

Question d'Europe
n°378
18 janvier 2016

Les transports en Europe : investissement, compétitivité et transition écologique

Franck Sylvan

Résumé :

Les transports sont davantage qu'une question de mobilité : ils sont un facteur de compétitivité. Sans eux, pas d'échange, pas de circulation des biens et des personnes, pas de Marché unique et encore moins d'Union européenne. Dès ses origines, le projet européen a cherché à créer un « espace européen des transports », même si les réticences des Etats membres ont souvent freiné cette ambition. Actuellement, la relance de l'économie européenne s'appuie sur cette « politique européenne des transports » réaffirmée et renouvelée. Alors que la Commission européenne vient d'annoncer le financement de plus de 250 projets, pour un montant total de 13,1 milliards €, dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), il faut s'interroger sur le choix des investissements pour des transports respectueux de l'environnement et source de compétitivité.

I - LES TRANSPORTS, UN FACTEUR DE COMPÉTITIVITÉ POUR L'EUROPE

I.1. La gestion de la chaîne logistique est au cœur des stratégies des entreprises

De nos jours, la logistique ne peut plus se réduire à une simple fonction support, dont il faudrait uniquement réduire le coût. Elle doit au contraire se placer au cœur de la stratégie des entreprises. La différenciation de plus en plus grande des produits conduit à développer des solutions logistiques pour acheminer le produit demandé jusqu'au consommateur final en un temps limité, ce qui requiert un réseau de transport dense et maillé et des services fiables et de qualité.

La mondialisation de la production a éclaté la chaîne de valeur entre plusieurs pays, voire plusieurs continents, et il est crucial d'en garder la maîtrise. L'adaptation continue de ces chaînes de production exige une grande souplesse des moyens de transport. Ainsi, le trading de matières premières repose sur la capacité à gérer la logistique entre différents sites producteurs au gré des prix fluctuants, ce qui explique que les négociants investissent de plus en plus dans les infrastructures de transport et de stockage pour être capables d'adapter leurs stratégies logistiques en temps réel.

I.2. La dynamique du Marché commun repose sur des transports denses, fiables et de qualité

La recherche de rendements croissants par effet d'agglomération conduit à concentrer géographiquement les activités productives et innovantes, à l'instar des villes-mondes comme Paris et Londres, du delta du Rhin (BENELUX) ou de la Vallée du Pô. La concentration des investissements et la recherche de synergie contribuent aux gains de productivité. L'industrialisation du savoir ayant besoin de proximité, la mobilité au sein de ces territoires est évidemment fondamentale, et il n'est guère surprenant que leurs réseaux de transport soient parmi les plus denses du monde.

Ces centres productifs, répondant à une logique de spécialisation territoriale, ont besoin d'être reliés entre eux par des autoroutes, des liaisons aériennes, des voies ferrées, des canaux fluviaux ou des pipelines. C'est ce que fait par exemple le tunnel du Brenner entre les deux régions hautement productives de Bavière et de Vénétie. A l'inverse, il serait faux de croire que la liaison de deux régions précède leur spécialisation. Ainsi, loin d'être un levier de croissance, l'arrivée du TGV dans une petite ville conduit plus souvent à la faire entrer dans la sphère d'influence de la grande métropole à laquelle elle est désormais reliée. Les grandes infrastructures de transport ne structurent pas tant le territoire qu'elles le polarisent,

étendant les sphères d'influence des centres les plus productifs.

Enfin, pour bénéficier du marché européen tout entier, les entreprises ont besoin d'accéder à l'ensemble des consommateurs. Les transports doivent relier les plus lointaines vallées ou les îles les plus isolées. Il est important que les produits frais soient livrés à temps, que le T-Shirt personnalisé porte le bon nom, que même un habitant du nord de la Suède puisse importer du vin portugais s'il le désire.

Le Marché commun a besoin de transports compétitifs pour structurer la chaîne de valeur, favoriser l'innovation et soutenir la consommation, c'est-à-dire d'infrastructures denses, diversifiées et de bonne qualité, et de services fiables, peu coûteux et flexibles. Le développement du Marché unique est ainsi intrinsèquement lié à celui de « l'Europe des transports ».

