

Bulletin du Comité pour la République du Canada

**Il y a une vie après l'euro :
Un miracle économique pour l'espace méditerranéen et l'Afrique!**

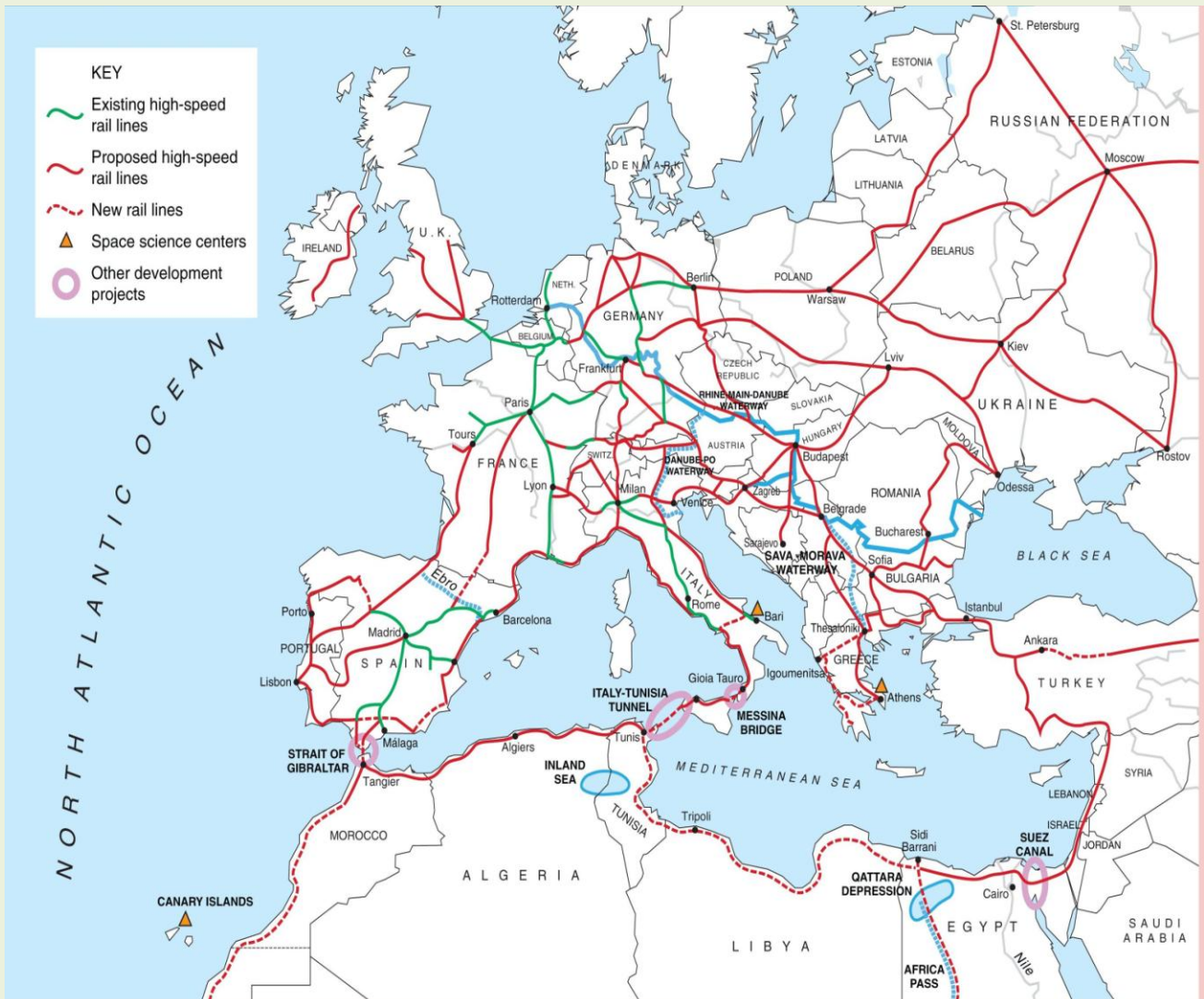


Table des Matières

Introduction

Après le sommet de l'Union Européenne, la vraie mission de la France et de l'Europe
par Jacques Cheminade

Il y a une vie après l'euro :

Un miracle économique pour l'espace méditerranéen et l'Afrique !
par Helga Zepp-LaRouche

L'avenir de la Grèce et un Plan Marshall pour le bassin Méditerranéen
par Dean Andromidas

Une nouvelle Renaissance de l'Italie passe par le Mezzogiorno
par Claudio Celani

Espagne : un pont vers l'Afrique
par Dennis Small

Le projet « Passage africain », clef de voûte d'une renaissance africaine
par Aiman Rsheed

TRANSAQUA : le transfert de l'eau du Congo vers le Lac Tchad
par Marcello Vichi

C'est à nous d'apporter le sens le plus extraordinaire du futur
Helga Zepp-LaRouche et Jacques Cheminade

Appendice I

Pétition-Appel pour un Glass-Steagall global

Appendice II

LIBOR : La City de Londres, cœur d'un système en faillite

Les principes qu'il nous faut considérer / Offrir une nouvelle vie à notre société
par Lyndon LaRouche

Introduction

Après le sommet de l'Union Européenne, la vraie mission de la France et de l'Europe

Par Jacques Cheminade

2 juillet 2012 -Le climat officiel en Europe porte à se satisfaire de l'autodestruction. La manière dont les résultats du sommet européen des 28 et 29 juin viennent d'être salués par les autorités et la grande presse en témoigne. Le renflouement des grandes banques, qui seront directement recapitalisées au détriment de l'intérêt des peuples, l'esbroufe d'un pacte de croissance qui n'en est pas un et l'adoption qui suivra d'un pacte budgétaire imposant l'austérité économique et sociale sont présentés comme un succès. Comme si on se félicitait que la maison continue à brûler en espérant que les mesures décidées empêchent le feu de se propager trop vite. Le monde de la finance l'a provisoirement emporté, à visage découvert.

Il ne faut ni en rire ni en pleurer. Il faut en sortir.

C'est pourquoi nous présentons ce rapport pour « *un miracle économique de l'Europe méridionale, de la région méditerranéenne et de l'Afrique* ». Il fournit les repères d'une politique qui rétablit la priorité absolue d'un développement mutuel harmonieux pour équiper l'homme et la nature, sur le remboursement des dettes illégitimes et le gel des grands projets.

L'Europe de Maastricht et de l'euro a choisi la voie opposée à la nôtre, et elle est en train d'en mourir. Sa mort est devenue fatale, car elle sape les fondements de son propre développement. Nous ne voulons pas mourir avec elle. Et nous sommes convaincus que le signe de vie économique et politique sera donné par l'accès au développement et à la justice de ceux à qui on a imposé le plus de souffrances, d'Athènes au Caire, de Sofia à Madrid et de N'djamena à Kinshasa.

Notre vision n'est pas celle d'un espace méditerranéen en soi ; au contraire, nous le pensons comme un élément fondamental d'un espace de développement à l'échelle de toute notre planète, relié tout particulièrement à une Eurasie allant de l'Atlantique à la Mer de Chine.

Rêve, diront les pragmatiques. Projets pharaoniques, reprendront en chœur tous ceux qui ont l'esprit pratique. Cependant, à un moment de l'histoire où, dans notre système de pillage financier organisé, l'esprit pratique et le pragmatisme mènent à une mort certaine, il est permis de les rejeter.

I. Refonder l'Europe

Ce que l'on nous présente aujourd'hui sous le nom d'Europe n'a rien à voir avec ce que nous avons apporté et pouvons encore apporter de meilleur au monde. Il ne s'agit que de la gestion d'une spirale sans fin d'endettement et d'une institutionnalisation de l'abandon du bien commun et des générations futures. Pour le dire crûment, l'acceptation d'une politique qui suppose une dépopulation faute de créer les moyens de développer l'économie.

Les courtiers, les banquiers d'affaires et les traders de la City, avec leurs collègues de notre continent et les lobbyistes parasites de Bruxelles qui écrivent les textes qu'adopte une Commission composée de juristes ou d'économistes venus des mêmes milieux, dansent autour du veau d'or comme au cours des années trente. Les politiques qu'ils proposent et imposent sont celles des Brüning et des Laval d'alors, dopées aujourd'hui par une émission de monnaie à la vitesse de la lumière. On en a mesuré les conséquences après 1933. Si nous continuons dans cette voie, elles seront pires aujourd'hui car elles seront mondiales.

Il ne s'agit même pas de notre propre intérêt, à nous autres Français ou Allemands. Car ce que nous faisons ou laissons faire aux autres se retournera contre nous. L'Allemagne, qui paraît si forte de ses exportations, tout en imposant une politique de précarité organisée à près de la moitié de ses travailleurs, ne pourra pas survivre à la perte de ses clients ruinés. Et si nous adoptons la politique de mutualisation généralisée des dettes par l'émission de monnaie à tout va, que prônent MM. Hollande et Ayrault, nous irons vers une hyperinflation avec les mêmes effets dévastateurs que celle de 1923 en Allemagne.

L'Europe, la vraie, consiste donc à constater la faillite du système de Maastricht, des pactes d'austérité et d'un euro monnaie financière, pour adopter deux principes : l'assainissement financier et une politique de crédit public pour financer des plateformes de développement permettant la reconstruction et l'essor économique. Assainir, cela signifie couper les banques en deux et cesser de renflouer celles qui spéculent ; émettre du crédit public, cela signifie parier sur l'avenir en fournissant aux générations futures les moyens de vivre.

II. Redonner un sens à ce qu'est une économie humaine

L'économie se définit par la capacité à assurer la vie de plus d'êtres humains, occupant des emplois qualifiés et capables de mettre en œuvre les technologies les plus avancées de leur temps. Ce n'est pas acheter bon marché, revendre plus cher et faire l'addition des « plus-values » financières pour établir un « Produit national brut ».

L'idée de densité est fondamentale : densité du flux d'énergie permettant de produire plus et mieux avec moins d'efforts physiques et moins d'êtres humains, moins de surface occupée et moins de matière apportée. C'est ce qui permet d'assurer la survie à long terme de l'humanité à un niveau qui s'élève de génération en génération. C'est toute l'histoire de la mise en valeur de notre écoumène ! C'est le secret du « miracle » !

Dans cette démarche, la création de plateformes de développement constitue la piste de décollage : infrastructure physique (eau, énergie, transports à grande vitesse...),

infrastructure humaine (éducation, santé, recherche, développement, innovation...) et circulation des biens et des idées. Cette « circulation » ne peut avoir lieu que par des corridors prioritaires de développement, dont nous proposons la coordination à l'échelle de tout notre projet, comme autant de contributions à un ensemble « vivant ».

La combinaison du dessalement de l'eau de mer, grâce à l'apport d'énergie fournie en tant que de besoin par des réacteurs nucléaires de quatrième génération, de la remise en eau d'espaces comme le lac Tchad, les chotts tunisiens et algériens et la dépression de Qatar, permettant de créer de grands ensembles agro-industriels, et le développement d'axes de transport à grande vitesse constituent les éléments de ces plateformes de vie future. Sans elles, ces pays ne parviendront même pas à se nourrir, comme la Grèce, l'Égypte et l'Algérie, qui importent actuellement entre 40% et 70% de la nourriture qu'ils consomment.

Pour conclure, à tous ceux qui nous répèteront qu'il n'y a pas d'argent pour le faire, nous répondrons que dans le système actuel, on émet bien des milliers de milliards pour renflouer les banques, directement ou indirectement. Alors ? Alors, la différence est que nous devons émettre de l'argent pour la vie future des peuples. Revenons à l'Europe. C'est ce que nous ne faisons pas aujourd'hui. Ce fut pourtant le miracle de l'après-guerre : sans épargne ni rente, avec du crédit et les fonds du plan Marshall, notre esprit créateur a permis notre reconstruction et des taux de croissance qui aujourd'hui font rougir tout le monde, excepté les Chinois. Alors, qu'attendons-nous pour appliquer notre recette, qui fut précédemment celle de Roosevelt aux États-Unis ? Cette fois, la Méditerranée et l'Afrique sont la pierre de touche de notre identité et de notre survie. Personne ne peut rejeter ce défi.

Voilà la source d'un nouvel enthousiasme!

Il y a une vie après l'euro : Un miracle économique pour l'espace méditerranéen et l'Afrique!

Par Helga Zepp-LaRouche, présidente internationale de l'Institut Schiller et de notre parti frère le **Büso** en Allemagne.

Une crise existentielle d'une double nature se présente à nous : le système de l'euro et de la zone financière transatlantique est en cours de désintégration, une faillite qui pourra être repoussée de quelques semaines, mais uniquement au moyen d'injections de liquidités hyper-inflationnistes. C'est le résultat des politiques «défaillantes» de l'Empire britannique, par lequel je ne désigne pas la Grande-Bretagne elle-même, mais plutôt le système de mondialisation dont Londres et Wall Street constituent le centre névralgique pour les banques centrales, les banques d'affaires, les *hedge funds*, les multinationales et les sociétés d'assurances, dont les intérêts visent avant tout à maximiser les profits en faveur d'une classe parasite, et de forcer une gigantesque redistribution de la richesse de bas en haut. En relançant la Doctrine Blair d'ingérence humanitaire au Moyen-Orient et ailleurs, cet Empire menace aussi désormais de nous entraîner vers une confrontation thermonucléaire avec la Russie et la Chine.

Pourtant, une solution existe ; mais son adoption est absolument impossible au sein du système actuel. La mondialisation et l'économie de casino, irrémédiablement en faillite, doivent être remplacées par un système de crédit exclusivement orienté vers les investissements à haute densité de flux énergétique [1] dans l'économie réelle. Le rétablissement de la souveraineté nationale est la pré-condition pour assurer à la fois la reprise économique et la sauvegarde de la paix.

Comme l'a fait Franklin Roosevelt en 1933 (le Glass-Steagall Act), nous devons introduire immédiatement une séparation entre banques d'affaires d'un côté, et banques de dépôt et de crédit de l'autre puis rétablir l'émission de crédit productif public dans la tradition de l'économiste américain Alexander Hamilton, et de la *Reconstruction Finance Corporation* sous l'ère Roosevelt. Nous devons revenir aux monnaies nationales, avec des taux de changes fixes et lancer un programme de reconstruction économique pour l'Europe du Sud, la Méditerranée et le continent africain.

L'euro a engendré un monstre

Le titre de la plus célèbre gravure de Francisco Goya décrit bien le résultat des politiques que mène l'Union européenne : le sommeil de la raison économique engendre des monstres. Qui peut encore douter que l'euro soit un échec ? La situation en Grèce, en Espagne, au Portugal, en Italie et dans les Balkans, est un



véritable carnage : elle a déjà coûté de nombreuses vies humaines. La faute n'est pas imputable aux citoyens de ces pays ; il s'agit plutôt du résultat d'un défaut de conception de l'Union monétaire, des politiques monétaristes de l'UE et des gouvernements européens, qui ont tout simplement continué, suite au déclenchement de la crise financière en juillet 2007, une politique favorisant les spéculateurs et les banques, contre l'intérêt général.

La zone euro, même à sa naissance, n'était pas une « zone monétaire

optimale. » Il aurait dû être clair dès le début, pour toute personne douée de bon sens économique, que des États si différents par leurs structures économiques, leurs langues et leurs cultures, ne pourraient pas se développer de manière harmonieuse au sein d'une union uniquement monétaire.

L'euro n'est pas né sur de solides considérations économiques, mais plutôt d'une intention géopolitique de mettre l'Allemagne réunifiée dans le corset de l'UE et de la forcer à abandonner le deutschemark. Jacques Attali, ancien sherpa de François Mitterrand, a admis plus tard qu'il était clair pour nombre des acteurs de l'époque, qu'une union monétaire ne pourrait pas fonctionner sans une union politique, et que ce défaut de naissance de l'euro avait été conçu intentionnellement afin d'obliger par la suite l'Europe à entreprendre une union politique!

C'est précisément à cela que nous assistons aujourd'hui alors que, dans des conditions d'urgence, les défenseurs de cette union tentent d'utiliser l'introduction des euro-bonds comme le dernier pas vers un État fédéral européen.

Les pouvoirs extensifs dont le *Mécanisme européen de Stabilité* (MES) doit être doté – l'immunité à vie pour le conseil de gouvernance et le directoire – fera d'un tel État fédéral une véritable dictature servant les intérêts des banques de la City de Londres et de Wall Street. Cela conduirait fatalement l'Europe vers un chaos économique, politique et social. Vingt ans après la signature du traité de Maastricht, un monstre est créé ; et onze ans après l'instauration de l'euro, de nombreuses nations de la zone euro risquent de basculer dans des conditions semblables à celles de l'Afrique : effondrement social, augmentation du taux de mortalité, décomposition des infrastructures, ralentissement brutal de l'activité économique, chômage massif avec un jeune sur deux ou sur trois sans emploi, et des employés qualifiés, privés de futur, obligés de quitter leur terre natale. En réalité, le soi-disant boom des nations émergentes de la zone euro n'était qu'une bulle – et cette bulle vient d'exploser. Quand le flot de touristes commencera

à s'assécher, quand les gens ne pourront plus s'offrir de résidences secondaires pour leurs vacances, on réalisera qu'il n'y a pas eu de réel accroissement de la richesse sociale dans ces pays et qu'il n'y a toujours pas d'infrastructures adéquates ni de capacités industrielles. La Grèce, par exemple, n'a aucune



« Le sommeil de la raison engendre des monstres » gravure de Francesco Goya.

connexion ferroviaire avec le reste de l'Europe, ou avec l'Asie !

