

CONFRONTATIONS



EUROPE

Dîner-débat avec Jacques Barrot

vice-président de la Commission européenne, commissaire européen aux Transports

organisé par Confrontations Europe le 31 janvier 2007, au Salon des députés
du Parlement européen

(compte-rendu : Catherine Véglio)

Introduction de Philippe Herzog, président de Confrontations Europe

Les transports sont d'une importance cruciale au regard des questions environnementales, des choix de société et de la vie quotidienne, de la compétitivité de l'espace économique européen. C'est pourquoi ils sont au cœur de l'actualité.

A propos de la relance de l'Europe, Confrontations Europe pense qu'il est nécessaire de faire surgir de nouvelles options, portées par un esprit de compromis et d'inventivité.

Il faut renoncer à l'idée de Constitution européenne dans l'immédiat, idée qui nécessite une maturation à long terme. Mais il faut cependant une réforme institutionnelle pour que l'UE fonctionne mieux. Les Britanniques, adversaires de la Constitution, peuvent le comprendre car une telle réforme conditionne la poursuite de l'élargissement.

Mais une réforme institutionnelle ne peut suffire pour tous ceux qui souhaitent que l'UE affronte au mieux la mondialisation, un souci qui rejoint celui des Britanniques pour lesquels le projet de l'UE doit être son insertion dans la mondialisation.

C'est pourquoi, de manière concomitante aux efforts de réforme institutionnelle, il faut emprunter une nouvelle voie, celle d'un Acte Unique basé sur un agenda précis avec une méthode, des objectifs et des outils^[1]. Cet Acte Unique serait axé autour de projets structurants - par exemple : l'énergie, l'éducation, l'emploi - sur lesquels les Etats s'engageraient à coopérer pour les réaliser.


Confrontations Europe propose donc de travailler sur deux pieds : une réforme institutionnelle et des politiques communes.

Nous ne sommes pas d'accord avec ceux qui pensent qu'une crise serait salutaire ou ceux qui nourrissent encore le fantasme d'une avant-garde alors que les divergences sont patentées entre l'Allemagne et la France.

La Commission européenne est bien placée pour jouer un rôle d'intermédiation. L'UE ne peut plus rester la seule affaire des généraux, c'est-à-dire des Etats.

Intervention de Jacques Barrot

Ce matin, la réunion du collège des commissaires avec José Manuel Barroso portait sur la préparation de la déclaration de Berlin du 25 mars prochain. Pour ma part, je me suis beaucoup inspiré de la proposition de Philippe Herzog car pour déclencher une vraie



relance de l'Europe, je suis persuadé qu'il faut lier réforme institutionnelle et projets. Le transport est un secteur majeur, qui représente 10 millions d'emplois en Europe et 7% du PIB européen.

La mobilité est un des éléments de la compétitivité pour dynamiser le marché. Je refuse toute position malthusienne à ce sujet : rendre la mobilité plus compatible avec l'environnement est nécessaire mais il ne faut pas pour autant la réduire car elle est une source d'échanges économiques et humains. On ne peut réussir une communauté européenne sans accroître la mobilité.

► **L'ouverture des marchés** est essentielle pour améliorer la mobilité : la législation européenne l'a faite progresser. Le dossier ferroviaire est le plus difficile. Le fret ferroviaire, tant national qu'international, est ouvert depuis le 1^{er} janvier 2007 et l'on constate qu'il reprend des parts de marché dans les pays où la concurrence est effective. Depuis 2003, la part du fret progresse, c'est un fait nouveau. L'ouverture du marché a donc des effets positifs, notamment au Royaume-Uni, aux Pays-Bas et en Allemagne. Il faut désormais réfléchir à la manière d'orienter des sillons ferroviaires vers le fret afin de développer un réseau dédié au fret.

► **L'investissement** en faveur de réseaux transeuropéens ne sera pas celui initialement prévu. La somme disponible est de 8 Mds d'euros au lieu des 20 Mds réclamés. La réalisation de grands corridors ferroviaires est-ouest et nord-sud est prioritaire pour réussir le transfert modal qui est un aspect important pour la protection de l'environnement et les économies d'énergie.

Il faudra faire des choix difficiles parmi les 30 projets initiaux ; ceux relatifs à la traversée des Alpes et des Pyrénées sont les plus importants. L'appui des Etats est nécessaire. Fort heureusement, il existe les fonds de cohésion : les nouveaux Etats membres en ont besoin pour créer et rénover des réseaux, en particulier dans le domaine ferroviaire.