II. L'EUROPE DES TRANSPORTS PROGRESSE TROP LENTEMENT

II.1. Les Etats restent attachés à leurs prérogatives et ne les cèdent qu'à contrecœur

Malgré cette exigence européenne, l'Europe reste une mosaïque de systèmes de transports nationaux qui peinent à surmonter leurs différences, contrairement aux Etats-Unis où les transports se sont d'emblée constitués à l'échelle d'un continent. Les Etats membres sont conscients de l'enjeu mais ils ne cèdent leurs prérogatives qu'au prix de hautes luttes communautaires. C'est ainsi que l'ambition d'une « *politique commune des transports* » pour garantir la « *libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux* » en soutien du Marché unique inscrite dans le Traité de Rome est restée lettre morte puisque les Etats l'ont soumise au principe d'unanimité pour éviter que ces dispositions n'affectent « *gravement le niveau de vie et l'emploi dans certaines régions, ainsi que l'exploitation de transport* » [1] ce qui, en pratique, bloqua toute avancée jusqu'aux années 80.

Les transports restent en effet un objet passionnel. Longtemps outils de conquête de l'espace national (réseau routier du *Zollverein* dans l'Allemagne des

années 1830, réseau fluvial et ferroviaire Freycinet en France à la fin du XIXe siècle, etc.) souvent nationalisés, les transports gardent une proximité extrêmement forte avec les pouvoirs publics qui rend très difficile leur « européenneisation ». L'arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes du 22 mai 1985 décidant que « *le transport international de marchandises et de personnes doit être ouvert à toutes les entreprises de la Communauté et ne doit pas faire l'objet de discrimination en raison de la nationalité ou du lieu d'établissement du transporteur.* » a sifflé le véritable départ de la politique européenne des transports, confirmé par l'Acte unique de 1986. La majorité qualifiée se substitua à l'unanimité, ouvrant ainsi la porte à une accélération de l'intégration européenne dans la perspective de la création du Marché unique – ce qui sera confirmé par le traité de Maastricht.

II.2. L'Europe des transports s'est construite d'abord par les routes

L'Europe, coincée entre l'attachement national aux transports et une mondialisation brisant les frontières, a su trouver sa légitimité en imaginant un « espace européen des transports » : développement d'infrastructures transeuropéennes au sein de corridors continentaux, édicton de normes de sécurité et d'interopérabilité, libéralisation des services pour créer un marché commun. Mais ces investissements nécessaires, qu'il s'agisse d'adopter un même système européen de surveillance du trafic européen (ERTMS) ou des règles de gestion commune du trafic aérien (Ciel unique), sont conséquents et prennent du temps.

Le transport routier est à la fois le premier mode libéralisé dès les années 1980 et le meilleur succès de la politique européenne. Alors que d'autres pays ont libéralisé presque simultanément l'ensemble de leurs transports [2], l'Europe n'a ouvert les siens que progressivement. Ce décalage a donné un avantage concurrentiel décisif au secteur routier, qui a eu tout le loisir de s'adapter aux nouvelles règles du jeu et devenir plus compétitif que ses futurs concurrents. Les entreprises de transport routier avaient parfaitement anticipé l'ouverture en diminuant de façon très importante leurs coûts (30% à 40% selon les estimations [3]) et en diversifiant leurs services. La consolidation du secteur autour de grands acteurs n'a pas empêché l'émergence de