Même les citoyens du prétendu profiteuse de l'euro, l'Allemagne, se retrouvent les mains vides. Depuis onze ans au sein de l'euro, le marché intérieur allemand s'est contracté, les revenus et le pouvoir d'achat ont baissé, le système de santé publique s'est détérioré, et l'ensemble de la structure de l'emploi s'est dégradé en faveur des emplois à bas coût. La prétendue position spéciale de l'Allemagne en tant que « champion mondial des exportations » – qui a davantage bénéficié aux 500 sociétés du DAX qu'aux petites et moyennes entreprises industrielles – s'effondre, comme on pouvait s'y attendre, alors que le marché des exportations s'assèche. Les politiques de l'UE n'ont pas contribué à assurer la paix en Europe, comme ont voulu nous le faire croire les propagandistes de l'intégration européenne ; au contraire, l'hostilité entre les nations n'a jamais été aussi grande depuis la IIe guerre mondiale.

Plutôt que d'encourager le bien-être général et un sens de solidarité, la loi de la jungle se répand, chacun essayant de sauver sa propre peau. La continuation de cette politique, sous la forme d'une austérité brutale dans la tradition de *Brüning* [2] ou sous celle d'une mutualisation hyper-inflationniste des dettes, représente une haute trahison contre la véritable conception de l'Europe, fruit de la tradition humaniste chrétienne.

Vers une confrontation stratégique

L'assujettissement des nations européennes au diktat de l'Empire britannique ne provoque pas seulement des conflits internes ; il nous entraîne également inexorablement vers une confrontation stratégique avec la Russie, la Chine et d'autres nations d'Asie. Le président russe Vladimir Poutine et son premier ministre Dmitri Medvedev ont tous deux clairement affirmé que la Russie n'acceptera pas que la loi internationale défendue par la charte de l'ONU soit bafouée, et qu'une politique violant la souveraineté nationale conduite à l'utilisation d'armes nucléaires, sous prétexte d' « interventions humanitaires ».

L'administration Obama a fait sien la « doctrine Blair » décrétant que l'ère de la Paix de Westphalie (définie par la souveraineté des États) est terminée et que les « interventions humanitaires » deviendront une arme de choix aux mains des Empires pour opérer la destruction des États-Nations. Le *Atrocity Prevention Board* (Conseil de prévention des atrocités) de l'administration Obama a établi une longue liste d'États, incluant la Syrie, le Soudan et beaucoup d'autres, comme autant de cibles en vue d'interventions militaires.

Au cours de son voyage aux États-Unis en mai, Tony Blair, l'auteur des mensonges ayant conduit à la guerre contre l'Irak, a proposé à Obama d'être son conseiller électoral pour les six prochains mois et il a déclaré qu'après avoir aidé Obama à se faire réélire, il briguera de nouveau le poste de Premier ministre. Il apparaît ainsi clairement que leur stratégie vise à contrôler le monde sur la base de la « relation spéciale » anglo-américaine. Cependant, deux doctrines intrinsèquement opposées se confrontent actuellement : la doctrine Blair d'un monde sans États-Nation souverains, mais sous contrôle d'un empire, et la doctrine Poutine, basée sur la défense de la loi internationale et de la souveraineté nationale.

La conjonction de la doctrine Blair – d'après laquelle des interventions de l'OTAN contre les « États voyous » peuvent être engagées partout dans le monde même si les États membres ne sont pas « directement affectés » – et de la politique de l'OTAN vis-à-vis de l'UE (surtout depuis l'adoption du traité de Lisbonne en 2009), signifie que tous les pays européens seront entraînés dans des confrontations potentielles avec la Russie, la Chine, et d'autres pays d'Asie, sans qu'on leur demande leur avis et sans aucun droit de véto.

Le processus visant à déléguer progressivement la souveraineté nationale à la dictature supranationale de Bruxelles – qui échappe largement aux yeux du public – nous a conduits dans une situation dangereuse. L'établissement politique européen, dans sa volonté de se maintenir au pouvoir, s'est tellement habitué à abandonner sa souveraineté, que la résistance contre cette politique d'intervention impérialiste – illustrée par le refus de l'ancien chancelier Gerhard Schröder d'aller en guerre en Irak, ou celui du ministre des Affaires étrangères allemand Guido Westerwelle de participer à la guerre en Libye – s'est progressivement érodée.

Dans un contexte un peu différent, le mutisme des dirigeants européens face au déploiement de systèmes anti-missiles américains en Europe révèle pourquoi lorsque le gouvernement

russe le dénonce comme un casus belli potentiel, ce n'est en aucune façon une simple « propagande », comme certains politiciens irresponsables l'affirment.

La même tendance apparaît avec le nouveau concept stratégique de « défense intelligente », présenté par le chef des forces armées britanniques, le général Sir David Richards, entre autres, au récent sommet de l'OTAN à Chicago. D'après ce concept, les 28 États membres de l'OTAN doivent renoncer à tous leurs droits souverains concernant le déploiement de leurs propres troupes et l'utilisation du matériel de guerre. Richards a annoncé que la conférence de l'OTAN prévue pour septembre prochain devra résoudre cette question d'un accès sans limites accordé à l'OTAN, sans que les gouvernements et les parlements nationaux élus ne puissent le bloquer par veto.

Le monde occidentale, ainsi qu'une grande partie du reste du monde, est dominé par les institutions de l'Empire Britannique. Dans la pratique, l'UE, telle qu'elle a évolué depuis le *Traité de Maastricht* jusqu'à celui de Lisbonne, n'est rien d'autre que l'expression régionale de ce système.

Sur la base de ces deux questions – l'intérêt économique bien compris et celui de la sécurité nationale – il n'y a plus aucune raison pour des nations européennes de coexister avec cette Union européenne. Chaque nation a donc le droit, du point de vue de la loi internationale, de se retirer de cette union.

D'un autre côté, la soumission volontaire à ce régime de mondialisation de l'Empire Britannique, et à l'UE en tant que son expression régionale, ne peut que nous conduire à l'opposé de l'objectif affiché de préserver la paix en Europe, c'est-à-dire vers le chaos économique et la guerre, ce qui représente une haute trahison contre ses peuples.

L'alternative

C'est seulement une fois que l'on a digéré le fait que ce système monétaire transatlantique est totalement en faillite, que notre esprit est en mesure de se tourner vers des solutions constructives. Grâce à la mise en place d'une séparation bancaire, dans la tradition du Glass-Steagall Act que Franklin Roosevelt établit en 1933, les banques de dépôt et de crédit seront d'abord mises sous la protection de l'État, alors que les « instruments financiers créatifs » et les contrats de dérivés seront effacés de leurs bilans. Un moratoire sur la dette publique doit être déclaré et la part de l'endettement liée aux renflouements doit également être effacée. Les Traités européens, de Maastricht à Lisbonne, doivent être annulés, et la souveraineté nationale sur la monnaie et la politique économique rétablie. Des études de faisabilité compétentes pour un « plan B », incluant les préparations techniques et la mise en œuvre d'une sortie de l'euro, ont déjà été réalisées par des experts comme le professeur Dirk Meyer de l'Académie militaire fédérale de Hambourg. Un week-end étendu pourrait servir de *banking holiday* (vacances des banques) pour préparer la conversion monétaire et faire face aux questions de soldes des comptes et des dépôts. Les citoyens allemands, et les résidents étrangers, pourraient voir leurs liquidités garanties sur une carte magnétique. Des contrôles, limités dans le temps, sur le transfert de capitaux et

sur les échanges frontaliers pourraient empêcher l'introduction d'euros « hors secteur », et des procédures repoussant les créances dans le temps pourraient être engagées en vue de préserver l'ordre public.

La sortie de l'euro doit être suivie par un retour de la souveraineté monétaire, qui fut transférée à l'UE, vers les États-nations respectifs ; ceci peut être réalisé par une résolution rapide adoptée par le Conseil européen. Une loi pour instaurer une nouvelle monnaie nationale doit permettre de légiférer sur l'adoption d'un nouveau Deutschemark, de même pour les autres monnaies respectives. L'euro pourrait continuer à être utilisé en tant qu'unité de comptabilisation entre banques nationales, comme c'était le cas avec l'*Unité de compte européenne* (ECU).

Les procédures de retour aux monnaies nationales seraient relativement aisées, car nous pourrions utiliser l'expérience de la mise en place de l'euro. Le coût en sera relativement modeste, comparé à une désintégration chaotique de la zone euro.

Les exemples de réussite, ou d'échec, du système de crédit

Franklin Roosevelt, s'aidant d'un ensemble de mesures – la commission Pecora, la loi *Glass-Steagall*, le *New Deal*, la *Reconstruction Finance Corporation* et la *Tennessee Valley Authority* – réussit à sortir les États-Unis de la dépression. Mais comme nous le savons pendant ce temps l'Allemagne s'engageait sur la voie des politiques d'austérité de Brüning, puis de Hjalmar Schacht et d'Hitler. Malheureusement, le gouvernement allemand actuel ne semble guère avoir retenu quoi que ce soit, et la Troïka de mauvaise réputation – BCE, Commission européenne et FMI – est en train d'imposer, sur toute l'Europe cette fois-ci, ces mêmes politiques qui menèrent l'Allemagne à la catastrophe.

Mais, même à l'époque, il y eut en Allemagne des critiques contre Brüning mais aussi des propositions de politique économique semblables à celle de Roosevelt. Vladimir Woytinsky, originaire de Saint-Petersbourg en Russie, directeur du département des statistiques du principal syndicat allemand (ADGB), Fritz Tarnow, directeur de l'association des travailleurs du bois, et le porte-parole pour la politique économique du Parti Social-démocrate (SPD) Fritz Baade, conçurent un programme international visant à résoudre la crise économique mondiale qu'ils baptisèrent de leurs initiales : WTB.

Lisons Woytinsky : « *tous les peuples souffrent du fait que l'économie mondiale est malade. Ils doivent donc concentrer tous leurs efforts sur une action conjointe pour sortir de la crise mondiale. (...) Les fonds qui seront libérés par une politique internationale de création de crédit doivent être utilisés pour créer des emplois et mettre en œuvre un plan ambitieux d'une reconstruction européenne.* »

Ce plan prévoyait la création d'emplois productifs pour un million de chômeurs, financés via un prêt de deux millions de Reichsmarks. De plus, des crédits à long terme et faibles taux d'intérêts devaient être émis contre des obligations négociables auprès de la Reichskredit AG, et réescomptées à la Reichsbank. L'ADGB donna son accord pour le plan, mais il fut rejeté par les

responsables du SPD, sous la direction d'Otto Wels, et par leurs « experts économiques » Hilferding, Naphtali et Baueur.

Comme l'écrivit Woytinsky dans son autobiographie : « *c'était comme si je voyais, sous mes yeux, Brüning conduisant l'Allemagne à la catastrophe... Mais il ne faut pas être trop dur avec Brüning et ses erreurs. Ses idées erronées étaient partagées par nombre de ses conseillers au sein de son propre parti, tout autant que parmi les sociaux-démocrates. De plus, il les aurait certainement abandonnées s'ils n'avaient pas soutenu sa politique.* »

En tandem avec le plan WTB, un économiste, Wilhelm Lautenbach, du ministère allemand de l'économie, présenta un mémorandum basé sur des principes similaires, intitulé « *Possibilités de reprise économique grâce à l'expansion de l'investissement et du crédit* ».

Ce mémorandum affirmait : « *la voie naturelle pour résoudre l'urgence économique et financière est... non pas la contraction, mais plutôt l'accroissement de la productivité.* » Il montrait qu'il existait une « *situation paradoxale* » où, « *malgré un extraordinaire étranglement de la production, la demande continue d'être à la traîne derrière l'offre, étrangeant ainsi davantage la production.* »

Dans de telles conditions de dépression, il existe « *un surplus de biens, d'usines, d'équipement non utilisés et une force de travail qui reste inutilisée.* » L'exploitation de ce secteur productif, solide mais inactif, représente « *un véritable défi de politique économique, urgent, et en principe relativement facile à résoudre.* »

L'État doit « *créer une nouvelle demande économique représentant économiquement un investissement de capital. De ce point de vue, nous pourrions envisager des projets comme... des travaux publics, ou des travaux privés avec un soutien public. Ces grands travaux – construction de routes, amélioration et extension des voies ferrées, etc. – qui entraîneront une hausse de la valeur des actifs engagés, devront être lancés une fois que des conditions normales auront été rétablies.* »

Lautenbach écrit dans sa conclusion : « *Avec une telle politique d'investissement et de crédit, le déséquilibre entre l'offre et la demande intérieure sera résolu et toute la production aura ainsi une direction et un but. Si nous renonçons à cette politique positive, nous nous engagerons irrémédiablement dans la voie de l'effondrement économique et de la ruine de notre économie nationale – une situation qui nous poussera, afin d'éviter une catastrophe économique, vers de nouveaux endettements publics à court terme dans le but de soutenir la consommation – alors qu'il est encore aujourd'hui possible de s'appuyer sur ce type de crédit de telle manière que les projets productifs puissent ramener à l'équilibre tant notre économie que nos finances publiques.* » Lautenbach affirmait également qu'à ce stade précoce la création de crédit pouvait toujours être utilisée pour financer l'investissement productif, alors que plus tard, elle devrait servir à soutenir le chômage. Si le plan WTB ou le plan Lautenbach avaient été adoptés en 1931, les conditions sociales ayant rendu possible le coup d'État d'Hitler deux ans plus tard n'auraient pas pu être réunies. Aujourd'hui, nous savons à quoi ressemblait la

catastrophe pressentie par Woytinsky, alors, soit nous fonçons tête baissée vers une catastrophe bien pire, soit nous choisissons de suivre la voie tracée par Roosevelt.

Le système de crédit

En 1923, les Allemands devaient découvrir, à travers une expérience douloureuse, que la monnaie n'a aucune valeur intrinsèque. En quelques semaines, ils virent s'évaporer le travail de toute une vie, malgré le fait que, nominalement, ils devinrent milliardaires, et même multimilliardaires. Aujourd'hui, à l'ère de la création monétaire électronique, de la titrisation et des contrats dérivés, la nature virtuelle de notre argent est encore plus évidente.

Le système monétariste actuel a accumulé un volume si gigantesque de ces instruments financiers que toute tentative d'honorer l'ensemble de cette dette nous conduira fatalement vers l'hyperinflation. La seule différence par rapport à 1923 est qu'il ne s'agit pas d'un seul pays, mais de toute la zone transatlantique.

Le système de crédit devant remplacer ce système monétaire faillit sera basé sur des principes complètement différents. L'argent en tant que tel possède bien une fonction dans les échanges, mais l'aspect fondamental de ce système sera le crédit qu'une banque nationale d'un État souverain émettra pour la production future. L'objectif de cette création de crédit est d'organiser une montée en puissance de l'économie réelle, de créer le plein emploi et d'accroître l'ensemble de la productivité de la force du travail, grâce à un vecteur scientifique et des objectifs fondamentaux dans la recherche. Cela représente une mise en œuvre des principes d'économie physique tels qu'ils sont développés depuis Leibniz, List, Carey, Witte, jusqu'à Lyndon LaRouche aujourd'hui.

Les crédits émis seront dirigés pour la production future – une valeur réelle, où les pouvoirs productifs des hommes, la transformation des matières premières, les capacités industrielles, créent une valeur ajoutée qui croît en tandem avec le niveau scientifique et technologique appliqué à la production.

Chaque pays devra créer une Banque nationale dans la tradition de celle du premier secrétaire au Trésor américain, Alexander Hamilton. Elle ouvrira des lignes de crédit pour financer des projets bien déterminés, tel le NAWAPA (Alliance Nord-américaine pour l'eau et l'énergie), la construction d'un tunnel sous le détroit de Béring, le programme de reconstruction pour l'Europe du Sud, le Passage Africain, Transaqua, etc. (Voir les articles suivants). Via les banques régionales et locales, ces crédits seront ensuite distribués à l'ensemble des entreprises participant à ces projets, lesquelles pourront à leur tour engager des contrats avec leurs clients et embaucher la main-d'œuvre nécessaire, les revenus de cette dernière permettront à leur tour une élévation du niveau de vie.

Ainsi, au-delà d'une stimulation de la production, résultat direct de ces projets, il se produira une seconde reprise de l'économie dans son ensemble. Compte tenu du large éventail de projets tels que ceux cités ci-dessus, nous retrouverons un plein emploi durable, et en même temps les emplois de services repasseront

proportionnellement en-dessous des emplois productifs dans l'industrie, la recherche, et l'agriculture. Les exemples historiques où cette création de crédit productif fut employée démontrent que les bénéfices engendrés par ce progrès économique global, ajoutés à l'augmentation des revenus fiscaux, dépassent largement le volume des crédits émis au départ. Contrairement à la création monétaire visant à soulager les vieilles dettes du système monétariste, ce système de crédit est anti-inflationniste, car l'effort mis en priorité sur le progrès scientifique et technologique augmentera la productivité.

« Pour les générations futures »

Cependant, il s'agit également de grands projets qui amélioreront la vie des êtres humains pendant plusieurs générations. Pour ceux qui vivent dans le monde virtuel des agents de change et préfèrent s'adonner à la danse hédoniste autour du Veau d'or, cela peut paraître une idée bizarre, mais le but sous-jacent d'une économie est en réalité de garantir la survie à long-terme de l'espèce humaine, avec une amélioration continue de génération en génération. L'objectif d'un système de crédit est de se saisir de la richesse créée par les générations antérieures et de « la transmettre, grandie et enrichie, aux générations futures », comme le disait Friedrich Schiller lorsqu'il parlait du sens de l'histoire universelle.

L'humanité n'est pas une espèce animale parmi d'autres, se reproduisant elle-même en gardant un niveau de développement identique à travers les siècles et les millénaires ; au contraire, elle est la seule espèce douée du pouvoir de créativité, c'est-à-dire de la capacité à développer ses propres ressources naturelles vers un niveau supérieur d'organisation. Cette créativité nous rend capables de créer quelque chose qui subsiste au-delà de notre vie mortelle : nous investissons dans quelque chose qui bénéficiera aux futures générations, qui leur donnera un degré de liberté matérielle et intellectuelle largement supérieur à celui que nous, en tant qu'initiateurs, auront pu atteindre durant notre propre vie.