Concernant la tarification, l'eurovignette est le dossier de l'année. Il s'agit d'un cadre juridique pour le paiement des péages dans toute l'Europe qui devra prendre en compte les coûts externes, dus au caractère polluant des transports.

► **L'innovation** est l'autre moyen important pour accélérer la mobilité. J'ai formulé le concept de « comodalité » qui se réfère à la coopération des modes de transport entre eux et que je préfère à l'intermodalité qui évoque le transfert d'un mode de transport vers un autre. Le transport maritime est adapté en terme de capacités de stockage, le ferroviaire l'est sur la longue et moyenne distance, la route sur la courte distance. Il s'agit d'optimiser chaque mode utilisé en combinaison avec d'autres modes.

La logistique est l'un des clés d'une mobilité efficace et durable. C'est un secteur en pleine expansion qui représente 15 Mds d'euros de chiffre d'affaires en Europe. La part de la logistique dans le coût final d'un produit est de 10 à 12%. La logistique compte beaucoup pour les industriels qui veulent connaître le cycle de vie des produits. La Commission va proposer un plan d'action en 2007 sur ce thème.

Galileo cause des soucis en ce moment. C'est une innovation majeure^[2] pour les transports qui aura beaucoup d'applications, notamment dans le cadre de ERTMS (système européen de gestion du trafic ferroviaire) et de SESAR (système de gestion et de coordination du trafic aérien).

Il est possible d'avancer vers un système de transports intelligents mais l'engagement en faveur de la recherche reste médiocre (1,84 du Pib européen en 2005 et non 3% comme la Stratégie de Lisbonne le souhaite).

► **Comment la mobilité peut-elle être durable ?**

Le transport représente 70% de la consommation de pétrole et la seule route 60%. Le transport dépend à 98% du pétrole. L'efficacité énergétique doit s'imposer. Si on veut des progrès dans ce domaine, il faut offrir une plus grande visibilité aux industriels afin qu'ils améliorent leurs technologies. Nous souhaitons que la consommation de carburant des voitures neuves – qui a déjà baissé de 25% - diminue encore de 15%.

La directive sur les biocarburants de 2003 avait pour objectif que ceux-ci remplacent 5,75% du volume des carburants fossiles consommés d'ici à 2010. Cet objectif ne sera pas atteint et la proposition est désormais de fixer cette part à 10% d'ici à 2020.

Il faudrait parvenir à un standard clair pour que les producteurs, les fabricants de moteurs avancent.

Le 6è PCRD a investi dans la recherche sur l'hydrogène et les piles à combustibles. Des tests sont réalisés avec des bus équipés de moteurs à hydrogène.

Les compagnies aériennes entrent dans le système d'échanges des droits d'émission de CO2 et les innovations technologiques sont encouragées. L'UE doit maintenant convaincre ses partenaires dans le monde.

L'impératif urbain : la lutte contre la pollution passe par des efforts concernant les transports urbains qui sont à l'origine de 40% des émissions de CO2 dues aux transports et de 70% de l'émission d'autres polluants.

La Commission lance un débat sur la politique de transports urbains et un Livre vert sera publié à l'automne 2007 pour proposer des solutions communes d'intérêt européen (au niveau des péages, des infrastructures, des innovations...).

Je tiens beaucoup au règlement OSP (obligations de service public) dans ce domaine. L'introduction de la concurrence dans les transports urbains doit se faire en intégrant les OSP. Ceux qui participent aux appels d'offre sont tenus au respect des OSP. Celles ci seraient compensées par la collectivité publique, sans pour autant que les exploitants soient accusés de profiter d'aides publiques.

Le transport public urbain a une dimension sociétale c'est pourquoi la mobilité doit être accessible à tous et se préoccuper de l'accès des personnes handicapées.

► **Le volet social** de la politique des transports

Un socle commun de règles minimales est nécessaire. Dans le transport routier, la directive sur le temps de travail a été adoptée grâce à la majorité qualifiée en 2006 et elle sera mise en œuvre en avril 2007. Les chauffeurs routiers passent à une durée maximum autorisée de travail hebdomadaire de 74 heures à 56 heures.

Quand on libéralise un secteur, il faut se préoccuper du sort des personnes qui y sont employées. Les transporteurs routiers ont pris du retard dans le domaine social. La situation des sous-traitants, le cabotage posent problème.