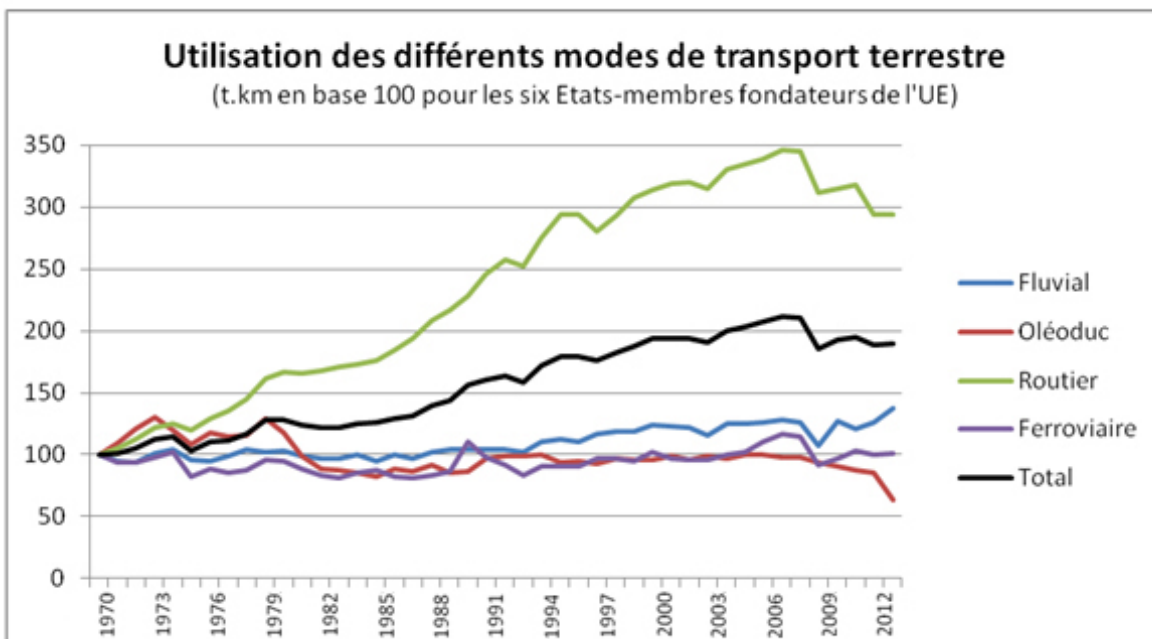
1. Article 72 du Traité de Rome

2. Aux Etats-Unis, la libéralisation du secteur aérien a eu lieu en 1978, du ferroviaire et du routier en 1980

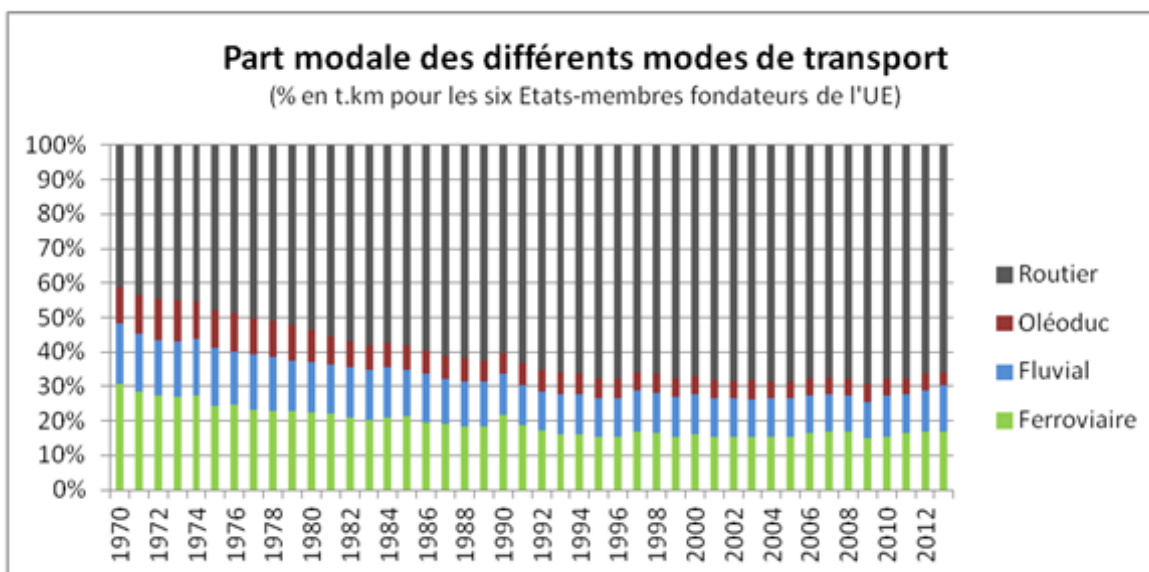
3. OCDE (1997), *Liberalisation and structural reform in the freight transport sector in Europe*, rapport.

plus petits logisticiens, créant ainsi une dynamique auto-entretenue. Cet avantage initial du routier s'ajoute à une tarification avantageuse : l'exigence plus importante de sécurité sur le ferroviaire en majore les coûts fixes alors que l'absence d'internalisation des effets négatifs (bruit, pollution) par le secteur routier minore artificiellement son coût pour l'usager [4]. Tout a concouru à faire du routier le transport ultra majoritaire en Europe en quelques

décennies à peine. Il a augmenté de plus de 315 % entre 1970 et 2010, alors que les autres modes stagnaient (+27% pour le fluvial, -4% pour le ferroviaire et -10% pour les oléoducs). La part du routier dans le transport terrestre est passé de 40% en 1970 à plus de 70% actuellement, soit presque le double. Le fret ferroviaire s'est effondré, passant de 30% du trafic en 1970 à 15% en 2015.