Le système de crédit ne représente donc aucunement une simple amélioration technique de notre système bancaire ; il s'agit plutôt d'une harmonisation de la partie financière de l'économie avec l'existence continue de l'humanité à travers les générations. Autrement dit, il existe une dimension spirituelle. Le système de crédit est ainsi l'instrumentarium qui nous aide à transmettre la richesse créée par une génération vers les générations suivantes. Afin de rendre clair le fait qu'un système de crédit doit être vu comme un concept humain, plaçant l'humanité au cœur de l'économie, j'aimerais citer la conclusion de l'essai de Friedrich Schiller intitulé Qu'est-ce que l'histoire universelle et pourquoi l'étudie-t-on ?

« Il faut qu'une noble ardeur s'allume en nous à la vue de ce riche héritage de vérité, de moralité, de liberté, que nous avons reçu de nos ancêtres, et qu'à notre tour nous devons transmettre, richement augmenté, à nos descendants : l'ardeur d'y ajouter chacun notre part, de nos propres moyens, et d'attacher notre

existence éphémère à cette chaîne impérissable qui serpente à travers toutes les générations humaines. Quelques diverses que soient les carrières qui vous sont destinées dans la société civile, vous pouvez tous apporter votre tribut à ce but. Le chemin de l'immortalité est ouvert à tout mérite, je veux dire de l'immortalité véritable, de celle où l'action vit et se propage, quand bien même le nom de son auteur devrait se perdre et ne pas la suivre. »

L'effondrement du système financier transatlantique qui nous entraîne dans une crise de civilisation devrait nous rendre conscients, même pour les plus demeurés, que nous devons harmoniser nos affaires politiques et économiques avec les principes de l'univers physique – si nous voulons conjurer le sort qui, dans le passé, a fait disparaître des espèces entières. L'univers n'est pas un système fermé, avec un « budget devant être équilibré », il s'agit plutôt d'un univers créatif, en développement anti-entropique, dont la densité de flux énergétique et la complexité des structures organisationnelles sont en perpétuelle croissance.

Il est grand temps que nous adaptions notre économie humaine à ces lois de l'univers. L'objectif concret d'un système de crédit pour reconstruire l'Europe du Sud, la région Méditerranéenne et l'Afrique, découle directement de cette orientation universelle. D'un côté, les Banques nationales de chacun des États participant doit financer les projets décrits ci-dessous, en ouvrant les lignes de crédit nécessaires ; de l'autre, des Traités de coopération à long terme seront signés entre des États souverains, afin d'unir leurs efforts dans des projets internationaux traversant les frontières, telle l'extension des corridors de transport du Pont terrestre eurasiatique (une grande vision d'industrialisation que nous proposons pour ces régions) vers le Moyen-Orient, et, via des ponts et tunnels, vers l'Europe et l'Afrique. La durée de ces Traités devra être de l'ordre d'une à deux générations.

Si nous abandonnons la recherche de gains financiers immédiats et nous engageons à mettre fin aux conditions misérables du sous-développement dans le monde, grâce à un programme de reconstruction qui sera la pierre angulaire pour l'expansion des infrastructures et pour bâtir des « locomotives économiques », avec des projets comme le NAWAPA et le Pont terrestre eurasiatique étendu à l'échelle mondiale, alors nous pourrions susciter le plus grand miracle économique de l'histoire humaine. Une nouvelle ère pour l'humanité pourra alors commencer.

Note :

[1] Densité de flux d'énergie. Bien que la même unité de mesure soit utilisée pour des énergies d'origines différentes, une source d'énergie ayant une densité de flux supérieure à une autre permettra d'accomplir un travail que cette dernière ne permettrait pas. Par exemple, l'énergie du pétrole ne permet pas de lancer un véritable programme de conquête

[2] Heinrich Brüning fut le chancelier Allemand sous la république de Weimar (1930-1932). Ses politiques d'austérité ont en partie contribué à la montée au pouvoir d'Hitler en 1933.

Ce vaste Plan Marshall du XXI siècle vise à faire du développement de la Méditerranée le moteur pour la relance de l'économie de toute l'Europe, et sera financé non pas par quelques milliards de « project bonds » ou d'euro-obligations grappillés par-ci par-là sur les marchés financiers, mais par une véritable politique de crédit public productif basée, au sein de chaque pays, sur des instituts d'émission souverains et ayant pour tâche prioritaire de financer, par l'entremise d'une agence commune, de grands projets d'infrastructure tout autour de la Méditerranée, autant en Europe qu'en Afrique, et ce sur le long terme.

L'avenir de la Grèce et un Plan Marshall pour le bassin Méditerranéen

par Dean Andromidas

Juin 2012 -C'est désormais un cliché d'affirmer que le traitement infligé à la Grèce par la Troïka BCE/UE/FMI, avec son mémorandum d'austérité, est une injustice à l'égard d'un pays qui a été le berceau de la civilisation occidentale, mais cela n'en demeure pas moins vrai, et cela est également le cas pour le cas pour l'ensemble du bassin méditerranéen. La civilisation occidentale a vu le jour dans le bassin méditerranéen car ceux qui y vivaient étaient, comme peuples de la mer, en contact avec des peuples et des cultures très lointains.

La Méditerranée réunissait les civilisations de toute l'Eurasie, s'étendant des îles de l'Atlantique jusqu'au Pacifique et se trouvait, par ses contacts avec l'Afrique, au sud, au carrefour des grandes voies commerciales de l'époque.

La zone d'influence économique de la civilisation égyptienne n'était pas limitée à la vallée du Nil en Afrique mais s'étendait, à travers la Mer Rouge, à l'Océan Indien et même au-delà, jusqu'à la côte ouest des Amériques. Au nord, par ses relations avec les états maritimes de la mer Égée, souvent connus comme pays des Hellènes, l'Égypte avait une fenêtre commerciale sur les régions nordiques du continent eurasiatique – comme en témoigne la présence d'ambre, originaire des pays Baltes, dans les anciennes tombes des pharaons.

La Grèce incorpora le commerce et l'influence culturelle de son gigantesque arrière-pays, nommé la Scythie, une région qui inclut aujourd'hui les Balkans, l'Ukraine, une partie de la Russie et qui s'étend jusqu'à la Baltique. A l'est, les conquêtes d'Alexandre le Grand comprenaient une région déjà en contact avec la Grèce depuis plusieurs millénaires, avant même que son armée n'atteigne l'Inde. De la même façon, Rome, ou plus généralement la civilisation de la péninsule italienne, avait pour arrière-pays toute l'Europe occidentale.

Des voies commerciales parcouraient ces vastes régions, apportant au bassin méditerranéen de nouveaux types de matières premières comme l'étain, indispensable à la production du bronze, beaucoup plus dur et durable.

Mais les plus « durables » parmi les ressources qui vinrent à circuler à travers le bassin méditerranéen étaient des idées nouvelles et des conceptions de l'homme et de l'univers, comme en témoigne de manière saisissante l'impact de la science et de la philosophie égyptienne sur celles de la Grèce. Les temples grecs furent conçus selon les mêmes principes que ceux des Égyptiens :

en tant qu'instruments astronomiques. Ceci dit, ils s'en différenciaient de par leur bien plus grande beauté ; c'est cette conception de *beauté* qui devint la fondation-même de ce que nous appelons aujourd'hui la civilisation occidentale.

Après la chute des civilisations grecque et romaine en Méditerranée, la civilisation islamique prit son essor et continua à porter les idées des anciens, contribuant ainsi aux débuts de la Renaissance européenne.

Mais le centre de développement économique se déplaça ensuite vers le nord, puis l'Empire vénitien se métamorphosa en Compagnie des Indes Orientales, et évolua finalement vers ce qui allait devenir l'Empire britannique; la Méditerranée se vit condamnée à l'arriération et l'Afrique aux ravages du colonialisme. Le manque de développement dans cette région a conduit au plus dramatique des déficits pour l'ensemble de la civilisation : celui de la génération d'idées nouvelles.

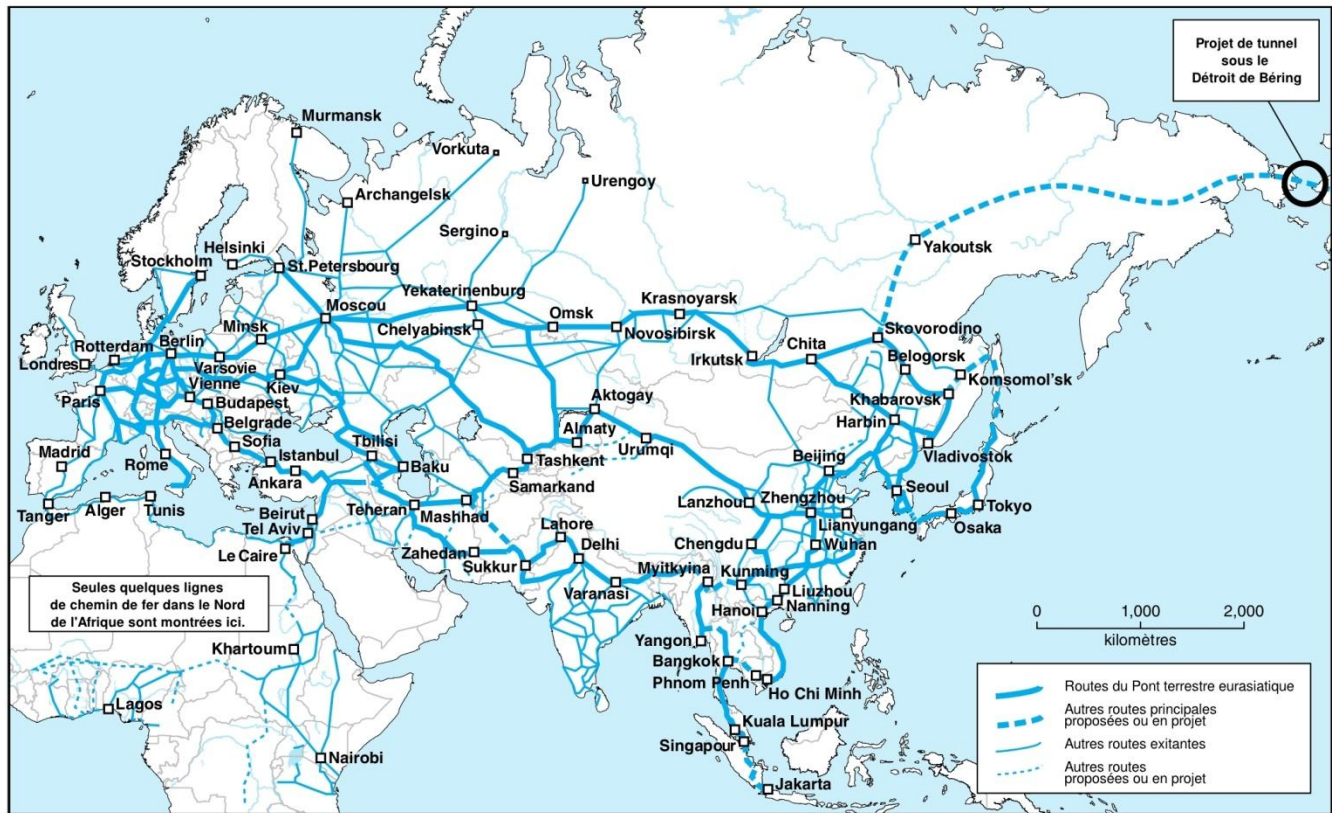
Le Pont terrestre eurasiatique

L'avenir des économies de la Grèce et de tous les pays balkaniques est dans la réhabilitation de leur position géostratégique à l'est de la Méditerranée, comme portail d'accès au développement économique pour l'Eurasie au nord-ouest, pour l'Asie du Sud et du Sud-ouest à l'est, et pour l'Afrique au sud. La Grèce retrouvera son rôle historique grâce à un développement économique de la plus grande envergure, dans le cadre d'un nouveau Plan Marshall méditerranéen.

Les principaux vecteurs

La péninsule des Balkans se situe à la jonction méditerranéenne orientale de ces voies commerciales ; équipée de transports intermodaux pour le fret et les passagers (rails, routes, canaux, aéroports et ports maritimes), la position géographique sans équivalent de la Grèce et des Balkans sera optimisée au bénéfice de tous.

Tout d'abord, considérons brièvement les grands couloirs intercontinentaux traversant la péninsule des Balkans. Ensuite, comme nous le ferons de manière plus détaillée ci-dessous, portons notre attention sur quelques une des principales voies situées dans la péninsule en tant que telle, en particulier les réseaux ferroviaires et routiers, les voies navigables et le développement portuaire. La péninsule définit deux axes nord-sud



majeurs : le couloir de la mer Adriatique à l'ouest et celui de la mer Égée à l'est, qui se poursuit à l'intérieur du continent en passant par le port de Thessalonique tout en continuant le long du couloir des fleuves Axios et Vadar-Morava.

1. Au nord, la Grèce et les Balkans se rattachent au couloir de développement est-ouest du Pont terrestre eurasiatique. Côté ouest, ils sont connectés aux ports internationaux d'Anvers, de Rotterdam et d'Amsterdam à travers le canal Rhin-Meuse. Côté est, ils sont liés au bassin de la mer Noire par le couloir du Danube ; plus loin vers l'est, ce couloir se prolonge le long du fleuve Dnieper, du canal Don-Volga, et à travers la mer Caspienne jusqu'aux profondeurs de l'Asie centrale et de la Sibirie occidentale. Ainsi, la Grèce et les Balkans seraient intégrés dans les couloirs ferroviaires trans-eurasiatiques parcourant l'ensemble du continent.

2. À l'est et au sud-est, la Grèce et les Balkans sont d'abord connectés aux réseaux ferroviaires menant en Turquie et traversant la péninsule anatolienne, qui se poursuivent vers l'est jusqu'en Asie du Sud, en passant par l'Irak et l'Iran, jusqu'au sous-continent indien.

3. La Grèce et les Balkans sont également connectés à l'Afrique : les connections passent par la Turquie, continuent vers le sud en Jordanie et traversent le Sinaï pour atteindre l'Afrique du Nord et de l'Est. Les connections maritimes par la Méditerranée vont de soi, mais la facilité du transport par mer s'étend aussi à une échelle globale – par le canal de Suez et le détroit de Gibraltar.

Il est vrai que tout au long de ces voies intercontinentales, y compris les maritimes, des connections manquent ; elles sont

proposées et étudiées depuis fort longtemps, mais n'ont jamais été construites, en particulier en Afrique. Un nouveau Plan Marshall pour la Grèce, les Balkans et le bassin méditerranéen remet ces projets sur la table, cette fois-ci comme priorité absolue pour la reconstruction du monde :

- En Méditerranée, le tunnel de Gibraltar ainsi qu'un nouveau canal de Suez, élargi ;
- En Eurasie, la voie ferrée en Sibirie orientale et le pont et/ou tunnel du détroit de Béring ;
- En Afrique, la construction d'un réseau ferroviaire transcontinental est urgent ; la pénurie d'eau dans le désert du Sahel peut être résolue grâce à l'apport d'une partie du fleuve Congo vers le nord, jusqu'au bassin tchadien (projet *Transaqua*). Dans toutes ces régions, un programme accéléré en énergie nucléaire est également fondamental.

Une approche de type « TVA » pour les Balkans

Dans ce contexte élargi, les nombreux objectifs prioritaires de développement en Grèce et dans les Balkans deviennent clairs. Le caractère géographique de la péninsule est défini par la chaîne montagneuse des Balkans au nord-est, en Bulgarie et en Serbie ; par les montagnes du Rhodope au sud de la chaîne des Balkans en Bulgarie et par les Alpes Dinariques au nord-ouest. Le caractère montagneux de la Grèce est manifeste autant par la chaîne du Pinde dans la partie continentale du territoire que sur ses quelque 2000 îles ; ses 14 485 kilomètres de côtes sont un formidable atout naturel : 4830 km pour le continent et 9655 km pour les îles, d'où sa longue et riche histoire maritime.

Cette alternance caractéristique entre crêtes et hautes vallées s'étend à toute la péninsule balkanique, jusqu'au nord, à sa frontière avec la grande plaine de Hongrie. La cartographie de la péninsule est aussi définie par la mer présente sur trois flancs : à l'ouest, la mer Adriatique et la mer Ionienne ; au sud, la Méditerranée ; et à l'est, la mer Egée, la mer de Marmara et la mer Noire. Sa frontière nord est le plus souvent associée aux fleuves Danube, Save et Kupa. L'étendue du territoire ainsi définie s'élève à 490 000 km².

La population grecque est de 11 millions, environ autant que la Belgique, mais dispersée sur un territoire plus de quatre fois plus étendu, soit 132 000 km². Dans son ensemble, la région des Balkans possède un peu plus de 42 millions d'habitants :

- Ancienne République yougoslave de Macédoine : 2,06 millions
- Albanie : 2,9 millions
- Serbie : 7,3 millions
- Kosovo : 2 millions
- Bosnie-Herzégovine : 4,6 millions
- Monténégro : 0,66 millions
- Croatie : 4,5 millions
- Bulgarie : 7,4 millions

Au cours de la guerre civile des années 90, l'ensemble de la région fut plongée dans le chaos et la misère avec les bombardements de l'OTAN et la destruction d'une infrastructure déjà inadéquate, et a par conséquent subi une baisse de sa population.

