, elle a cassé la tradition de collaboration constructive qu'elles entretenaient. L'Europe va payer très cher la perte de ces outils qui permettaient aux Etats d  
: aujourd'hui le monde des intermédiaires financiers, auquel on fait par ailleurs les pires reproches, a réussi à s'imposer comme intermédiaire obligé.

-

C'est évidemment au niveau européen qu'il convient de recréer ces outils. On conçoit à quel point cette idée est en conflit avec les " paradigmes " actuels de l'Etat-nuisance, de la dérégulation à tout prix, de la liberté de circulation des contrats et des capitaux.

Peut-être plus que toute autre exigence, le plus révolutionnaire va être que l'Union – ou au moins l'Eurozone – va exercer une responsabilité économique directe. Ce sera un premier pas vers une gouvernance économique communautaire, que toutes les instances lucides appellent. Elle devra se doter des organes exécutifs nécessaires. Aujourd'hui, elle n'est pas un client de son industrie.

-

#### L'exemple à suivre : l'Agence Spatiale Européenne.

En fait il existe cependant un " client " communautaire, même si la liste de ses Etats-membres diffère tant soit peu de celle de l'Union : c'est l'ESA. Elle dispose des capacités de gestion technique et financière adéquates. Elle a établi des règles de politique contractuelle qui ont fait de l'Europe un leader dans l'exploitation de l'espace. Sa mission est de traduire les objectifs qui lui sont donnés par les Etats en définitions techniques, en cahiers des charges, en contrats. C'est un client de poids : annuellement plusieurs milliards d'euros sont contractés à l'industrie européenne.

Les Agences qui devront assurer la transition vers le durable devront faire en plus – ce que l'ESA ne fait pas – c'est assurer de bout en bout la circulation de l'argent, en respectant cette règle essentielle de l'Union. Dans les affaires spatiales, ce sont les Etats qui financent les études et les développements, plus les coûts internes de l'ESA. Et ils en recueillent le fruit, en phase d'exploitation, sous forme d'impôts et de cotisations sur les activités industrielles et les services fournis par les sociétés exploitantes : Ariespace pour les lanceurs, Eutelsat ou SES-Astra pour les télécoms, Eumetsat pour la météo ... Dans tous ces domaines l'Europe exporte et est devenue un leader

Il faut donc créer des sœurs de l'ESA dans les sujets stratégiques, des sœurs qui seront structurées pour devenir de futurs opérateurs. Est-ce si difficile ? Il faut dénoncer l'amalgame qui est fait entre initiative et endettement. Il y a assez d'argent dormant à mobiliser – 500 milliards d' pour la seule Belgique – à condition que les véhicules financiers ad hoc soient créés, hors périmètre d'endettement des Etats. Et hors de l'emprise des intermédiaires financiers, qui lutteront durement pour rester l'intermédiaire obligé entre Etats et économie.

-

#### L'exemple à ne pas suivre : Galileo.

Ariane avait été la réponse européenne au monopole américain en lanceurs. Galileo devait remplir le même rôle vis-à-vis du GPS. Mais le vent avait tourné : la Commission – saluée par le chœur unanime des industriels – voulait en faire un projet totalement privé, auto-financé et auto-géré, l'Union se contentant de ses mécanismes habituels de support. Mais dès que l'on a atteint des cadences de dépense appréciables, les industriels ont réclamé une participation publique de plus en plus forte. In fine, on en arrivera à un financement majoritairement public. La Commission a dû confier à l'ESA la gestion du projet. On en est revenu au schéma ESA classique, au prix de dix ans d'atermoiements et d'indécisions techniques. Personne n'avait fait remarquer que les industriels américains n'avaient rien investi du tout pour construire le GPS : c'est un système militaire ...

Cette aventure montre la fragilité de l'initiative privée lorsque le développement est long et la rentabilité aléatoire. Encore s'agissait-il ici d'un projet sans aucune incertitude technique.

-

#### Les sujets : les réseaux transeuropéens.

Les sujets immédiats figurent dans la liste des Grands réseaux transeuropéens – transporteurs d'énergie, de marchandises et de personnes. Ils ont fait l'objet d'un parcours complet d'adoption par les instances européennes – puis l'austérité s'est abattue sur l'Europe. L'occasion est excellente de ramener ces projets à la vie, en gardant – ce qui est précieux – le parcours institutionnel communautaire qu'ils avaient déjà franchi. Certains de ces réseaux recèlent de grandes potentialités d'économie d'énergie, tout en permettant d'offrir à l'industrie européenne des opportunités majeures de développement et de réalisation à l'abri de la concurrence extérieure.

-

#### Proposition de démonstration: un réseau intelligent de transport d'électricité.

Son importance et son urgence sont reconnues unanimement. L'histoire a modelé les réseaux comme des étoiles centrées sur de grandes unités de production, interconnectées entre elles, et dimensionnées sur les besoins régionaux et nationaux. Le passage à une production diffuse, dépendant de conditions météorologiques locales et aléatoires rend ce modèle inopérant. Il faut le remplacer par un treillis isotrope, dont toutes les lignes peuvent transporter l'énergie dans les deux sens. La maille doit être suffisamment fine pour permettre le raccordement des sources et des réseaux locaux de distribution de taille modeste- de partout à partout : l'Internet de l'électricité.

Le cœur du réseau fait l'objet de propositions du groupement " Friends of the Supergrid ", réseau transeuropéen à 1 million de volts. Ce cœur doit être entouré de mailles plus fines, rendues elles aussi bi-directionnelles. Il servira de " bourse d'échange " entre tous les producteurs et tous les acheteurs – les rôles pouvant être cumulés ou alternés – sans distinction de localisation.

Les régions périphériques de l'Europe, disposant de vent et de marées (Irlande, Ecosse, Norvège) ou de soleil (Sicile, Chypre, Grèce, Malte) attireront les constructeurs de centrales et deviendront exportatrices d'énergie. Les pointes et creux de production et de consommation seront lissés.

#### Seconde proposition : un réseau de ferroutage à mailles fines (50 à 100 Km)

Autre sujet évoqué : rendre au rail la granularité de transport qu'il a abandonnée au camion. Ce projet recèle une beaucoup plus grande potentialité de développement technologique et

de travail de réalisation industrielle (gares de triage robotisées, trains débranchables et rebranchables rapidement), mais beaucoup plus que le premier, il est chargé d'implications sociales et urbanistiques et va interférer avec de nombreuses professions : un beau cas d'interdisciplinarité ...

**Sources :** Documents publics décrivant le fonctionnement de l'ESA ; documents publics de la Commission sur le Consensus de Lisbonne ; études du Supergrid par le FOSG.

Ouvrages et articles de JP.Hansen, Stieglitz, Picatty, De Grauwe, Galbraith, Maystadt.

**Mots-Clés:** entreprise publique, supergrid, réseau intelligent, agerence spatiale européenne, fer-routage