Source : OCDE et calculs de l'auteur



Source : OCDE et calculs de l'auteur

4. L'objectif de l'eurovignette est justement de majorer les prix d'utilisation des routes pour internaliser ces coûts externes

III. LE TRANSPORT ROUTIER AUSSI DOIT FAIRE SA RÉVOLUTION VERTE

III.1. L'UE a misé sur les modes de transport « écologiques » (fer, fluvial) contre la route

Mais si le transport routier répond aux exigences de flexibilité et de capillarité des entreprises, il a des conséquences environnementales non nulles. L'Union européenne, prenant conscience de l'impact sur la congestion des infrastructures, les risques sur la sécurité et les conséquences environnementales du fort développement du routier, a adopté un principe de « report modal » dans son Livre blanc sur le développement futur de la politique commune des transports, adopté en décembre 1992, c'est-à-dire de report du trafic de la route vers les transports moins polluants comme le ferroviaire ou le fluvial. Le Livre blanc de 2001 « *La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix* » décline cette ambition en proposant de créer des « autoroutes de la mer », en favorisant l'interopérabilité via le programme « Marco Polo » et de cofinancer des infrastructures non routières et transfrontalières (Lyon-Turin, traversée des Pyrénées). L'Union européenne, comme prise de remords, a axé son action sur la promotion des modes alternatifs, au travers de l'unification de l'espace européen (interopérabilité, harmonisation des conditions de travail), du développement des infrastructures (réseau transeuropéen) et la promotion de transports de qualité (hautes exigences de sécurité, libéralisation des services de transport pour renforcer leur productivité), en négligeant, voire en « diabolisant », le transport routier.

III.2. Le transport routier a besoin d'une « transition énergétique »

Cette vision négative du transport routier héritée du XXe siècle doit être nuancée. Les efforts de R&D pour améliorer l'efficacité environnementale des véhicules routiers ont été considérables. En dix ans, les émissions moyennes de CO2 des voitures particulières ont baissé de 150g/km à 110g/km,

soit -25% [5] et les normes européennes sur les émissions polluantes des poids lourds ont contribué à réduire les émissions de CO2 de 40% et de 60% pour les hydrocarbures entre 1990 et 2007 [6]. Néanmoins, une stabilisation des émissions de CO2 en Europe impliquerait une baisse de 60% au moins de la consommation de gazole et d'essence [7]. Dès lors, dé-corréler la hausse attendue du trafic routier de la baisse ou stabilisation des émissions polluantes suppose des efforts de R&D soutenus et une hausse des prix du baril ou de la fiscalité pétrolière.

Les pratiques peuvent évoluer, comme le montre le succès de l'auto partage [8]. La logistique aussi pourrait évoluer vers de telles pratiques. Le développement de véhicules utilitaires électriques et à conduite semi-automatique tout autant que les solutions de géolocalisation pourront contribuer à une « transition énergétique du transport routier ». Pour les voyageurs, en zone régionale, le « TER » a une efficacité énergétique plus faible qu'un véhicule particulier [9] tandis qu'un train diesel quasi vide est plus polluant qu'une voiture neuve en auto partage : pour le fret aussi, l'écart entre les modes tend à se réduire, et dépend beaucoup du contexte. La mesure de l'impact environnemental d'un mode de transport n'est plus tant ses émissions polluantes que celles du mix énergétique du lieu où il évolue. Un véhicule électrique dans une région à production électrique à partir du charbon vise davantage à développer un marché qu'à réduire les émissions de CO2. En prenant un mix énergétique moyen et des taux d'utilisation constatés, les émissions de CO2 par train deviennent comparables à celles des autobus. Ces études mériteraient d'être complétées pour la logistique.

A défaut de basculer tout le transit de marchandises sur l'eau ou sur rail, il faut s'attacher à renforcer la compétitivité économique et environnementale du fret routier. L'Europe est la mieux à même de conduire une telle transition, car le déploiement de véhicules propres et des infrastructures associées (bornes de recharge pour véhicule électrique ou hybride, mix énergétique) ne peut se restreindre à un seul pays.