Les quelques « projets de reconstruction » mis en chantier ont provoqué, à cause du contexte européen et international de globalisation et d'austérité, une atrophie de l'industrie et de l'agriculture qui auraient dû au contraire se développer au bénéfice de la région. Ainsi, en Serbie par exemple, on a encouragé une industrie textile sous-payant sa main d'œuvre pour alimenter la vente au détail des multinationales.

Une approche par le haut est indispensable à un véritable développement agro-industriel de pointe, s'inspirant de la célèbre « *Tennessee Valley Authority* » de Franklin Roosevelt. La TVA était une agence du gouvernement fédéral des Etats-Unis, créée en mai 1933 par le Congrès pour satisfaire les besoins en matière de voies navigables, de contrôle des inondations, de production d'électricité, de fabrication d'engrais et de développement économique de la vallée du fleuve Tennessee. La TVA ne fut pas seulement conçue comme outil d'approvisionnement en électricité, mais comme une organisation au service du développement économique régional qui, grâce au nouvel apport en électricité et au savoir-faire des experts du gouvernement fédéral, allait rapidement moderniser l'économie et la société de la région.

L'énorme débit du fleuve Tennessee et de ses affluents définissent la zone concernée. Elle couvre sept États et fut considérée et développée comme un tout malgré son étendue. Le grand centre scientifique d'Oak Ridge (État du Tennessee), célèbre depuis pour ses avancées dans la technologie nucléaire, y fut établi dans ce contexte ; l'agriculture et l'industrie de pointe s'accroissent considérablement comme le voulait le Président Roosevelt.

Bien que la péninsule des Balkans soit très différente dans les particularités – plusieurs fleuves plus petits, montagnes plus hautes et plus accidentées, des villes historiques et des sites anciens au lieu de la nature sauvage –, et même si le bassin de la vallée du Tennessee est plus vaste que la Grèce à elle seule (105 868 km²), le principe de la TVA n'en n'est pas moins approprié.

Adopter le format de la TVA en l'étendant à une agence ou société multinationale, sur la base d'un traité accordant une autorité conjointe aux Etats impliqués dans sa gestion, serait une option politiquement attrayante pour la création de voies navigables communes et autres modes de transport, et même pour de plus vastes zones de développement régional.

Les Balkans et la Grèce ont besoin d'une mise à niveau complète de leurs systèmes d'approvisionnement énergétique, de transport, de service médical et d'hygiène publique, ainsi que d'autres services aux habitants des zones rurales comme urbaines. Ils ont également besoin d'eau en abondance, d'un système d'irrigation et de contrôle contre les inondations, et également d'un système de défense contre les tremblements de terre et les éruptions volcaniques. L'établissement de centres scientifiques et de centres pour l'éducation jouera un rôle fondamental.

Les corridors prioritaires pour la péninsule

Considérons d'abord les transports. Une évaluation rapide des voies de transports et de développement prioritaires pour les régions de cette péninsule doit prendre en compte la situation telle qu'elle était il y a vingt ans, avec les corridors de « développement prioritaires » pour des lignes ferroviaires modernisées (ainsi que les routes, aqueducs et autres infrastructures qui leur sont associés) choisis par les ministres des Transports lors de la Seconde conférence sur les transports paneuropéens de mars 1994 en Crète. Dix corridors européens furent désignés, cinq traversaient la Grèce et/ou les Balkans.

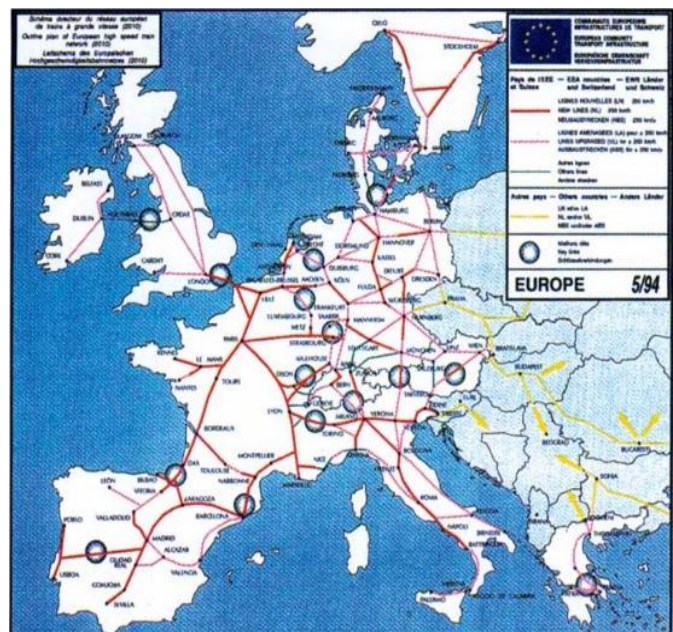


Figure 1. (source : UE)

La **figure 1** représente une carte de l'infrastructure de transport de la Communauté européenne, présentée lors de cette conférence de Crète en donnant un « Aperçu d'un réseau de transport ferroviaire européen à grande vitesse – 2010 ». En plus des lignes à grande vitesse pour la Grèce elle-même, le schéma présente des flèches-vecteurs dans le reste des Balkans indiquant la direction d'autres routes à définir. Il va sans dire qu'une très faible partie des travaux envisagés pour « 2010 » se sont matérialisés, la seule exception étant la complétion, historique, du canal liant le Danube au Rhin, créant ainsi une voie navigable à travers toute l'Europe, de la mer Noire à la mer du Nord, comme l'avait imaginé Charlemagne il y a plus de mille ans.



Figure 2

La **figure 2** montre le trajet emprunté par cette voie traversant plusieurs pays (carte de 1992), ainsi que la situation géostratégique de la péninsule des Balkans par rapport à la Méditerranée. Cependant, les couloirs intermodaux à travers les Balkans, incluant la Grèce, vers les mers Égée et Adriatique, et par conséquent vers l'Asie et l'Afrique, doivent encore être construits. Cette perspective de développement doit être urgemment relancée. Sur les dix couloirs désignés à la Conférence de 1994, les liaisons de transport prioritaires s'appliquant particulièrement aux Balkans sont :

Corridor 4 : Depuis la liaison ouest-est à travers l'Europe, de Berlin jusqu'à Istanbul (Berlin-Nurembourg-Prague-Bratislava-Győr-Budapest-Arad-Craiova-Sofia-Istanbul), une branche doit pouvoir relier Sofia à Thessalonique.

Corridor 5 : Depuis la grande ligne ouest-est reliant le nord de l'Italie à l'Ukraine, plusieurs branches importantes doivent conduire jusqu'aux Balkans. Le corridor principal étant : Venise-

Trieste/Koper-Ljubljana-Budapest-Ouzhgorod-Lviv, étendu à Rijeka-Zagreb-Budapest et Ploce-Sarajevo-Osijek-Budapest.

Corridor 8 : De la mer Adriatique à la mer Noire, de l'Albanie aux ports de Varna et de Burgas sur la mer Noire. Durres-Tirana-Skopje-Sofia-Plovdiv-Burgas-Varna.

Corridor 9 : Depuis la Grèce jusqu'à Moscou, en partant du port grec d'Alexandroupolis, dans l'est du pays, vers Dimitrovgrad-Bucharest-Chisnau-Lyubaskeva-Kiev-Moscou.

Corridor 10 : De Salzbourg à Thessalonique (Salzbourg-Ljubljana-Zagreb-Belgrade-Nis-Skopje-Veles-Thessalonique).

L'ancienne voie romaine Egnatia, de l'Adriatique au Bosphore, est une route de développement prioritaire.

L'axe nord-sud de la mer Égée

Cet axe, qui part du sud depuis le port du Pirée (figure 2) et remonte vers le nord via Thessalonique jusqu'à la vallée du Danube, englobant les routes désignées ci-dessus dans les corridors 4 et 10, est un moteur de grande importance pour le développement.

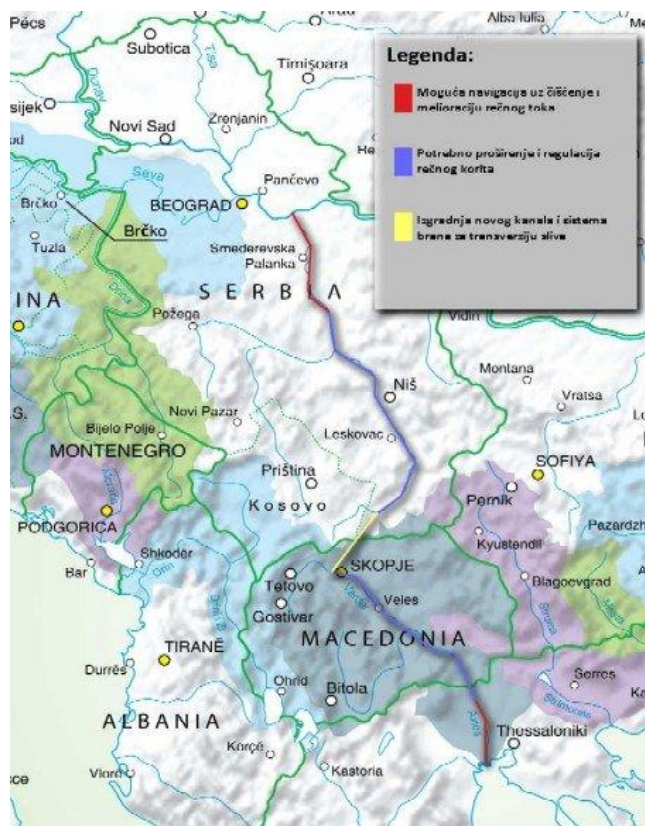
Le port du Pirée, à Athènes, était, jusqu'à la récente crise financière, le dixième plus grand port à containers de toute l'Europe et le principal en terme de passagers. Il est jusqu'à maintenant le seul port majeur de Grèce, avec très peu de transbordement, mais son potentiel comme entrepôt d'envergure internationale est évident.

La Chine a très vite compris la location stratégique du port du Pirée, et la China Ocean Shipping Co. (Cosco) a loué pour une période de 35 ans un de ses deux terminaux consacrés à la manipulation des containers. Le

port du Pirée sert de plaque tournante pour les exportations chinoises vers l'Europe de l'Est et Centrale.

Ce qui est requis maintenant est un plan directeur pour l'expansion et la modernisation du port afin de le transformer en « Rotterdam » de la Méditerranée orientale – une idée populaire depuis longtemps en Grèce. Les limitations locales à l'expansion des installations portuaires ne sont pas des contraintes réelles, car il y a de nombreux autres sites en eau profonde pour les transbordements domestiques et internationaux, pouvant être développés et gérés sous l'autorité d'une seule agence portuaire.

Ceci nous amène à la nécessité de moderniser le réseau ferroviaire et routier en Grèce et dans l'ensemble des Balkans, afin de permettre un trafic de fret intermodal à part entière. Les routes vers le nord depuis Athènes/Pirée ont été améliorées, mais pas les chemins de fer. Avant la crise, il existait un projet pour doubler la ligne Athènes-Thessalonique sur toute sa longueur, ce qui exige la construction de plusieurs tunnels à travers les montagnes. Il faisait partie du plan pour construire des liaisons ferroviaires à



grande vitesse, afin de réduire le temps de parcours de six à trois heures entre les deux villes. Les travaux sont toutefois suspendus. De plus, la Grèce a reçu l'ordre, dans le cadre du mémorandum d'austérité de la Troïka, de fermer tout service ferroviaire vers l'extérieur du pays!

Ces projets doivent être relancés immédiatement. Cette ligne ferroviaire nord-sud est un pilier pour le développement des Balkans et au-delà. Thessalonique est la deuxième ville de Grèce et avant la Première Guerre mondiale, elle était considérée comme le centre cosmopolite des Balkans, mais après la Deuxième Guerre mondiale et la division de l'Europe qui a suivi la Guerre froide, elle a perdu beaucoup de son attrait. Comme plaque tournante pour les transports, elle peut à nouveau jouer un rôle crucial. Par exemple, Thessalonique représente pour Sofia, en Bulgarie, un accès à la mer encore plus proche que les ports de Burgas et de Varna sur la mer Noire.

Une fois ce potentiel reconnu – tout comme celui de nombreux ports grecs pouvant être agrandis pour servir une économie méditerranéenne en expansion – il faudra également améliorer le réseau routier vers l'intérieur du continent. Un exemple permet d'illustrer ce point pour tous les autres couloirs fluviaux de la péninsule balkanique : les vallées de l'Axios/Vardar et de la Morava.

En remontant au nord-ouest de Thessalonique, on trouve la rivière Axios qui dans l'Ancienne République yougoslave de Macédoine (FYROM) devient la Vardar. Là où se trouve la ligne de partage des eaux entre la Vardar vers le sud et la Morava vers le nord, une route et un chemin de fer permettent déjà de se rendre jusqu'à Nis puis Belgrade en Serbie. L'importance de ce couloir pour le

développement de tous les pays adjacents ne devrait pas être sous-estimée.

Depuis des décennies il existe sur les tables à dessein un projet pour relier l'Axios/Vardar à la Morava, qui se jette dans le Danube à l'est de Belgrade. La réalisation de cette liaison fluviale s'est trouvée bloquée par les coûts substantiels associés aux défis technologiques, à commencer par le fait qu'il n'y a pas de navigation sur l'une ou l'autre de ces rivières, même si elles forment un axe central pour la FYROM et la Serbie. Aucun canal ne relie le système Rhin-Main-Danube à la Méditerranée, que ce soit depuis l'Adriatique ou la mer Égée ; il faut passer par la mer Noire pour revenir en Méditerranée. Ceci limite le transbordement du fret.

Il existe des arguments légitimes contre un canal reliant les deux bassins fluviaux dans ce couloir, incluant le nombre excessif d'écluses requis et autres considérations similaires, mais cette proposition devrait être réévaluée à la lumière des technologies modernes et des besoins de la région.

Les bassins hydrographiques de la Morava et de la Vardar (Axios en Grèce) ont de toute manière besoin d'être aménagés pour toutes sortes de raisons – contrôle des inondations, besoins en eau potable, irrigation, et navigation là où c'est possible – comme pour plusieurs autres rivières de la région, par ailleurs.

L'axe adriatique

Le développement de l'infrastructure grecque dans la région bordant l'Adriatique est important pour l'ensemble des Balkans, incluant pour l'Albanie. Le Plan pan-européen (corridor 7) trace les routes prioritaires pour des chemins de fer modernes, reliant cette région à l'Eurasie (figure 3). Sur la côte grecque de l'Adriatique se trouve le port de Igoumenitsa, l'un des plus importants de la région, avec plus de 200 000 passagers et 120 000 camions ces dernières années, et avec une importante liaison par ferry entre la Grèce, les îles grecques et l'Italie. Un projet est en cours pour développer plus avant une liaison entre les ports de Taranto, second grand port italien et d'Igoumenitsa, puis vers l'autoroute Egnatia Odos traversant le nord de la Grèce, pour rejoindre les ports de Thessalonique, Kavala et Alexandroupolis, et ensuite Istanbul.

Ceci ouvrirait l'accès à tous les Balkans, incluant l'Albanie, la FYROM et la Bulgarie. Plus au sud se trouve le port de Patras sur la pointe nord-ouest du Péloponnèse, avec son port-sud récemment complété, et le nouveau pont Rion-Antirion sur le golfe de Corinthe, accroissant la situation stratégique du port.

Encore plus au sud se trouve le port de Kalamata, faisant face à la Libye. Cet axe a également été désigné comme prioritaire, formant le corridor intermodal Ionique/Adriatique, qui reliera Kalamata, Patras-Igoumenitsa, et Thessalonique, grâce à un chemin de fer et un réseau routier. Or, même si tout cela a été désigné comme prioritaire, peu de travaux sont réalisés, et absolument aucun depuis la crise. Nous nous sommes concentrés ici sur les couloirs de transport et de développement les plus cruciaux, mais qui demandent au préalable une action des plus urgente pour



Figure 3.

l'accroissement de la puissance électrique installée et de l'eau disponible, ainsi que des capacités en termes d'industrie et la modernisation de l'agriculture.

L'énergie : Il existe un déficit de production énergétique dans toute la région auquel il faut remédier rapidement. Il n'y a aucune centrale nucléaire en Grèce, ni dans l'ancienne Yougoslavie, il faudra par conséquent en construire un certain nombre pour répondre aux besoins en énergie abondante et à bas coût engendrés par cette vaste renaissance industrielle que notre programme vise à créer. Il faudra également de l'énergie pour dessaler l'eau de mer à grande échelle.

Parmi les autres sources énergétiques se trouve le gaz naturel, actuellement fourni dans une très large mesure par la Russie. Ceci permet déjà d'intégrer la région au développement de l'Eurasie. Toutes les populations de cette région soutiennent le projet de gazoduc *South Stream* promu par la Russie, qui traversera la mer Noire et fournira tous les pays balkaniques, l'Italie et l'ouest Européen.

L'agriculture : La Grèce et les Balkans sont actuellement importateurs nets de nourriture, non pas à cause d'un potentiel limité mais à cause de la mondialisation imposée par l'Union européenne et l'OMC. Près de 40% de la nourriture est importée et tout cela est actuellement menacé en raison de la crise. Des mesures doivent être prises rapidement pour renverser cette

dépendance aux importations et accroître la productivité agricole et la production domestique de nourriture. Transformer la culture du coton à des fins d'exportation en production locale de nourriture est une décision qui s'impose.

La Grèce et une grande partie des Balkans font partie de ce que les agronomes appellent l'« agro-climat méditerranéen », ce qui signifie qu'il existe des conditions très favorables à la culture d'agrumes, d'olives, de raisins et autres cultures de ce type. On y trouve aussi des zones adaptées à la culture de céréales telles le blé, le maïs et l'orge. La surface cultivable de la zone agro-climatique méditerranéenne est limitée par les montagnes, avec des plateaux plus frais et des saisons de croissance plus courtes, mais tout ceci peut être compensé en optimisant chaque type de terre et la saison de croissance par une irrigation plus poussée, et grâce à l'utilisation de technologies plus avancées comme des semences à haut rendement et des races animales plus performantes. Au total, seul 20% du territoire grec est propice à l'agriculture, mais il existe dans cet inventaire des pâturages, des fermes de montagne, des terres situées dans les deltas des rivières et des plaines côtières qui peuvent être rendues beaucoup plus productives.