Dans le transport maritime, une convention sur le travail maritime a été adoptée au niveau de l'OIT. Je souhaite un accord rapide entre le patronat et les salariés du secteur ; il y a pénurie de main d'œuvre car les conditions de travail sont inacceptables dans ce domaine.

L'ouverture des marchés doit aller de pair avec le développement d'un *level playing field* social, c'est-à-dire des standards sociaux communs.

Le 2è Paquet ferroviaire a permis d'établir une licence européenne de conducteurs de train ; c'est un exemple très positif.

Dans les transports, qui représentent 10 millions d'emplois en Europe, la formation et la qualification sont des points importants. La globalisation se traduit par beaucoup d'inquiétude ; il faut montrer que l'UE permet de s'adapter pour que les Européens n'aient pas peur des effets de la globalisation. Certes, un fonds a été prévu pour la gestion des restructurations mais il me semble essentiel de progresser en matière de formation tout au long de la vie.

► **Concernant la relance de l'UE**, je pense que la déclaration de Berlin le 25 mars prochain doit se conclure par des engagements. Le premier d'entre eux pourrait être de rendre le processus de décision plus efficace, sans cela l'élargissement de l'UE ne réussira pas.

Je reprends l'idée de l'Acte unique proposée par Philippe Herzog. Pourquoi ne pas se référer à un, deux ou trois Actes uniques qui seraient des sortes de traités sectoriels engageant l'UE sur des nouveaux chantiers.

J'aime bien de nom de « Confrontations » : l'UE progresse par le compromis mais il ne peut

y avoir de bon compromis sans bonne confrontation.

Débat

Interventions de la salle

Pascal Meunier, directeur des Programmes européens, Thalès

Je dis « bravo » à Philippe Herzog pour sa proposition qui n'est pas seulement institutionnelle mais veut engager des projets qui, pour ma part, doivent porter sur l'énergie, la connaissance, la sécurité.

Il est important que la Commission européenne ait un rôle de *leadership* face à la schizophrénie d'Etats qui n'ont pas le même discours à Bruxelles et dans leur capitale nationale.

La Commission ne s'appuie pas assez sur l'industrie qui souffre beaucoup du coût de la non Europe. Comment le commissaire pense-t-il relancer Galileo ?

André Ferron, chargé de recherche (énergie, industrie, services) à Confrontations Europe

Le Paquet énergie présenté par la Commission le 10 janvier propose de réduire de 20% voire 30% les émissions de CO2. Le débat au Parlement européen a montré qu'il existait un « trou noir » au sujet des transports. Le débat fait rage sur la nécessité d'une norme limitant le niveau moyen d'émissions à 120 grammes de CO2/km par véhicule automobile à l'horizon 2012. La Présidence allemande souligne qu'on ne peut pas donner « une ration de souris à un éléphant » autrement dit, les Allemands craignent que l'on tue l'automobile haut de gamme allemande si l'UE impose des normes valables pour les seules petites voitures.

Françoise Chotard, directrice de la Représentation de la Région Ile-de-France à Bruxelles

Est-il possible d'avoir des informations supplémentaires sur les sujets qui seront mis en avant par la déclaration du 25 mars prochain ?

A propos du Livre vert sur les transports urbains, la question de l'accès des marchandises en centre-ville doit être abordée car elle pose problème pour de nombreuses communes.

Réponses de Jacques Barrot

Je suis d'accord pour dire que la Commission doit jouer son rôle mais je crois à une bonne alliance entre elle et le Parlement européen. C'est grâce à cette alliance que le dossier de la sécurité maritime progresse, comme on l'a vu avec le récent naufrage du porte containers sur les côtes britanniques. Les Etats sont en retard dans le suivi et le contrôle des pavillons.

Galileo illustre les difficultés de boucler un grand projet européen. Ses instigateurs, la commissaire Loyola de Palacio et le directeur général François Lamoureux, ont pensé qu'un PPP (partenariat public-privé) faciliterait la tâche. Or ce PPP nous vaut des difficultés majeures, toute la question étant de savoir qui supporte les risques. Si la Commission ne reprend pas l'affaire en main, Galileo risque de ne pas voir le jour. Ce serait très négatif car il s'agit d'un très beau projet qui intéresse beaucoup de pays dans le monde, tels la Chine, l'Inde l'Australie...

Les industriels doivent s'organiser pour être des partenaires de la Commission. On observe un manque de coordination dans le consortium d'industriels réunis pour Galileo.