5. Commissariat général du développement durable (2015), *Motorisations et émissions de CO2 des voitures particulières et des véhicules utilitaires neufs en janvier 2015*, Chiffres&statistiques n°608

6. Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (2011), *Des véhicules aux normes pour réduire la pollution de l'air*, mars 2011

7. OCDE (2011), *Perspectives des transports, répondre aux besoins de 9 milliards de personnes*, Forum international des transports

8. *Autopartage : système dans lequel une société ou un groupe d'individus, de manière informelle, met à la disposition de « clients » ou membres du service un ou plusieurs véhicules* (définition Wikipédia)

9. ADEME (2008), *Efficacités énergétique et environnementale des modes de transport, synthèse publique, étude réalisée pour le compte de l'ADEME par DELOITTE*.

IV. LE TOUT-FERROVIAIRE EST UN MYTHE, AUQUEL IL FAUT PRÉFÉRER UNE APPROCHE PRAGMATIQUE D'OPTIMISATION DE TOUS LES MODES DE TRANSPORT

IV.1. La réalité géographique, économique et historique rend illusoire le retour à un système de transport sans transport routier

Par ailleurs, la répartition des différents modes de transport semble s'être stabilisée depuis le début des années 2000, après 30 ans de forte progression du secteur routier. Plusieurs facteurs structurels peuvent expliquer le succès du transport routier en Europe.

En premier lieu, la géographie. Les Etats membres traversés par de grands fleuves et proches des embouchures ont un trafic fluvial développé. C'est le cas de la Belgique, des Pays-Bas et de l'Allemagne traversés par le Rhin, où le trafic fluvial représente 24% du total du fret, en hausse constante, et de la Roumanie et de la Bulgarie pour le Danube, avec un trafic fluvial à 18% ayant plus que doublé depuis leur adhésion à l'UE. Les Etats insulaires, comme l'Irlande, Chypre ou le Royaume-Uni ont à l'inverse une forte prépondérance pour le routier.

En deuxième lieu, l'industrie. Les Etats membres ayant une puissante industrie ont un réseau ferroviaire très développé [10]. Ainsi, l'Autriche, dont le secteur secondaire atteint 30% du PIB, fait transiter 42% de sa marchandise par train, et cette tendance est à la hausse. Le fret ferroviaire est particulièrement adapté aux biens issus de l'industrie lourde (sidérurgie, chimie).

En troisième lieu, l'histoire. Les infrastructures de transports représentent un capital très important qui n'a pu se constituer qu'au prix d'un effort constant et important. Les fonds de cohésion ont majoritairement été utilisés pour construire des routes – jusqu'à 95% du volet transport de ces fonds ont été utilisés à cet effet en Espagne dans les années 90 [11]. Le transport de marchandises par la route représente 99% du trafic en Grèce, 95% en Espagne, 94% au Portugal et 87% en Italie. Ces investissements modifient en retour la

structure de l'économie, favorisant l'éparpillement des zones de production – puisque mieux reliées entre elles – et la spécialisation territoriale [12]. L'accumulation de capital, d'abord d'infrastructures puis de production, crée une situation que tous les efforts d'investissements dans d'autres modes de transport pourront difficilement inverser.

Chaque région a ainsi des caractéristiques propres qui conditionnent son offre de transport. Ainsi, la part du ferroviaire dans le fret varie de 1% en Grèce ou en Irlande à plus de 60% en Lettonie. L'utilisation du mode ferroviaire est particulièrement développée en Europe du Nord et de l'Est : 46% en moyenne dans les pays baltes en 2013, mais avec une baisse de près de 20% depuis leur adhésion à l'UE en 2004 ; 18% pour les pays d'Europe centrale et orientale, en baisse de 10% depuis 2004 ; 28% et 38% respectivement en Finlande et en Suède, en légère hausse depuis une décennie.