Il faut appliquer de manière plus systématiquement les technologies spatiales comme les satellites et la télédétection pour la surveillance des niveaux d'eau et des sols, et pour aider à déterminer comment mieux développer le potentiel agricole dans diverses régions. Les technologies formant ce qu'on appelle « l'agriculture de précision » – les systèmes de géo localisation à distance,

la collecte et le stockage des données – aideront les agriculteurs à optimiser les rendements, par une application plus précise des fertilisants et des eaux d'irrigation, un meilleur labourage des sols, un ensemencement et une moisson plus efficaces. Les agronomes grecs ont d'ailleurs déjà préparé une grande partie du travail.

Le développement maximal de ces possibilités dans le cadre d'une poussée pour le développement de la Méditerranée est ainsi requis. Tout ceci peut se réaliser en créant des agences de développement régionales, comme une Agence des bassins de l'Axios/Vardar-Morava, ou même une Agence du bassin du bas-Danube. Les ressources de base en eau pour la péninsule dans son ensemble doivent être accrues, ainsi que la fiabilité et la prévention des inondations, en initiant plusieurs projets de liaison entre bassins comme ceux que nous avons déjà indiqués, ainsi que des barrages pour le stockage de l'eau et la régulation des débits. La pluviométrie annuelle moyenne est plus grande sur le côté adriatique de la péninsule, avec 1016 mm, ainsi que sur les flancs ouest des montagnes, mais les plus grandes régions agricoles sont plutôt situées à l'est, là où la pluviométrie n'est que de 760 mm ou même de 380 mm, ou moins.

Sur plusieurs sites le niveau d'eau des barrages est en déclin, incluant dans la vallée du Drin (ne pas confondre avec la Drina), parallèle à l'ouest de la Varda. Le bassin du Drin comprend l'Albanie, la FYROM, la Serbie et le Monténégro, ainsi que le lac Ohrid situé à la frontière entre la FYROM et l'Albanie. Ces systèmes constituent d'importantes ressources en eau pour les pays concernés mais sont inadéquats pour l'instant. Dans certaines régions, un potentiel existe pour la navigation, mais la gestion de l'eau y est aussi essentielle pour le contrôle des inondations. Le potentiel hydro-électrique n'a guère été

entièrement utilisé et l'infrastructure pour le traitement des eaux usées fait par ailleurs cruellement défaut.

Le dessalement de l'eau est une priorité, surtout à Thessalonique et ailleurs sur la côte égéenne là où les précipitations sont faibles. Le dessalement avec le nucléaire est la seule méthode efficace à grande échelle. (Voir la section sur l'Espagne pour les détails.)

La Grèce, une immense puissance maritime marchande

La Grèce possède la plus grande flotte marchande au monde. En plus de son importance pour l'activité économique, cela implique également un grand réservoir de main d'œuvre qualifiée dans les secteurs industriels, maritimes et de la machine-outil, et une capacité de construction navale pouvant être réorientée vers les tâches les plus complexes. Cette ressource est vitale pour le développement méditerranéen dans son ensemble.



Les sociétés de fret maritime grecques contrôlent 3325 navires, avec une capacité de 227 millions de tonnes en lourd pour 2011. La flotte arborant le pavillon grec comprenait 2,014 bateaux pour une capacité de 43 millions de tonnes en lourd, représentant 39,50% des capacités de l'UE. En décembre 2009, les entreprises grecques avaient commandé 748 nouveaux navires avec une capacité totale de 65 millions de tonnes en lourd. Les installations utilisées dans la construction navale et l'entretien des navires comptent parmi les plus grands établissements industriels du pays, et peuvent être mobilisées pour faire face à tous les défis nécessaires à l'intégration de la Grèce dans le développement de l'Eurasie et de l'Afrique. Le Pirée compte 1200 sociétés de fret maritime, employant directement ou indirectement plus de 250 000 grecs.

La Grèce consacre une partie significative de ses capacités de construction navale à la production de petits navires, tels des bateaux de pêche et des caboteurs, puisque la navigation entre les îles est importante. Elle possède néanmoins quatre à six grands chantiers navals capables de construire et de réparer des navires

de plus de 20 000 tonnes. Trois d'entre eux peuvent construire des navires de plus de 100 000 tonnes. Il y a beaucoup de place pour une extension de la production, car ces chantiers sont sous-utilisés en raison de la crise.

Tous ces chantiers navals fournissent une capacité en machine-outil pour la production des métaux aux formes les plus variées. Le chantier Elefsis en est un exemple probant : il produit non seulement des bateaux à la fine pointe du progrès, incluant des navires et ferrys rapides et modernes pour le marché grec, mais aussi des wagons pour la Société nationale des chemins de fer grecs. Ainsi l'industrie navale, en collaboration avec plusieurs autres entreprises industrielles grecques, est capable de construire tous les éléments nécessaires à l'infrastructure du pays, incluant les composants destinés aux chemins de fer, aux ponts et chaussées, aux barrages, aux turbines pour la production d'électricité, aux usines pour le dessalement et à la pétrochimie.

Une caractéristique négative et largement connue du secteur naval grec doit être néanmoins soulignée : il fait historiquement partie du complexe financier de la City de Londres, au service depuis des décennies de l'Empire britannique. Mais avec l'effondrement du système monétaire actuellement en place, ce nœud d'intérêts britanniques dans l'assurance, le transport maritime et les transactions sur les matières premières est affaibli.

Avec une nouvelle approche associée à un Plan Marshall pour le bassin Méditerranéen, ces capacités précieuses que possède la Grèce dans le domaine du commerce et de la construction maritime peuvent être réorientées au service du développement industriel, mettant ainsi fin à des décennies de servitude vis-à-vis des cartels de la City, qui ont massivement utilisé les navires grecs pour le transport de pétrole, de céréales et autres matières premières dans des conditions de (pseudo) libre-marché.

Voyageurs des mers, regardez vers l'espace

Les hellènes étaient à l'origine les « peuples de la mer » immortalisés dans *l'Iliade* d'Homère. Ce poème célèbre décrit l'alliance entre les peuples de la mer et la civilisation égyptienne, tous deux étant navigateurs et astronomes. C'est à partir de cette « alliance » scientifique que s'est développée la grande culture des poètes grecs et la philosophie platonicienne, culminant avec la conquête de l'Empire perse et la propagation de la culture hellénique à travers la Méditerranée et jusqu'à l'Asie centrale.

Notre Plan Marshall va initier le processus de transformation de la Grèce, de son statut actuel de voyageurs des mers à celui de voyageurs de l'espace, dans la mesure où ce pays pourra participer à ce grand impératif extraterrestre définissant l'avenir de l'humanité : le projet Lune-Mars, en chemin vers d'autres régions de notre galaxie. D'une certaine manière, le processus a déjà commencé.

Il est difficile d'imaginer comment l'industrie navale pourrait construire des vaisseaux spatiaux, mais dans un cas précis elle a déjà été embauchée pour la production d'un vaisseau spécialisé par le modeste programme spatial grec, qui n'en n'est pas moins très pointu dans certains domaines.

Le chantier naval d'Elefsis a construit le Delta-Berenke, un vaisseau spécial autopropulsé utilisé comme plate forme stable pour accueillir le Télescope à neutrino d'un mètre cubique (Km3Net), l'un des quatre existant aujourd'hui dans le monde, et déployé à 17 kilomètre au large des côtes du Péloponnèse, à 5200 mètres de profondeur. La direction générale du projet est à Pylos, une petite ville située dans la baie de Navarino. L'ancienne cité de Pylos, à quelques kilomètres de la ville moderne, était le lieu où se trouvait le palais de Nestor, comme le rapporte l'Illiade. D'où le nom du projet : Nestor. Pylos, une ville fréquentée par les touristes, est transformée en quartier général de l'un des projets de recherche les plus sophistiqués d'Europe. Ainsi, opérant depuis la profondeur des mers, ces chercheurs pourront explorer les parties les plus profondes de notre galaxie.

Une grande partie de cette infrastructure serait à double usage, telle l'érection de 50 stations de détection dans les régions sismiques d'Europe pour surveiller les signes précurseurs de séismes, et la mise en orbite de 10 satellites pour détecter depuis l'espace d'autres précurseurs de séismes et qui, en même temps, pourront nous permettre de mieux étudier les radiations cosmiques. Tout ceci ferait partie d'un vaste programme de type Manhattan intégrant plusieurs grands laboratoires à l'échelle internationale. Le vieil aéroport d'Athènes serait un site idéal pour accueillir l'un de ces laboratoires, il est actuellement en vente, comme exigé par le mémorandum de la Troïka !

La Grèce est bien placée pour participer à un tel programme. Il y a aujourd'hui 12 000 scientifiques travaillent à l'extérieur du pays et ce nombre augmente chaque jour. Pendant que la Grèce dépense par habitant moins que presque tous les autres pays de l'Union européenne, la recherche menée est de la plus haute qualité en comparaison avec ce qui se fait ailleurs en Europe. Les chercheurs grecs sont groupés dans une poignée de centres de recherche, comme l'Observatoire national, le Centre national de recherche scientifique *Demokritos*, des instituts basés dans les grandes universités d'Athènes et de Thessalonique et plusieurs autres.



Fondé en 1842, l'Observatoire national est organisé autour de cinq programmes, incluant l'Institut d'astronomie, l'astrophysique, les applications spatiales et la télédétection. Le projet Nestor est une retombée des travaux conduits à l'Observatoire national qui possède déjà des programmes pour la physique des interactions Terre-Soleil, incluant l'étude de la météo spatiale. Le programme de télédétection peut déjà s'appliquer à l'étude des séismes. Même si l'Institut s'est agrandi depuis dix ans, il est encore relativement petit et pourrait, avec un financement approprié, être développé rapidement.

Le Centre national de recherche scientifique fut fondé dans les années 50 comme Centre de recherche nucléaire Demokritos, dans le cadre du programme international *Atoms for Peace* du président Eisenhower, qui lui a fourni un réacteur expérimental. La fondation de cet institut avait déclenché une vague de rapatriement de chercheurs qui s'étaient exilés à cause des faibles opportunités existant alors dans le pays.

Aujourd'hui, le Centre *Demokritos* est impliqué dans un large éventail de recherche de base, employant quelque 1000 chercheurs et administrateurs. Ainsi, les bases pour le développement d'un grand laboratoire intégré à un projet international comme celui que nous venons de décrire, existent déjà.

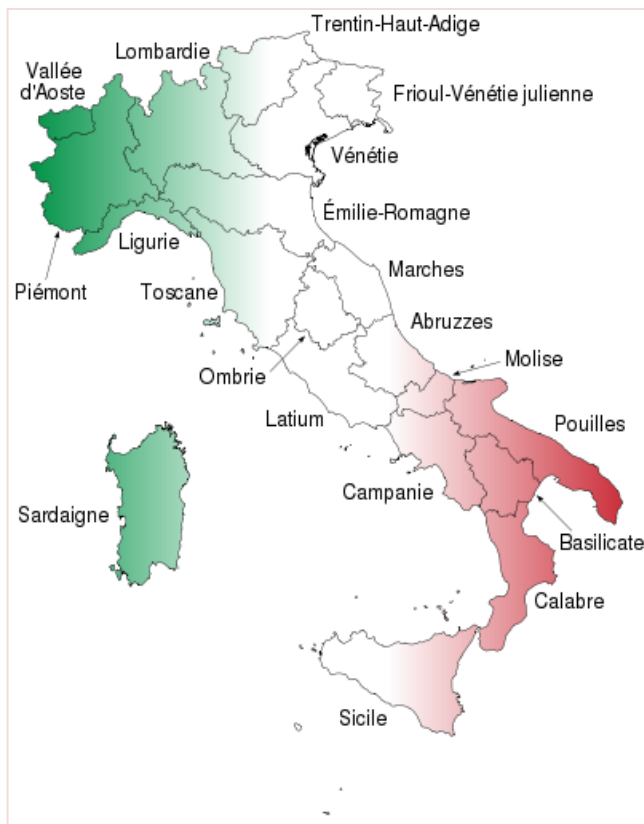
La Grèce peut devenir un portail scientifique, servant de centre international pour l'accueil d'étudiants et de chercheurs en provenance d'Asie, des Balkans, d'Afrique et de certaines régions Eurasiatiques.

Une nouvelle Renaissance de l'Italie passe par le Mezzogiorno

Lorsqu'on parle d'un « Plan Marshall » pour l'Europe du Sud, l'on pense naturellement au Plan Marshall originel qui apporta le crédit urgentement nécessaire pour la reconstruction de l'Europe. L'Italie doit sa reconstruction à ce crédit, mais également aux compétences de sa classe dirigeante de l'époque, qui l'utilisa en faveur de politiques et d'institutions inspirées des meilleurs aspects du New Deal de Roosevelt.

En 1950, le fonds mis en place pour le développement de l'Italie du Sud (Cassa per il Mezzogiorno) fut peut-être l'expérience la plus proche du New Deal en Europe. La Cassa reste encore aujourd'hui un modèle pour le développement de l'Italie du Sud ainsi que pour d'autres régions sous-développées de la zone méditerranéenne.

Le Mezzogiorno italien, avec une population de 20 millions de personnes, comprend les régions de la Molise, la Campanie, la Basilicate, les Pouilles, la Calabre, et les îles Sicile et Sardaigne. Cette région a connu un fort développement de 1950 à 1965, puis un développement plus faible jusqu'en 1975. Si ce développement n'avait pas été brutalement interrompu cette année-là, l'Italie aurait aujourd'hui le plus haut taux de productivité d'Europe ; en effet, le Nord du pays est aussi productif que l'Allemagne, tandis que le Sud l'est quatre fois moins. De même, alors que le taux de chômage est d'environ 10 % au Nord, il est de 25 % au Sud. La renaissance du Mezzogiorno signifie la renaissance de l'Italie.



Les raisons de l'arriération historique du Mezzogiorno se trouvent dans les longs siècles de domination étrangère, en commençant par les Byzantins, les Normands, les Français, et la terrible

domination des Espagnols, qui avec l'influence britannique post napoléonienne, facilitèrent la croissance de la Mafia comme principale force de police au service de l'aristocratie des propriétaires terriens, et plus tard comme instrument de déstabilisation terroriste.

Grâce à la Cassa, le développement du Mezzogiorno fut lancé et, pour la première fois, au cours de la décennie 1950-1960, le revenu des familles du Sud a augmenté au même taux que celui des familles du Nord.

L'idée de « l'agriculteur indépendant » apparut en Italie du Sud en 1950, lorsque la réforme agraire De Gasperi(1) distribua 30 % des terres aux agriculteurs. La Cassa fut fondamentale pour assurer que les nouveaux agriculteurs obtiennent le crédit et les moyens nécessaires à la production, l'irrigation, les semences, les machines, le bétail, etc. Dans les années 1950-1960, la Cassa était associée à l'entreprise publique IRI, chargée de construire les infrastructures et les industries à travers l'Italie, et à la compagnie pétrolière publique ENI, qui fournit de l'énergie bon marché grâce à la découverte de grandes réserves de gaz dans la plaine du Pô dans le Nord. Il en résulta un miracle économique : l'inflation fut vaincue, et pendant une courte période, elle devint même négative. La Lire est stable, et en 1959, le plein emploi est atteint.

En 1975, alors que le rôle de la Cassa fut brutalement réduit par la mise en place de gouvernements régionaux qui s'octroyèrent la juridiction des investissements à long terme, elle avait créé 2 millions d'hectares de terre irriguée, construit 62 barrages, 52 aqueducs, de nombreux systèmes d'épuration d'eau; elle avait refait 20.000 km de routes et construit 6000 de nouvelles, électrifié les voies ferroviaires et ouvert de nombreux centres industriels. Cependant, seule la moitié du travail avait été réalisée.

Tout comme son modèle, la *Tennessee Valley Authority* et des projets du New Deal pour la région des Appalaches, la Cassa bénéficia de compétences et de puissances techniques sans précédent, ainsi que de la capacité d'élaborer et de mettre en œuvre le financement d'un programme sur dix ans pour le Mezzogiorno.

Au-delà de ces projets, que les dirigeants de la Cassa conçurent selon une approche intégratrice, de nouveaux furent rapidement lancés en fonction de l'évolution de la situation. La structure de la Cassa permettait d'utiliser des fonds ayant été affectés à un projet pour un autre, s'il se trouvait que les priorités changeaient en chemin. Les autorités locales étaient obligées de collaborer avec la Cassa et de mettre leurs compétences à sa disposition. Comme le disait souvent Gabriele Pescatore qui fut longtemps son président, l'objectif de la Cassa était de créer « *un processus d'accumulation de capital d'autosuffisance.* »

Le retour au régionalisme fut synonyme de la fin d'une approche intégrée pour le développement infrastructurel de l'ensemble du Mezzogiorno, en faveur de considérations locales et du clientélisme. Aujourd'hui, l'approche originelle de la Cassa per il

Mezzogiorno doit être réactivée si nous voulons susciter une renaissance de l'Italie du Sud, et en faire une locomotive pour l'ensemble de l'économie italienne, ainsi que pour la Méditerranée.

Un tremplin pour le développement de l'Afrique du Nord

Considérons le rôle que le Mezzogiorno peut jouer compte tenu de sa position géographique au centre de la Méditerranée, comme point de connexion terrestre potentielle entre l'Europe occidentale et l'Afrique..