Du côté des pouvoirs publics, la difficulté est de faire comprendre qu'il y aura des surcoûts. Or, ce projet va changer la donne dans les transports. Prenons un exemple, le suivi des camions sur les routes qui permet de faire correspondre le péage à la pollution produite. Ce

suivi permettra de mettre au point une politique plus incitative en faveur de l'environnement.

Pour parvenir à un objectif de réduction de 20% des émissions de CO2 pour les transports, il faut aller au-delà des engagements volontaires des industriels, qui sont en retard. Il ne faut pas écarter l'idée d'obligation mais il faut rester réaliste et la barre des 120 grammes de CO2/km est trop haute et paraît irréaliste aux constructeurs. Il faut fixer des obligations raisonnables.

Concernant la future déclaration du 25 mars, il faut se référer au discours du président Barroso devant le Parlement européen où il a évoqué la sécurité, la solidarité, la durabilité, la transparence comme autant de valeurs. Ajoutons la réconciliation.

Je pense cependant qu'il ne faut pas se limiter à rappeler les valeurs de l'UE, cela ne peut suffire pour relancer l'Europe. Il faudrait rééditer l'esprit de la déclaration de Messine, animé par la volonté d'agir. C'est en ce sens que je trouve très positif l'Acte unique proposé par Philippe Herzog.

Interventions de la salle

Jacques Cipriano, directeur des Affaires européennes, Safran

Je vais dans le même sens que Pascal Meunier quant au rôle de la Commission. Le Parlement européen a aussi une capacité à faire des compromis, à penser l'Europe, toutes choses qui font défaut au Conseil des ministres.

La Commission a décidé de moins légiférer avec la *better regulation* mais il ne faudrait pas que ce principe déteigne sur l'action politique au niveau européen.

Deux négociations transatlantiques sont ouvertes dans le secteur qui m'intéresse : le ciel ouvert ; la reconnaissance mutuelle des normes entre les agences de sécurité de l'aviation européenne et américaine. Ces dossiers avancent-ils ?

Aimery de Dinechin, en charge des Affaires européennes, Crédit Agricole du Nord-Est

Le pôle français de compétitivité Agrossources est très sensible à l'idée de mobilité durable et le dossier des biocarburants lui est cher. La Commission paraît timide sur ce sujet et les blocages sont réglementaires et commerciaux. Le potentiel de développement des biocarburants est important : on produit aujourd'hui 1 à 3 Tep de biocarburants à l'hectare, dans dix ans, on pourra en produire 7 à 8 Tep avec moins d'intrants fossiles.


Hermann Schneider, directeur commercial, Systra

L'exemple suisse peut inspirer l'UE. Les modalités de l'eurovignette vont-elles se rapprocher du système suisse de redevances pour les poids lourds, qui a permis à ce pays de financer ses infrastructures ?

Le système de transport suisse doit aussi largement son succès à la relation qui a su s'instaurer entre les décideurs et la population, grâce notamment à la démocratie directe. Comment, dans l'UE, faire participer les gens à la définition d'une politique des transports ?

Réponses de Jacques Barrot

Je suis d'accord sur le principe de ne pas abuser de la *better regulation* si cela signifie *less legislation*. Le marché unique ne pourrait pas fonctionner sans législation. Et je m'oppose à une idée avancée par Angela Merkel selon laquelle la Commission nouvellement nommée ne devrait pas prendre en compte la législation de la période précédente.



Je serai lundi 5 février à Washington avec le ministre fédéral allemand des Transports, Wolfgang Tiefensee. Nous avons peu de chance de réussir sur le dossier de l'*Open sky*. Le Congrès américain est hostile à ce que les compagnies européennes prennent des participations dans le capital des compagnies américaines. Le président de la commission des Transports du Congrès est un démocrate. Nous allons lui dire qu'il serait dommage que le travail de convergence réglementaire déjà engagé s'arrête en chemin. Il est nécessaire d'obtenir des concessions sur les règles de contrôle et d'*ownership* des compagnies car Londres attend la Commission au tournant ! L'*Open sky* est profitable aux compagnies européennes et les compagnies américaines y sont favorables.

L'autre dossier relatif à la sécurité aérienne a plus de chance d'aboutir. Les Américains pourraient participer à la mise au point de SESAR et les Européens au système américain de modernisation du contrôle aérien.