IV.2. Tous les modes de transport, sans exception, doivent être mis au service de la compétitivité et de la transition écologique

Près de 30 ans d'efforts continus en faveur du report modal ont eu des résultats modestes. Dans un rapport publié début 2015, la Cour des comptes européenne reconnaît que « plus de 10 ans après avoir été déclaré prioritaire par l'UE, le développement de ce mode de transport (fluvial) accuse un retard par rapport au transport par route et par chemin de fer » [13] Le fret ferroviaire n'affiche guère de meilleurs résultats, sa part modale ayant baissé depuis 2000. Sans doute est-il temps de reconnaître que le report modal n'est plus un enjeu car il suppose des efforts financiers disproportionnés alors que les contraintes restent fortes. Une approche plus pragmatique, s'appuyant sur tous les modes, sans exception, et s'adaptant aux réalités du terrain, est préférable.

Les différents modes de transport ne sont pas antagonistes, mais doivent être vus comme des solutions complémentaires : le ferroviaire permet le transit massifié de longue distance mais il faut ensuite accéder au client par la route, plus flexible.

10. SNCF (2013), *Les mobilités en Europe, état du marché des transports de voyageurs et de marchandises, rapport.*

11. Menéndez José (2000), *L'aide communautaire à la construction d'infrastructures de transport en Espagne. Impact et perspectives. 15ème symposium international sur la théorie et la pratique dans l'économie des transports*

12. G. Joignaux et J. Verry (2004), *Le découplage entre transport de marchandises et croissance : organisations productives, localisations et demande de transport, Revue d'économie régionale et urbaine 2004/5 (décembre).*

13. Cour des comptes européenne (2015), *Le transport fluvial en Europe : aucune amélioration significative de la part modale et des conditions de navigabilité depuis 2001, rapport spécial n°1/2015*

Or les entreprises n'aiment pas cette interopérabilité, parce qu'elle multiplie les risques (délais, surcoûts) et les ruptures de charge (changement de mode). Il faut les rassurer en garantissant un même niveau de service pour l'ensemble des modes et leurs interconnexions (plateformes permettant de transférer un conteneur d'un navire à un train, puis à un camion), ce qui suppose une politique claire et constante des pouvoirs publics ainsi qu'un effort très important sur le réseau existant, pour supprimer les goulets d'étranglement (ponts d'une hauteur insuffisante sur un canal, nœuds ferroviaires urbains où les trafics voyageurs ont la priorité sur le fret) et construire des lieux de passage d'un mode à l'autre. De même, l'effort pour améliorer les performances énergétique ne peut se limiter à l'ambition du report modal, mais doit porter sur les technologies utilisées et le mix énergétique : l'avenir de la politique des transports est indissociable de celle de la recherche et de l'énergie. Cela est encore plus vrai pour les transports aérien et maritime.

Mais il n'y a là aucune solution unique qui pourrait être déclinée uniformément dans toute l'Europe. Cela suppose une approche moins « top-down » et technocratique que celle des corridors, et une capacité à travailler au plus près des réalités sociales et économiques.

V. OPTIMISER ET MAINTENIR L'EXISTANT PLUTÔT QUE DÉVELOPPER LE RÉSEAU

L'intermodalité et la transition énergétique du secteur routier nécessitent des investissements. Le système actuel a besoin d'être modernisé, et non étendu. Cela est d'autant plus aisé que le réseau d'infrastructure de l'Europe est en moyenne d'excellente qualité. En 2011, parmi les quinze réseaux d'autoroutes les plus denses du monde figuraient onze Etats membres de l'Union européenne, dont la France et l'Allemagne [14]. Le réseau le plus dense du monde est celui du BENELUX, presque deux fois plus dense que celui de la Corée du Sud qui le suit pourtant dans le classement. Les Etats-Unis ont par exemple un réseau d'autoroutes de même densité que celui de la Slovaquie.

Et parmi les vingt réseaux de transport ayant la meilleure qualité se trouvent onze Etats membres : les pays scandinaves (Finlande, Danemark, Suède), le BENELUX, la péninsule ibérique (Espagne et Portugal), la France, l'Allemagne et l'Autriche [15]. Seuls quatre Etats membres se situent sous la moyenne mondiale : la Pologne, la Slovaquie, la Roumanie et la Bulgarie, sachant que ces deux derniers ont fortement progressé depuis 2010. Concernant la qualité des routes, les premières places sont européennes : Portugal, Autriche, France et Pays-Bas. Les Pays-Bas ont la meilleure infrastructure portuaire du monde, devant Singapour et Hong Kong.