En 1953, l'industriel italien Enrico Mattei crée le groupe public italien ENI pour le développement et l'exploitation des hydrocarbures, et lance une offensive contre les cartels pétroliers anglo-américains. En 1962, à la veille d'un voyage aux Etats-Unis où il devait s'entretenir avec le président Kennedy, l'explosion d'une bombe dans son avion mit fin à son existence.
Ici, Mattei (à g.) et le Président égyptien Gamal Abdel-Nasser.

S'étendant sur 1,29 km du Nord au Sud, située à 170 km des côtes tunisiennes et à 200 km des côtes siciliennes, l'île de Lampedusa forme un « pont » naturel entre Afrique et Europe. Il existe des projets visant à creuser un tunnel sous-marin sur au moins l'un de ces deux intervalles.

L'Italie est le seul pays d'Europe du Sud à avoir une capacité industrielle auto-suffisante, c'est-à-dire qu'elle est capable de produire plus que pour sa seule population. Son secteur industriel est le plus grand après l'Allemand. Le problème est que cette base industrielle est concentrée sur le Nord de l'Italie et partiellement le centre, tandis que le Sud est sous-développé.

Le potentiel industriel Italien est actuellement bloqué par sa perte de souveraineté. Le système de l'Euro oppose son veto à toute création de crédit pour le développement et force les industries à délocaliser leur production. Ces deux problèmes seront éliminés grâce au rétablissement de la souveraineté sur la monnaie et le crédit et à des mesures protectionnistes pour le commerce. L'Italie pourra alors revenir à l'approche d'inspiration rooseveltienne mise en œuvre lors de la reconstruction d'après-guerre et raviver son immense potentiel scientifique et industriel pour développer le Sud du pays, tout en participant au développement de ses voisins, tels la Grèce, l'Espagne, le Portugal et l'Afrique du Nord. En étendant ses capacités dans le Mezzogiorno, l'industrie d'Italie du Nord bénéficiera de l'avantage unique de sa proximité, qu'aucun

concurrent sur le marché extérieur ne pourra égaler. Le Mezzogiorno italien doit devenir un lieu de production de biens pour lui-même et pour l'ensemble de la région Méditerranéenne.

La tradition Mattei

Dans les années 1950, l'Italie a développé une politique indépendante d'amitié avec certains de ces pays, grâce aux travaux d'Enrico Mattei, un grand industriel et leader politique. Alors que les cartels anglo-américains et belges exploitaient les ressources naturelles laissant peu en échange, non seulement Mattei laissait à ses partenaires la plus large part de ces ressources, mais il offrait également l'éducation de la force de travail qualifiée pour participer à un processus d'industrialisation.

Ayant été l'un des leaders de la résistance italienne contre le fascisme, Mattei fut chargé de mettre en liquidation la compagnie pétrolière d'État, Agip. Il comprit assez vite qu'étant donné la pauvreté en matières premières de l'Italie, Agip devrait devenir un instrument pour accéder à l'indépendance énergétique. Il décida alors de désobéir : au lieu de liquider Agip, il mit en scène une fausse découverte de pétrole dans la plaine du Pô, dans le Nord de l'Italie et avec le soutien du premier ministre Alcide De Gasperi, il commença la réalisation de son plan visant à faire d'Agip un puissant instrument pour le développement.

Mattei força le gouvernement à accorder à Agip des concessions sur l'ensemble du territoire national, excluant les compagnies étrangères. Il ne trouva pas de pétrole, mais suffisamment de gaz pour fournir de l'énergie bon marché à la reprise industrielle. En quelques mois, Snam, la compagnie sœur d'Agip, construisit un grand réseau de pipelines de gaz dans le Nord de l'Italie, et alimenta en gaz naturel chaque foyer.

Quand il réalisa que les prix élevés des engrais, à cause de l'influence de producteurs privés organisés en cartel, entravaient le développement du secteur agricole italien, Mattei fit bâtir à Ravenne une usine de production d'engrais.

En 1953, Mattei créa le trust public ENI et lança une offensive internationale contre les "Sept Sœurs", formule par laquelle il désignait les sept compagnies formant un puissant cartel pétrolier international. Excepté Esso, qui exploitait le pétrole d'Arabie Saoudite, les Sept Sœurs représentaient les mêmes intérêts anglais et hollandais s'étant partagés entre eux le contrôle sur les pays producteurs de pétrole. (2) Les Sept Sœurs exploitaient le pétrole selon la formule 75/25 : 75 % pour la compagnie et 25 % pour le pays producteur. Les compagnies américaines offraient un meilleur traitement : 50/50. Mattei offrit 25/75 : 25 % pour ENI et 75 % pour le pays producteur, avec en plus, des emplois pour la force de travail locale, une formation professionnelle et des infrastructures.

Mattei passa des accords avec la Perse (l'Iran), la Libye, la Tunisie, la Jordanie et le Maroc. Il signa également d'importants contrats commerciaux avec la Russie et avec le leader nationaliste égyptien Gamal Abdul Nasser ; il ouvrit également des négociations avec la Chine. En 1962, la présidence Kennedy créa une situation nouvelle rendant possible un accord avec les

compagnies américaines. Le *Foreign Office* Britannique y vit un *casus belli*.

Cette même année, à la veille de sa visite aux États-Unis, où il devait rencontrer le président Kennedy, Mattei est tué par une bombe placée dans le train d'atterrissage de son jet privé. Toutefois, ses successeurs continuèrent sa politique, avec le soutien de la plupart des gouvernements, jusqu'à ce que le système politique italien soit soumis au coup pro-euro de 1992.

Mattei a façonné une image de l'Italie moderne qui trouve encore un écho parmi certains pays africains et asiatiques. Son approche fut solidement soutenue par le président Giovanni Gronchi, ainsi que par des Premiers ministres tels Amintore Fanfani et Aldo Moro. L'ENI devint la carte de visite d'une Italie moderne anticoloniale et traça la voie pour le puissant trust d'État, l'IRI, qui construisit des barrages, des routes et des voies ferrées partout dans le monde. Bonifica, une société d'ingénierie du groupe IRI, conçut le grand projet *Transaqua* pour le développement de l'Afrique centrale (voir les autres articles de ce rapport).

En finir avec les mercenaires environnementalistes

Tout programme de développement pour l'Italie implique de faire face à la force d'occupation qu'est le mouvement environnementaliste. A partir de 1987 et pendant deux décennies, ils ont réussi à y saboter toute construction infrastructurelle, répandant dans la population une psychose antiscience et anti-technologie.



Sans énergie nucléaire, pas de réindustrialisation et donc pas d'avenir. Ici, un membre de Greenpeace, visiblement emballé par l'idée d'un retour à l'Empire Romain, passant devant la banderole géante appelant à se mobiliser contre le nucléaire lors du référendum en Italie.

En 2001, la tentative par le gouvernement central de contourner cela avec une loi intitulée "*Legge Obiettivo*" (loi objective), ne fut qu'un succès partiel. Un programme de reprise de l'économie italienne doit donc impliquer une guerre contre cette force d'occupation étrangère, dirigée depuis Londres. Elle doit être menée au niveau culturel et redonner de l'optimisme à la population en faisant revivre les véritables valeurs de sa culture ancrées dans l'héritage de la Renaissance du XV^e siècle. Elle doit

également être menée au niveau du renseignement politique, en exposant et détruisant les réseaux de renseignement étrangers contrôlés par les environnementalistes. Venons-en aux principaux projets à réaliser.

1. L'énergie :

L'énergie est la principale cause du déficit de la balance commerciale italienne. Le pays importe 78 % de l'énergie qu'elle consomme, autant en électricité qu'en carburant à usages industriels et domestique. 12 % de son électricité (43 TWh) est importée de France, de Suisse et de Slovaquie. En ce qui concerne les importations de combustible, le gaz naturel représente 66 % (230 TWh), le charbon 18 %, et le pétrole 16 %.

Ceci a pour conséquence des prix de l'énergie environ 30 % plus élevés que chez ses concurrents industriels. Afin de se maintenir dans les marchés de l'absurde système actuel de libre-échange et de mondialisation, les producteurs sont forcés de réduire les coûts du travail. A cause de cela et des impôts élevés (environ 50 % du salaire brut), les salaires des italiens sont parmi les plus bas d'Europe.

C'est le résultat du démantèlement de son nucléaire civil qui était en 1966 le troisième plus important au monde après les États-Unis et la Grande-Bretagne. En 1987, quand cette capacité fut détruite, l'Italie était encore parmi les meilleurs dans cette technologie en Europe. Une des solutions pour résoudre son problème énergétique consistera en un retour massif à l'énergie nucléaire.

Sa tradition nucléaire remonte à Enrico Fermi, père du premier réacteur nucléaire, construit en 1942 à Chicago. Enrico Mattei fit construire le premier réacteur commercial italien en 1958. A la suite de la crise pétrolière de 1973, l'Italie disposant de quatre centrales nucléaires en activité, le gouvernement prépara un plan pour construire six nouveaux réacteurs. Une offensive économique et politique d'origine britannique fut lancée contre le pays, en utilisant des groupes environnementalistes nouvellement créés ; le programme nucléaire italien fut d'abord suspendu, puis complètement arrêté, suite à un référendum national en 1987, sous le choc émotionnel de l'accident de Tchernobyl.

Quand le gouvernement a remis le nucléaire à l'agenda, prévoyant la construction de huit centrales afin de produire 25 % de l'électricité, les mêmes forces firent organiser un autre référendum en 2011. Le destin voulut que ce référendum coïncide avec l'accident de Fukushima qui suivit le tsunami japonais de février 2011. La propagande médiatique de type Goebbels qui se déchaîna fit que ce fut à nouveau un plébiscite contre l'énergie nucléaire et le programme du gouvernement fut annulé. Ayant rétabli le nucléaire, de nouveaux réacteurs pourront être construits en Italie du Sud ; au début, un par région : la Campanie, la Basilicate, les Pouilles, la Calabre, la Sicile et la Sardaigne. Des systèmes mixtes d'EPR (European Pressured Reactor) et d'HTR (High Temperature Reactor) permettront d'atteindre une production d'environ 10 GW avec cette première série de réacteurs. En même temps, quatre centrales pourront être construites en Italie centrale et du Nord, à Trino Vercellese, en Latina, à Caorso et à Montaldo di Castro, sur les sites des vieilles centrales, procurant ainsi une

capacité d'environ 16 GW. Lors de la seconde phase, cette capacité pourra être doublée.

Malgré le fait que le référendum de 1987 ait empêché l'industrie nucléaire de construire de nouveaux réacteurs, des entreprises comme ENEL, ENI et Ansaldo (du groupe Finmeccanica) ont continué à participer aux consortiums internationaux, et le savoir-faire a ainsi été préservé. Ce qui signifie que l'Italie pourra commencer à exporter sa technologie nucléaire dès que la première phase de son propre programme nucléaire sera terminée.

2. Les réseaux de transport

Une révolution dans le transport de fret est indispensable en Italie car elle apportera un nouveau souffle à la production. Actuellement, seuls 10 % des biens sont transportés par le rail, 0,1 % par péniches et 0,6 % sur les eaux côtières, malgré le fait que le pays dispose de 7750 km de côtes. Le reste est transporté par camion, ce qui implique une surconsommation de pétrole et un trafic routier saturé. Les producteurs n'utilisent pas le réseau ferroviaire en raison de sa lenteur et de son inefficacité. Il est moins long pour une cargaison d'aller de Milan à Berlin que de Palerme à Rome. Résoudre ce problème implique d'améliorer l'ensemble du réseau ferroviaire, afin qu'il soit plus rapide et plus efficace.

L'Italie est actuellement en train de terminer la construction de trois corridors transeuropéens pour TGV, établissant une connexion entre la majorité des principales villes du pays : le Corridor 6 (Lyon-Kiev), le Corridor 1 (Berlin-Palerme) et le Corridor 24 (Gêne-Rotterdam). La partie Milan-Salerne du Corridor 1, qui a nécessité d'importants travaux d'ingénierie sur la portion Bologne-Florence, dans les Apennins, en raison du tunnel de 73 km, fonctionne déjà. La section Turin-Venise du Corridor 6 vient d'être terminée. La section Milan-Gênes du Corridor 24 est en cours de construction.

Les sections italiennes des Corridors 6 et 24 suscitent l'opposition de groupes environnementalistes souvent violents et bénéficiant de couvertures médiatiques. La mobilisation environnementaliste contre la section Turin-Lyon et son tunnel de 57 km a provoqué de violents affrontements avec la police. Les enquêteurs ont récemment arrêté à Turin 24 leaders des insurgés, parmi lesquels deux anciens membres des Brigades Rouges. Ce sont les mêmes groupes qui s'opposent au projet de TGV Gênes-Milan.

Mais ces trois lignes ne sont pas suffisantes. L'Italie dispose de 55,4 km de voies par 1000 km², à peu près deux fois moins qu'en Allemagne (94,5 km). Cela représente 238 km de voies par million d'habitants, comparé à 481 km en France et 412 en Allemagne, et 13 km de lignes à grande vitesse par million d'habitants, contre 16 en Allemagne, 30 en France et 35 en Espagne. De plus, la moitié seulement des 22 900 km de lignes conventionnelles est électrifiée et 9200 km sont des lignes à une seule voie. Ce dernier cas est dominant en Sicile. Cependant, ces chiffres, fournis par la société des chemins de fer italienne, ne montrent guère qu'une grande partie des lignes secondaires est en plein délabrement. Cela concerne aussi bien les liaisons entre petits centres urbains que les navettes de banlieues.

L'effort de modernisation du système ferroviaire impliquera le doublement des voies, l'électrification de la moitié restante du réseau actuel et la construction de nouvelles lignes en vue de doubler le réseau national.

Dans le Mezzogiorno, il faudra quadrupler le réseau et étendre les voies pour TGV au-delà de Salerne, terminus actuel, jusqu'à la pointe de la « botte » et Palerme, via le futur pont de Messine. Depuis Palerme, la voie sera prolongée jusqu'à la petite ville de Pizzolato, dans la province de Trapani, d'où partira le tunnel sous-marin assurant la liaison avec le Cap Bon, en Tunisie. La construction d'un pont sur le détroit de Messine sera une œuvre d'ingénierie majeure. Ses 3,3 km en feront le pont suspendu le plus long au monde. Il permettra la jonction entre les villes de Messine et Reggio Calabria, formant un grand ensemble urbain de plus de deux millions d'habitants. Ce centre urbain sera connecté par voie rapide à l'Italie centrale et du Nord, puis à l'Europe centrale ; de l'autre côté, la même voie rapide emmènera jusqu'en Afrique du Nord, via le tunnel Sicile-Tunisie.

Ce centre urbain comprend, côté calabrais, le port en eaux profondes de Gioia Tauro qui pourrait devenir l'un des principaux ports réceptionnant les cargos en provenance du canal de Suez. Actuellement, 30 millions de conteneurs transitent annuellement par la Méditerranée, dont moins de 4 millions pour l'Italie ; 3 millions d'entre eux accostent à Gioia Tauro. Au moins 20 millions traversent le Détroit de Gibraltar, contournent la péninsule ibérique, et accostent à Rotterdam de façon à être transportés en Europe Centrale. Il serait plus simple de décharger la marchandise à Gioia Tauro et de la transporter par rail vers le Nord, si la liaison ferroviaire n'était pas aussi inefficace.

Une fois que Gioia Tauro sera effectivement accessible par rail - ne serait-ce qu'en rénovant la voie actuelle, pendant que se construira une voie rapide jusqu'à Salerne - le fret ne mettra plus qu'une trentaine d'heures pour atteindre Berlin, alors que cela prend une semaine actuellement.

L'extension de la voie rapide à travers le pont de Messine jusqu'en Afrique sera réalisée grâce au projet de construction d'un tunnel sous la mer, joignant la Sicile à la Tunisie, conçu par l'agence de recherche nationale italienne, l'ENEA. Les 155 km seront franchis par cinq tunnels construits entre quatre îles artificielles intermédiaires fabriquées à l'aide de matériaux excavés. Deux tunnels fonctionneront dans les deux directions, plus un tunnel de service.

Cet ensemble offrira une voie commerciale rapide pour les exportations de biens dans le cadre du développement de l'Afrique du Nord, non seulement depuis l'Italie, mais également depuis l'Europe Centrale.

2b. Le Maglev

L'industrie ferroviaire italienne se trouve affaiblie par le manque de demande résultant du ralentissement du progrès au cours des deux dernières décennies. Ainsi, Fiat a dû vendre sa filiale Fiat Ferroviaria au groupe français Alstom, laissant au seul Ansaldo-Breda (du groupe Finmeccanica) la capacité de produire des

locomotives modernes. De plus, le gouvernement actuel prévoit de privatiser Ansaldo-Breda, son bilan étant dans le rouge. Ansaldo-Breda produit actuellement la gamme de TGV italiens, l'ETR 500, conçu dans les années 1980.

La nouvelle entreprise privée franco-italienne NTV a été autorisée à faire circuler sur les voies rapides italiennes la version la plus moderne du TGV français, plus performant que l'ETR 500. L'avenir de l'industrie ferroviaire italienne est donc plutôt sombre. Toutefois, les Italiens pourraient remédier à ces problèmes en développant les trains à lévitation magnétique (Maglev), en s'inspirant du modèle chinois. Ces derniers ont obtenu la licence pour produire le Transrapid, une technologie Siemens, à condition de ne pas le vendre à l'étranger.

2c. Le fluvial

L'Italie dispose d'un système fluvial totalement désuet. En tout et pour tout, seul le Pô est partiellement navigable, à quoi on peut ajouter un réseau de canaux dans les régions d'Émilie Romagne et du Veneto, mais datant de l'époque de la république de Venise.