Nous aborderons aussi le problème de la sûreté car il ne faut pas rendre la vie des passagers insupportable mais faire en sorte d'harmoniser les règles de sûreté entre les Etats-Unis et l'UE.

Il est certain que nous n'allons pas assez vite en matière de biocarburants. A la DG Environnement, beaucoup n'y sont pas favorables et disent que les biocarburants nuiront à la biodiversité et entraîneront une déforestation. Selon eux, il y aurait des risques à orienter l'agriculture vers une monoproduction destructrice de la diversité agro-paysagère. Mais le plus grave est l'attitude des Etats : chacun d'entre eux avance son concept de biofuel et il est très difficile de se mettre d'accord sur un standard européen.

Le système des transports en Suisse mérite en effet l'éloge, en particulier l'action de M. Moritz Leuenberger, président de la Confédération suisse et qui, pendant dix ans, a été en charge des Transports et a fait montre d'une grande lucidité. Le Tunnel ferroviaire de Saint-Gothard est ainsi une infrastructure exceptionnelle.

Il est vrai que nous avons un problème à propos de la consultation des populations sur la réalisation de grands équipements structurants. L'exemple du débat public en France a montré qu'il pouvait être source de paralysie.

Christian Chavane, directeur des Affaires européennes, Total

Total est l'acteur européen le plus engagé dans les biocarburants. Le groupe préconise d'avancer vers les biocarburants de 2^e génération (biomasse). Le pétrole reste incontournable pour deux usages : les transports et la pétrochimie. Pour le reste, il faut promouvoir l'utilisation d'autres sources d'énergie. Pour produire de la chaleur, la biomasse est ainsi plus efficace que le pétrole.

Nous saluons le Paquet énergie de la Commission comme un événement majeur mais nous regrettons le manque de volonté sur le volet de politique extérieure.

Il est très important de faire de l'efficacité énergétique pour retarder le *pick-oil* (c'est-à-dire, le moment où les ressources fossiles vont diminuer) et trouver de bonnes solutions énergétiques. L'utilisation de la biomasse nécessite encore dix à quinze ans de R&D.

Les industriels ont souvent l'impression que l'étude coûts/efficacité n'est pas prise en compte par les politiques, qui veulent aller vite.

Claude Fischer, secrétaire générale de Confrontations Europe

Ce que vous avez dit sur Galileo signifie-t-il que le PPP, forme de mutualisation des ressources, est remis en cause pour d'autres projets ? Si on ne parvenait pas à aboutir avec Galileo, comment ferait-on la preuve du projet ?

On sait qu'un engagement du privé est nécessaire pour mener à bien des projets sur le développement durable, l'énergie, l'éducation... et qu'il faut mutualiser des coûts.

Sans cela, comment peut-on responsabiliser les citoyens et les entreprises, qui doivent

devenir des acteurs majeurs dans la décision politique.

La Commission pense l'intérêt général européen, ce que les Etats ne font pas. Elle doit travailler mieux avec le Parlement européen mais aussi avec la société civile et cela nécessite certainement des créations institutionnelles.

Xavier Du Colombier, délégué aux Affaires européennes, Rhodia

Dans l'industrie, les chercheurs et les opérateurs travaillent sur de nouveaux procédés dans la perspective de l'ère post-pétrole. Le thème de la chimie « verte » - ou « bleue » chez les Scandinaves – lié à l'idée de propreté et de sécurité, est très présent.

Les industriels sont favorables à un équilibre à trouver entre des *incentives* (incitations) et une régulation pas trop contraignante.

Bertrand de Lacombe, directeur-adjoint délégué aux Affaires européennes, SNCF

Je partage l'avis du commissaire quand il dit refuser tout malthusianisme en matière de mobilité. Mais ne faut-il pas nuancer le propos quand il s'agit de transport international de marchandises parfois fabriquées en quatre ou cinq lieux différents de la planète ? Cet aspect de la mondialisation inquiète les citoyens, qui ont l'impression que l'UE ne protège pas l'espace européen. Ce refus du malthusianisme ne doit-il pas faire la distinction entre transport de voyageurs et transport de biens ?

Réponses de Jacques Barrot

Total a raison d'insister sur le bon usage du pétrole et sur les potentialités des biocarburants de 2^{ème} génération.

Il est certain qu'en matière de PPP, nous devons dépasser les difficultés que nous rencontrons dans le cas de Galileo. Le PPP n'est jouable que dans le cadre d'un partenariat confiant et transparent entre l'autorité publique et les entreprises. Le Royaume-Uni nous fournit de bons exemples de PPP.