Il est important de moderniser ce patrimoine, facteur d'attractivité et de compétitivité. Or le mécanisme d'interconnexion (MIE) « accorde la priorité aux chaînons manquants » [16], au développement, et non à la maintenance et à la régénération. Le plan Juncker, la BEI et les futurs appels à projets du MIE devraient financer davantage la modernisation et l'optimisation du réseau existant.

Il est toujours agréable pour un Gouvernement comme pour la Commission européenne de lancer de grands projets visionnaires. Mais ces grands projets sont de moins en moins rentables et génèrent des frais de maintenance et de fonctionnement souvent difficiles à prendre en charge par les utilisateurs, ce qui conduit à une forte mobilisation de fonds publics. La maintenance est un enjeu moins vendeur, mais autrement plus important.

CONCLUSION

L'Europe dispose dans sa politique de transport d'un levier puissant de relance de l'économie, non par la magie keynésienne des grandes infrastructures que par l'intensification des échanges au sein de l'Europe et avec le reste du monde. L'économie contemporaine a besoin de réseaux locaux denses pour créer des écosystèmes innovants, de liens transnationaux pour les relier entre eux et de réseaux capillaires étendus pour leur permettre d'accéder à l'ensemble du marché européen. Dans un contexte de grande contrainte des finances publiques et de lancement du plan Juncker

14. OCDE (2013), *Environment at a glance*.

15. World Economic Forum, *Global Competitiveness Index 2014-2015, Index of quality of overall infrastructure*

16. Règlement UE n° (UE) du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, modifiant le règlement (UE)

et du Mécanisme d'interconnexion en Europe, il est crucial que les investissements en matière de transport soient ciblés pour avoir un effet maximal.

Or l'Europe s'est beaucoup focalisée sur le développement de grandes infrastructures ferroviaires et fluviales, au détriment du routier et de projets plus modestes mais plus déterminants, avec un succès mitigé. Le fret routier, très largement dominant en raison de la flexibilité, du coût et de la fiabilité qu'il offre aux entreprises, ne doit pas être le mode « repoussoir » longtemps décrit. Il a amorcé une transition écologique qui ne demande qu'à être confirmée au niveau européen par des investissements dans les infrastructures et la R&D.

Le nouvel enjeu des transports européens est leur intermodalité, c'est-à-dire la capacité pour les chaînes logistiques à utiliser successivement les différents modes de transport en fonction de leurs caractéristiques pour optimiser le coût et l'impact environnemental. Pour cela, les entreprises ont besoin d'être rassurées, d'avoir un même niveau de service sur l'ensemble des modes. Cela suppose non plus de développer de nouvelles infrastructures, mais d'optimiser celles

existantes en dénouant les « goulets d'étranglement » et de les renouveler en les mettant au niveau des meilleurs standards européens.

Il s'agit là d'un effort qui doit être mené avec constance et clarté au niveau européen, pays par pays, industrie par industrie, en fonction des spécificités géographiques, économiques et historiques. Il n'y a pas de réponse toute faite, si ce n'est la persévérance et le pragmatisme. Cette stratégie d'investissement dans les infrastructures de transport n'a de sens que si elle est partagée par les entreprises. Déjà peu avant 1789, Arthur Young parcourant la France s'émerveillait de l'état des routes françaises, les plus belles d'Europe, les mieux construites, les mieux entretenues, les plus larges. Mais il s'étonnait de les trouver désespérément vides de trafic, alors que les chemins boueux et malcommodes de l'Angleterre de la même époque étaient encombrés de chariots. En faisant cofinancer certaines installations par les entreprises, aux côtés de l'Europe et des Etats, nous éviterons de reproduire les erreurs du passé et nous nous engagerons dans une démarche de compétitivité et de transition énergétique.

Franck Sylvan,

Retrouvez l'ensemble de nos publications sur notre site :

www.robert-schuman.eu

Directeur de la publication : Pascale JOANNIN

LA FONDATION ROBERT SCHUMAN, créée en 1991 et reconnue d'utilité publique, est le principal centre de recherches français sur l'Europe. Elle développe des études sur l'Union européenne et ses politiques et en promeut le contenu en France, en Europe et à l'étranger. Elle provoque, enrichit et stimule le débat européen par ses recherches, ses publications et l'organisation de conférences. La Fondation est présidée par M. Jean-Dominique GIULIANI.