La région lombarde étudie un projet visant à rendre le Pô entièrement navigable, de la côte Adriatique jusqu'à Milan. Il serait également possible d'ouvrir une nouvelle voie reliant l'Adige et l'Inn, créant ainsi une voie navigable allant de Venise à Passau et faisant la connexion entre le réseau fluvial italien et l'ensemble du système fluvial d'Europe centrale.

Le projet, développé par l'entreprise Tyrol-Adria AG, prévoit la construction d'un tunnel-canal de 78 km entre l'Inn en Autriche et l'Adige en Italie ; son gabarit serait suffisant pour permettre le passage de péniches de classe UE V. L'eau pompée dans le tunnel créant un courant artificiel entraînant les péniches, ceci évitera la pollution du tunnel par les moteurs. L'énergie pour pomper l'eau sera fournie par des centrales hydro-électriques le long de l'Inn.

3. La prévention des tremblements de terre

La péninsule italienne est soumise à une importante activité sismique. Les fréquents tremblements de terre de forte intensité, avec leur lot élevé de perte en vies humaines et de destructions matérielles, constituent une tragique réalité permanente. Toutefois, ils cesseront d'être une menace si une stratégie en deux volets est mise en œuvre : a) une révision générale des bâtiments existants, selon les normes de construction antisismiques les plus modernes. Bien que de récentes lois obligent les nouvelles constructions de bâtiments à se conformer à ces normes, les constructions anciennes ne sont pas conformes. De plus, l'Italie est riche en

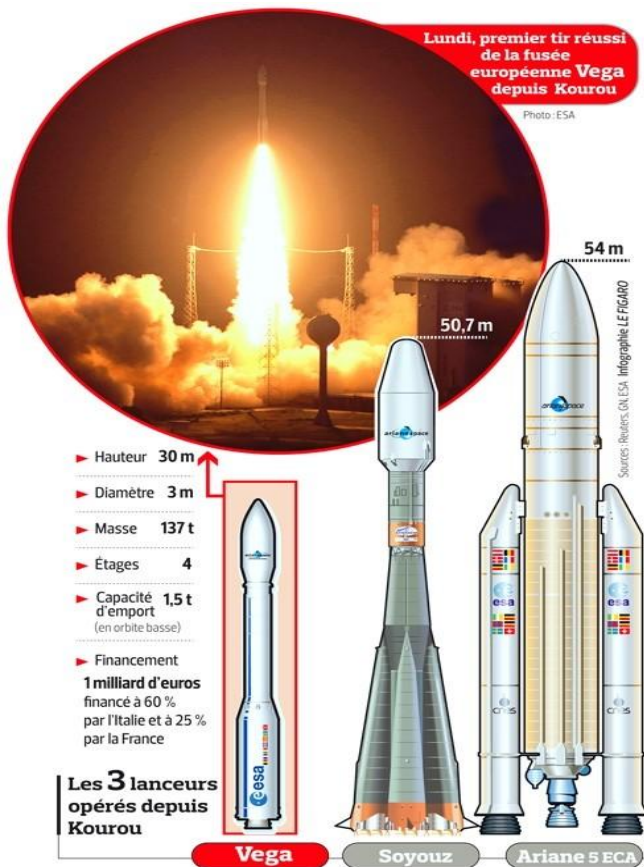


constructions anciennes, en monuments et châteaux très vulnérables aux chocs. Un effort devrait au moins être réalisé pour les lieux stratégiques comme les écoles, les hôpitaux et les bâtiments administratifs. Il a été calculé qu'il faudrait pour cela 100 millions d'euros.

b) créer un système multi-paramètres efficient pour détecter les signes précurseurs des tremblements de terre, afin de les prévoir. La recherche sur les tremblements de terre est très avancée en Italie. Il existe plusieurs équipes de physiciens et géologues étudiant les signes précurseurs, qualifiées pour intégrer un système multi-paramètres. Le professeur Pier Francesco Biagi de l'Université de Bari affirme qu'un réseau de cinquante capteurs sur Terre et dix satellites géostationnaires serait suffisant pour mettre en place un système capable de prévoir, avec 90 % de probabilité et 10 à 15 jours à l'avance, des tremblements de terre de plus de force 6 sur l'échelle de Richter. Biagi est connu pour avoir collecté d'impressionnantes données comme étant autant de précurseurs

du tremblement de terre japonais de Tohoku de 2011, en utilisant des relevés GPS.

La prévention des tremblements de terre devrait elle-même être intégrée au sein du plus large programme de Défense Stratégique de la Terre (SDE), proposé par le gouvernement russe.



4. L'espace

Le projet SDE a d'importantes implications pour le secteur aérospatial. L'Italie a une longue tradition aérospatiale, à commencer par les études de Léonard de Vinci sur le vol des

oiseaux, plus récemment avec l'école d'aérodynamisme des années 1930 et enfin avec la participation aux premières étapes des programmes spatiaux des années 1960. En 1964, l'Italie fut le troisième pays au monde à envoyer son propre satellite en orbite, après l'URSS et les États-Unis. Depuis une plate-forme construite dans les eaux internationales de l'Océan Indien, sur l'Équateur, l'Italie a lancé les cinq satellites du projet "San Marco", grâce aux vecteurs fournis par la NASA.

Le père de ce projet était Luigi Broglio, fondateur en 1956 du département d'ingénierie spatiale à l'Université de Rome. L'Italie a depuis lors développé sa propre industrie aérospatiale, au sein de l'entreprise publique Finmeccanica et a créé, en 1988, sa propre agence spatiale, l'Agencia Spaziale Italiana. L'ASI a contribué, avec d'autres, à construire de nombreuses parties de l'Agence Spatiale Internationale. Les astronautes italiens participent aux programmes de l'Agence Spatiale Européenne (ESA), et ont participé à de nombreuses missions de la navette spatiale américaine.

L'ESA a récemment mené à son terme le projet de lanceur européen **VEGA**, destiné à placer des petits satellites en orbite terrestre basse à prix très compétitifs, financé à 63 % par la société italienne ELV, couronnement de la vision originale de Luigi Broglio. VEGA, qui est capable d'emporter une charge utile de 1500 kg en orbite basse, est actuellement l'un des trois lanceurs disponibles en Europe, avec Ariane 5 (France) et Soyouz (Russie).

L'Italie est donc tout à fait prête à jouer un rôle majeur dans le cadre d'un effort européen-russo-américano-chinois pour explorer et développer la Lune ainsi que les régions plus éloignées de l'espace.

Notes:

(1) Alcide De Gasperi (1881-1954) fut Premier ministre du gouvernement italien de 1945 à 1953, après avoir été ministre des Affaires étrangères et ministre de l'Intérieur.

(2) Voir l'article du Dr. Nino Galloni, "The Sicily-Tunisia Tunnel: Link to Africa", paru dans le magazine EIR du 25 février 2011.

Espagne : un pont vers l'Afrique

Tristement célèbre aujourd'hui pour être l'épicentre de la désintégration du système bancaire européen et pour avoir le taux de chômage le plus élevé d'Europe – 24,4 % officiels pour l'ensemble du pays, dont plus de 50 % chez les jeunes – l'Espagne sera demain, dans une économie mondiale en redémarrage, l'un des principaux ponts géographiques et économiques de l'Europe vers l'Afrique. Elle jouera un rôle central dans le lancement de projets scientifiques, d'infrastructures, d'ingénierie et de biens d'équipement en Afrique du Nord, processus par lequel elle atteindra un plein emploi productif, grâce à des emplois hautement qualifiés.

Voici les projets que l'Espagne et son voisin ibérique, le Portugal, devront lancer pour créer plus de dix millions d'emplois productifs, et de millions d'emplois supplémentaires dans tout le bassin méditerranéen :



L'Espagne a un grand potentiel dans le domaine ferroviaire. Elle a mis au point l'AVE (acronyme de Alta Velocidad Española, « grande vitesse espagnole »), un réseau de trains à grande vitesse. Avec 2 665 km en service en 2012, son réseau est le plus étendu d'Europe et à échelle mondiale seulement dépassé par la Chine.

Chemins de fer : l'Espagne devra construire des corridors industriels de haute technologie le long des 15.000 km de nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse (dont des lignes à lévitation magnétique) qui traverseront de part et d'autre l'Espagne et le Portugal, rejoignant le Pont terrestre mondial – le réseau de lignes à grande vitesse traversant le monde d'Est en Ouest -- dans le Sud de la France.

Tunnel du détroit de Gibraltar : un tunnel de 40 km sous le détroit de Gibraltar, reliant l'Espagne au Maroc, permettra de lier les corridors ferroviaires européens aux futurs réseaux ferroviaires Nord-africains. Ce sera un projet dont l'échelle et l'importance rejoindront celles du tunnel sous le détroit de Béring et du projet du bouchon de Darién, car comme eux, il liera un continent entier au Pont terrestre mondial.

Eau : l'Espagne sortira des tiroirs des projets viables de transfert d'eau, tel celui du puissant fleuve Èbre qui traverse l'Espagne du Nord-ouest au Sud-est avant de se jeter dans la Méditerranée. Ce projet permettrait un transfert annuel d'environ un kilomètre cube d'eau vers la côte méditerranéenne semi-aride ; 1,5 km³ d'eau

potable seront aussi produits chaque année grâce à des usines de dessalement alimentées par de l'énergie nucléaire.

Énergie nucléaire : en plus des centrales nucléaires requises pour le dessalement, l'Espagne bâtit des centrales nucléaires modernes pour produire environ trois fois plus d'énergie que les 7500 MWe annuels que le pays tire actuellement de ses huit centrales vieillissantes. Cela lui permettra de s'affranchir du recours économiquement destructeur (et scientifiquement incompetent) aux énergies éoliennes et solaires, qui lui a été imposé via l'influence des mouvements écolo-malthusiens manipulés depuis Londres et tout particulièrement le *World Wildlife Fund* (WWF).

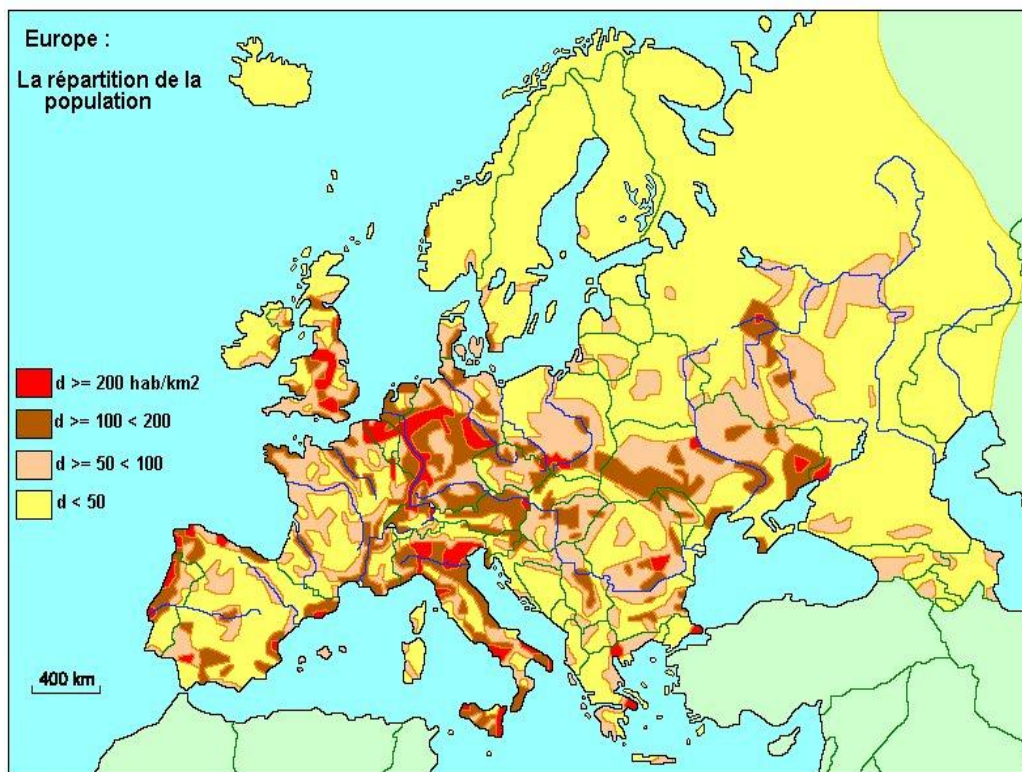
Astrophysique : les îles Canaries constituent un site idéal pour établir un nouveau centre spatial euro-africain, doté de l'équipement nécessaire au lancement de satellites ainsi que d'une ville scientifique à proximité. Ceci sera coordonné avec les travaux importants réalisés en Grèce, en Italie et d'autres nations, dans le domaine de la détection des signes avant-coureurs sismiques, ainsi que d'autres domaines, qui s'intégreront dans le programme de Défense Stratégique de la Terre (SDE), pour servir les objectifs communs de l'humanité.

Ce ne sera pas la première fois de son histoire que l'Espagne jouera un rôle de catalyseur au carrefour de civilisations. Sous l'égide personnelle d'Alphonse X « le sage », roi de Castille et León de 1252 à 1284, Tolède, la capitale castillane fut construite dans le centre scientifique le plus important d'Europe à l'époque, et fut aussi le lieu de transmission des classiques grecs et des plus belles œuvres de la Renaissance arabe en Europe continentale. Alphonse était particulièrement connu pour son travail en astronomie et pour son École de traduction à Tolède, rassemblant alors les érudits les plus en vue des trois grandes religions monothéistes du monde – l'Islam, le Christianisme et le Judaïsme – pour rendre accessibles les textes scientifiques et religieux les plus avancés de chaque culture.

Il est temps d'ouvrir une nouvelle « ère Alphonsine ».

Sous-peuplée...

Puisque le développement des pouvoirs productifs du travail constitue la seule source de vraie valeur dans une économie, la dynamique démographique de la main d'œuvre espagnole est le point de départ adéquat de notre diagnostic et des solutions que nous proposons. La population espagnole est d'environ 46,2 millions de personnes, avec une densité démographique moyenne approchant les 91 habitants par kilomètre carré. Mais cette population est répartie de façon très inégale sur le territoire national, avec une forte concentration le long de la côte Méditerranéenne et dans la capitale, Madrid, alors que toute la zone centrale – près de la moitié du territoire – a une densité de population de moins de 25 habitants par km². Ceci montre une fois de plus que les moyennes mathématiques ne présentent pas forcément une mesure adéquate du monde réel de l'économie physique.



A. HOUOT - Aix-Marseille

Comme on peut le voir sur la carte 1, l'Espagne est en décalage avec le reste de l'Europe occidentale sur ce plan, à l'exception de pays à population éparse comme la Finlande ou la Suède.

Au cours du XXe siècle, l'ensemble de la population espagnole a triplé, mais 11 de ses 50 provinces ont subi une réduction nette de leur population au cours de la même période. Il devenait, de plus en plus difficile de survivre grâce à l'agriculture traditionnelle, le développement interne ne permettant pas de créer d'autres emplois sur place. Les gens ont donc fui vers les côtes et les villes plus importantes, où le chômage est aujourd'hui massif.

Une photographie nocturne prise par satellite de la péninsule ibérique révèle la même chose : une bande lumineuse le long de la côte méditerranéenne, des concentrations brillantes à Madrid et à Lisbonne et une obscurité générale à l'intérieur.

Une carte des précipitations annuelles (carte 2) révèle le même problème, puisque environ la moitié du pays – en particulier la zone centrale des plateaux – est semi-aride (moins de 500 mm de précipitations par an). Le manque de projets d'ampleur pour apporter de l'eau (accompagnée du développement de la population) dans cette région est un trait caractéristique du manque historique de développement de ce pays.

Une carte des voies ferrées révèle un contraste intéressant. L'Espagne possède environ 19.000 km de voies ferrées qui sillonnent le pays, dont 2600 km à grande vitesse. Cela fait d'elle le premier pays d'Europe en termes de kilométrage de lignes à grande vitesse, et le second dans le monde après la Chine.

...et sous-employée

L'économie espagnole est malheureusement tournée vers le tourisme et l'immobilier, avec 69 % de l'ensemble de l'emploi officiel dans le secteur dit des services (y compris 370 000 prostituées « légales »). Seuls 13 % travaillent dans l'industrie, 9 % dans la construction et dans les mines, 5 % dans les transports et 4 % dans l'agriculture.

En témoigne l'offre faite début avril 2012 par Sheldon Adelson, le plus important propriétaire de casinos au monde, notamment de Las Vegas Sands Corp., d'investir 35 milliards de dollars en Espagne dans la construction de 12 établissements, comptant chacun 3000 salles, pour

attirer 11 millions de touristes par an, et créer ainsi 300.000 nouveaux emplois. Adelson est également connu comme le grand pourvoyeur de fonds de la candidature présidentielle ratée de *Newt Gingrich* aux États-Unis. Il est aussi un proche ami du Premier ministre israélien va-t-en-guerre Benjamin Netanyahu, et l'une des principales étoiles des cercles de l'argent sale et du crime organisé dominé par l'oligarchie financière anglo-américaine.

Le taux de chômage officiel en Espagne est de 24,4 % de la population active, et de plus de 50 % pour les jeunes de 16 à 24 ans, ce qui en fait le dernier pays d'Europe sur ce plan. Si l'on considère ce phénomène en termes régionaux, l'on voit que 3 des 17 régions autonomes ont des taux de chômage supérieurs à 30 % : l'Andalousie (33,2 %), les îles Canaries (32,3 %) et l'Estrémadure (32,1 %). Parmi elles, l'Andalousie est la région la plus peuplée du pays, avec près de 8,3 millions d'habitants.

Mais pour aussi mauvais que soit le chômage officiel, il n'est rien comparé au chômage réel, calculé du point de vue de l'économie physique telle que la définit Lyndon LaRouche (1).