Quant aux autorités publiques, elles doivent avoir une vision budgétaire pluriannuelle. Il faut convaincre le Parlement européen d'engager les finances communautaires pour les vingt ans à venir. Autrement dit, il faut faire l'avance, les industriels remboursant après avoir obtenu des ressources. Aussi est-il nécessaire que ceux-ci pratiquent une vraie transparence. Les entreprises ont un rôle majeur dans l'UE, une responsabilité et la Commission doit être davantage à leur écoute, dans une optique d'intérêt général. Un bel exemple est fourni par le système de régulation qui permet aujourd'hui la coopération des aéroports et des compagnies aériennes. Un autre exemple est CARS 21 (ndlr : recommandations du groupe de haut niveau CARS 21 visant à rendre les automobiles plus propres et plus sûres) qui montre que la Commission aurait pu aller plus loin avec les constructeurs automobiles.

Je salue les progrès de la « chimie verte » car il est temps, par exemple, de trouver des substituts biodégradables aux plastiques. Je suis sensible au sujet car ma région, la Haute-Loire, est spécialisée dans la fabrication des films en plastique.

Cependant, en général, une attention particulière doit être portée à la R&D publique et privée, en retard en Europe. Une fois harmonisées les bases de l'impôt sur les sociétés (IS), il faudrait parvenir à greffer un crédit d'impôt recherche européen sur l'IS afin de mobiliser les industriels sur la recherche.

A propos du malthusianisme et du transport international de marchandises, il faut considérer la réalité. Le transport maritime fait des prouesses et les containers venus de Chine sont transportés à des coûts très bas. Faut-il pour autant diminuer cette mobilité du fret ? On ne l'arrêtera pas et ce n'est pas en la freinant que l'on rassurera les populations inquiètes de la mondialisation.

Philippe Herzog

Il est bon de nous rappeler l'esprit de la déclaration de Messine, de nous mettre en émulation. Les apports de la construction européenne au secteur des transports sont réels et ils méritent d'être portés à la connaissance des citoyens européens, qui les méconnaissent.

L'UE cherche à promouvoir des règles communes d'intérêt public au niveau international et cet aspect de son action est très important à l'heure de la globalisation.

L'amélioration de la prise de décision est indispensable et on peut s'inspirer de méthodes innovantes, comme celles de l'Acte Unique ou de la procédure Lamfalussy dans la finance. Celle-ci a permis de bâtir un cadre financier européen qui ne sert pas seulement le « grand capital » comme le pensent certains, mais fait progresser aussi la protection du consommateur.

La fabrication du marché unique recouvre en effet tout un aspect communautaire dans les nombreux domaines où l'UE produit des normes et des règles d'intérêt public. Comme le montrent les dossiers de la sécurité aérienne ou du transport maritime, cette action communautaire fait référence au plan international.

Dans son action, Jacques Barrot apparaît comme un homme de compromis déterminé. Nous le remercions d'avoir participé à ce débat très instructif.

Claude Fischer

On évalue mal en effet tous les efforts de la Commission pour faire avancer des chantiers concrets. Les Etats, qui ne font pas connaître cette action positive au plan national, ont une large responsabilité dans la vision négative que de nombreux citoyens ont de l'Europe. L'éducation, l'information, la responsabilisation des citoyens et des acteurs socio-économiques sur l'Europe ne sont pas faites et c'est pour cette raison que je suis contre la procédure référendaire. Dans un tel contexte, un référendum est le contraire de la démocratie !

La secrétaire générale de Confrontations Europe renouvelle les remerciements de Confrontations Europe au commissaire Jacques Barrot et à l'ensemble des participants au dîner-débat. Elle rappelle l'agenda du Tour d'Europe organisé par l'association avec le parrainage et le soutien de la DG EAC de la Commission européenne.

Le Tour fera étape à Paris le 25 mars prochain et fêtera les 50 ans du Traité de Rome et... les 15 ans de Confrontations Europe ! (consulter le site Internet : www.confrontations.org)

[1] La proposition *Pour un Acte Unique au cœur de la relance de l'Europe* est disponible sur www.confrontations.org et est publiée dans *Confrontations Europe La Revue*, n° 77, janvier-mars 2007.

[2] La Lettre de Confrontations Europe n° 70 (avril-juin 2005) a publié un article de Rainer Grohe sur Galileo.