Parmi la population de 46,2 millions d'habitants, environ 30,7 millions sont en âge de travailler (de 16 à 64 ans). Parmi eux, seuls 23,1 millions sont considérés comme faisant partie de la Population économiquement active (PEEA), c'est-à-dire la force de travail. Bien que 18,1 millions soient considérés comme employés (contre 20,2 millions il y a 4 ans) et 5 millions comme inemployés (en hausse de 2,6 millions), le fait est que la moitié des « employés » sont improductifs, travaillant dans des domaines comme le tourisme, les finances, le commerce de détail, l'administration, etc. (ces calculs ont été réalisés grâce aux statistiques officielles de

l'emploi par secteur, telles qu'elles sont présentées par l'INE, l'Institut national des statistiques.)

De ce point de vue, le taux de chômage réel en Espagne est aujourd'hui probablement de l'ordre de 60 %. Bien qu'une petite partie de la catégorie des emplois improductifs soit raisonnablement socialement nécessaire, et par conséquent devrait entrer dans la catégorie de l'emploi réel, ce facteur est probablement largement compensé par le chômage déguisé des 16-64 ans ne figurant pas formellement dans la force de travail (PEEA) – c'est-à-dire ceux qui sont tellement démoralisés qu'ils ont abandonné toute recherche d'emploi, etc.



En dépit des pressions écologistes et européennes, l'Espagne a construit la deuxième plus grande station de dessalement du monde à Torrevieja sur la Méditerranée. Grâce au procédé d'osmose inverse elle produit 80 hectomètres cubes d'eau annuels, dont la moitié est destinée à l'irrigation et l'autre moitié à l'alimentation en eau potable des municipalités de Murcia et Alicante.

Avec cette même approche pour la catégorie des jeunes (16 à 24 ans), l'on trouve que les jeunes de la PEEA sont passés de 2,4 millions en 2008 à 1,9 million aujourd'hui, soit une chute de 21 %. Cela démontre l'existence d'un énorme chômage déguisé chez les jeunes, qui ont tout simplement été rejetés de la force de travail. Le chômage « officiel » chez eux est passé de 1,8 million à 1 million aujourd'hui (soit une baisse de 44 %), tandis que l'emploi productif est passé de 836 000 à 390 000 (une baisse de 55 %). Le pays est littéralement en train de dévorer sa jeunesse, son propre avenir, sous le modèle actuel de l'UE.

Avec une force de travail (PEEA) de 23,1 millions, dans laquelle seuls 9 millions travaillent réellement dans la production, l'Espagne a un besoin urgent de créer jusqu'à 14 millions de nouveaux emplois productifs dans les hautes technologies, dont au moins 2 millions pour les jeunes.

La fuite des cerveaux qui a lieu aujourd'hui en Espagne et au Portugal doit être arrêtée et inversée. Les politiques actuelles de la Troïka encouragent activement les jeunes portugais et espagnols, la ressource la plus importante de ces pays, à émigrer pour survivre. En ce qui concerne le Portugal, qui vit l'une des plus fortes vagues d'émigrations de son histoire, les citoyens partent chercher à l'étranger les emplois qu'ils ne trouvent pas chez eux, le Premier ministre Pedro Passos Coelho a suggéré en décembre 2011 que les professeurs au chômage cessent de « se plaindre » et prennent l'initiative d'émigrer en Angola, au Mozambique ou au Brésil, des pays lusophones.

Le Portugal possède l'un des plus faibles niveaux scolaires d'Europe, avec une moyenne de seulement 7,7 années passées à l'école chez les moins de 25 ans, ce qui n'empêche pas le gouvernement de dire : « les professeurs portugais peuvent chercher dans l'ensemble du marché lusophone et trouver une alternative ».

Cette déclaration a déclenché une vague de protestations dans le pays, sous le slogan : « M. le Premier ministre : vous émigrez ! »

Les politiques du Premier ministre espagnol Mariano Rajoy ne sont pas différentes – et sont aussi dictées par l'UE et le FMI. Son gouvernement a annoncé une réduction de 22 % des dépenses allouées à l'éducation, de pair avec 37 % de réductions dans les budgets des maternités et des écoles primaires. Les jeunes espagnols quittent massivement le pays après avoir terminé leur cursus scolaire. Dans une Lettre ouverte publiée à la mi-mars 2012, les scientifiques ont mis en garde contre une « fuite des cerveaux » et un « effondrement » de la recherche en Espagne.

Arrêter cette fuite des cerveaux suicidaire implique un plan de reconstruction centré sur le rôle que pourront jouer l'Espagne et le Portugal au sein du Pont terrestre mondial, notamment comme l'un des principaux ponts de l'Europe vers l'Afrique. L'Espagne doit être mise au travail pour rebâtir sa propre économie et pour fournir les infrastructures, l'ingénierie et les biens d'équipement nécessaires au développement de l'Afrique.

De grands projets hydrauliques

Les précipitations en Espagne produisent environ 112 km³ d'eau par an, ce qui revient annuellement à environ 2700 m³ par habitant. A comparer avec une moyenne de 10.600 m³ pour l'ensemble de l'Europe. De ce total disponible, la quantité réellement utilisée (retenue d'eau) est de 875 m³ par habitant et par an, ce qui est tout à fait comparable avec le reste de l'Europe. Mais là encore, la moyenne élude le fait que les plateaux du centre et la côte Méditerranéenne sont désespérément privées d'eau. En conséquence, une surexploitation problématique des aquifères a lieu dans ces régions plus arides.

Les précipitations moyennes sur l'ensemble de l'Espagne sont de 650 mm, mais la plupart des plateaux du centre du pays et de la côte Méditerranéenne ne bénéficient que de moins de 500 mm, le plus souvent moins de 300 mm (carte 2). La province d'Almería en Andalousie est probablement la région la plus aride d'Europe ; sa région du Cabo de Gata reçoit à peine 125 à 150 mm de pluie par an. (Les zones arides ou désertiques sont classifiées selon les conventions comme recevant entre 0 et 250 mm de précipitations par an ; 250 à 500 mm pour les zones semi-arides.)

L'Espagne a bâti un nombre important de barrages (leur nombre est passé de 60 au début du XXe siècle à environ un millier aujourd'hui) ; elle dispose des réservoirs capables de retenir environ 54 km³ d'eau – soit presque la moitié de l'écoulement annuel, la proportion la plus élevée d'Europe. Environ 80 % de l'ensemble de l'eau retenue est utilisée dans l'agriculture, en particulier dans le Sud-est qui est plus productif. Près de 20 % des terres agricoles sont irriguées et l'on estime qu'elles produisent environ la moitié de la production alimentaire du pays.

En juin 2001, le gouvernement espagnol a proposé de mettre en place un Plan hydrologique national (PHN) très modeste, qui aurait transféré environ 1 km³ d'eau par an depuis l'Èbre dans le Nord-est du pays, vers la côte Méditerranée, appuyé par une demi-douzaine de centrales de dessalement. Mais le projet a été arrêté par le *World Wildlife Fund* (WWF) et ses alliés verts dans le pays.

L'Èbre possède le plus haut débit de tous les fleuves espagnols, son débit moyen enregistré à la station limnométrique de Tortosa, située à 48 km de l'embouchure du fleuve, était de 13,8 km³ par an de 1960 à 1993 (équivalent à un flux moyen de 425 m³/s). Cependant, ce débit est très irrégulier au cours de l'année ; de plus, il a diminué au fil des ans, en raison de l'augmentation des retenues d'eau en amont : entre 2000 et 2008, il était en moyenne à Tortosa de 8,8 km³ par an.

Depuis les années 1930, 138 réservoirs ont été construits dans le bassin de l'Èbre, avec une capacité de stockage de 6,8 km³ – plus de la moitié du débit annuel moyen entre 1960 et 1990. L'idée du PHN (voir carte 2) était de transférer 1,05 km³ par an, soit environ 12 % de l'actuel débit annuel de l'Èbre qui s'élève à 8,253 km³. De cette quantité totale, 0,19 km³ devait être transféré au Nord vers Barcelone ; 0,315 km³ au Sud vers Valence ; 0,45 km³ au Sud vers Murcia ; et 0,095 km³ au Sud vers Almería. Environ 120 nouveaux barrages devaient être construits, ainsi que des canaux et 10 stations de pompage. Hormis la portion alimentant la zone urbaine de Barcelone, le reste du transfert était principalement destiné à l'agriculture.

Selon les critères internationaux, le projet de l'Èbre, avec son transfert d'1 km³ par an, est très modeste. A des fins de comparaison, le projet NAWAPA (L'Alliance Nord-Américaine pour l'Eau et l'Énergie) transférerait 165 km³ d'eau par an ; et même le modeste PLHINO (plan hydraulique du Nord-est du Mexique) transférerait annuellement 7 km³.

Mais, dès 2004, le gouvernement espagnol de José Luis Rodríguez Zapatero a suspendu le PHN et lui a substitué un programme plus modeste de production d'eau douce sur la côte Méditerranéenne au moyen d'usines de dessalement (0,715 km³/an) – un projet qui, comme l'on pouvait s'y attendre, n'a jamais vu le jour. Le principal responsable du sabotage du projet de l'Èbre est le WWF, qui est explicitement opposé à tout transfert d'eau d'un bassin à un autre, où que ce soit dans le monde.

Le WWF a publié en 2004 un rapport classant l'Espagne parmi les trois plus mauvais pays d'Europe en termes de gestion de l'eau, et dans une dépêche de presse intitulée « Sept raisons d'arrêter le Plan hydrologique national espagnol », il dénonçait le PHN comme « illégal selon la législation de l'UE », « économiquement injustifié » et – bien sûr – « destructeur sur le plan environnemental ». Cela a mené à une enquête du Parlement européen, qui a assimilé le plan à « la gestion de l'eau à la soviétique » et a demandé au gouvernement espagnol de répondre aux accusations du WWF. Résultat : le plan fut suspendu.

En vertu du Plan Marshall pour le bassin méditerranéen, l'Espagne relancera immédiatement le projet du Plan hydrologique national pour le transfert d'eau depuis l'Èbre, ce qui impliquera de renvoyer du pays le WWF et son influence. Cela engendrera de nombreux

benefices collatéraux, comme la fin de la pollution mentale verte infligée à la jeunesse, ainsi qu'éventuellement la fin de la monarchie espagnole – après tout, le roi Juan Carlos est aussi président d'honneur du WWF-Espagne.

Cependant, le projet de l'Èbre en lui-même est insuffisant pour régler sérieusement la pénurie d'eau dans la plus grande partie du pays. Un projet ambitieux de dessalement par le nucléaire devrait être initié, par lequel l'eau potable sera littéralement fabriquée.

La source énergétique la plus efficace pour alimenter des usines de dessalement est l'énergie nucléaire. L'un des types de réacteurs les plus intéressants est le réacteur modulaire à haute température refroidi au gaz (HTGR), capable de produire 350 mégawatts. Une « île » de quatre réacteurs modulaires HTGR peut ainsi produire une puissance de 1400 mégawatts. Ce niveau de puissance, transmis à une unité de dessalement par distillation flash multi-étages, générera environ 145 millions de mètres cubes d'eau potable par an, et produira en plus 446 MW d'électricité.

Si l'Espagne commençait à construire 10 îles nucléaires de ce type, principalement le long de la côte Méditerranée, chacune accolée à des unités de dessalement d'eau, elle générerait annuellement environ 1,5 km³ d'eau potable – 50 % de plus que le projet de l'Èbre. Cela créera des conditions où l'agriculture de haute technologie pourra vraiment prendre pied dans le pays, en plus des nombreuses industries que cela implique en aval.

De cette manière, le pays deviendra un exportateur net sur le plan alimentaire, non seulement vers l'Europe mais aussi vers l'Afrique.

A toute vitesse vers le nucléaire

L'Espagne ne se développera jamais, à moins qu'elle ne se débarrasse de l'idéologie verte qui a pris corps dans tout le pays, en particulier chez les jeunes, et l'a transformé en leader mondial de la folle politique d'incitation au solaire et aux éoliennes.

Elle a pourtant connu un bon début dans le domaine de l'énergie nucléaire, en démarrant la construction de sa première centrale en 1964, devenue opérationnelle en 1968. Au cours des années 1970 et 1980, huit réacteurs nucléaires ont été mis en service. Mais, en 1983, un moratoire sur la construction des centrales nucléaires est adopté par le gouvernement (dirigé par Londres) du Premier ministre Felipe González (1982-1996), qui a réaffirmé le moratoire en 1994 et a abandonné cinq unités en cours de construction.

Aujourd'hui, le pays dispose de huit vieilles centrales nucléaires qui, en 2010, fournissaient 21 % de la production nationale d'électricité. Le gaz naturel produisait 32 % ; le charbon 9 % ; 15 % provenaient étonnamment des éoliennes, et 5 % des solaires et autres énergies renouvelables (voir figure 2). En d'autres termes, l'éolien et le solaire – avec leurs densités de flux énergétique faibles et destructrices – produisent aujourd'hui autant d'électricité que le nucléaire ! Ces dernières années, d'énormes subventions financières pour l'éolien et le solaire ont mené à une hausse spectaculaire de la capacité de production de ces secteurs. Mais en 2010 le gouvernement est revenu sur les taux de subventions en faveur du solaire, l'austérité budgétaire ayant pris la tête de l'ordre du jour.

CARACTÉRISTIQUES DU TUNNEL FERROVIAIRE

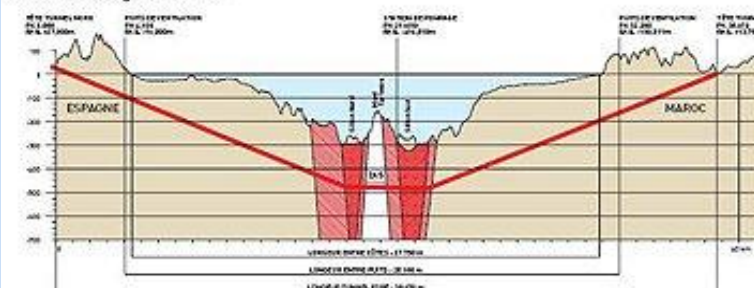
Tracé en plan



1995: Choix du tunnel comme solution de base pour les raisons suivantes:

- Accessibilité aux techniques de construction.
- Absence d'interférence avec la navigation maritime et de risques de collision.
- Compatibilité avec la réalisation par phases en fonction de l'évolution future du trafic.

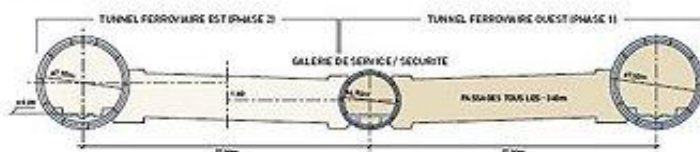
Profil en long du tunnel



Section longitudinale:

- Distance entre gares terminales : 42 km.
- Longueur totale du tunnel : 38,7 km.
- Longueur du tunnel sous-marin : 27,7 km.
- Couverture minimale au point le plus bas : 175 m.
- Pente : 30‰.

Section transversale



Section transversale en phase finale:

- Deux galeries ferroviaires à voie unique de 7,5m de diamètre.
- Une galerie de service/sécurité, pressurisée, de 4,8m de diamètre, centrée entre les deux galeries et communiquant avec elles par des passages transversaux à intervalles réguliers (tous les 340m).

Alors que la consommation électrique totale de l'Espagne avait constamment augmenté jusqu'en 2008, elle a depuis lors chuté jusqu'au niveau actuel d'environ 5600 kWh/an par habitant. La consommation énergétique totale a aussi connu un pic en 2007, et a depuis lors chuté de 15 % par habitant. En termes d'autosuffisance énergétique, l'Espagne est extrêmement dépendante de ses importations en pétrole et en gaz : le pétrole représente 47 % de la consommation énergétique totale ; le gaz naturel 23 %. L'énergie nucléaire représente 12 % de l'énergie totale consommée et est produite à 100 % en Espagne. En fin de compte, l'Espagne ne produit que le quart de l'énergie qu'elle consomme.

Selon notre plan, l'énergie nucléaire se substituera aux renouvelables qui ne produisent ni le volume énergétique ni les niveaux de densité de flux énergétique nécessaires à la société moderne. Même Don Quichotte, aussi confus qu'il soit, savait qu'il fallait se débarrasser des moulins à vent !

Actuellement, le nucléaire génère environ 7500 MWe par an, soit un cinquième de l'électricité produite. La proposition de construire les dix îles nucléaires nécessaires au dessalement est un bon début pour améliorer cette situation, en générant environ 14 000 MWe annuels, ce qui triplera quasiment le niveau actuel. De cela, 9500 MWe seront « alloués » au dessalement, et 4500 MWe seront disponibles en tant que production nette d'électricité. Une douzaine, ou plus, de centrales nucléaires de quatrième génération seront aussi construites à l'intérieur du pays, pour produire environ 20.000 MWe annuels.

Au Portugal, au moins trois îles nucléaires de ce type seront également construites le long de la côte Sud, pour dessaler de l'eau et produire de l'électricité.

Bâtir le pont vers l'Afrique...

L'un des atouts de l'économie physique espagnole est son secteur ferroviaire, à la fois en termes d'infrastructures existantes et de capacités d'ingénierie et de production sur le plan mondial. Des trains à grande vitesse circulent aujourd'hui sur 2600 km de ligne en Espagne, avec d'importantes lignes supplémentaires en construction. Le plan gouvernemental – qui ne pourra jamais être appliqué dans le carcan de l'euro – prévoit de construire 10.000 km de lignes à grande vitesse (LGV) dès 2020.

Historiquement, l'Espagne utilise un écartement des rails différent (1668 mm) de l'Europe (1435 mm, aussi appelé « écartement standard UIC »), ce qui a créé d'importants goulets d'étranglement nécessitant – jusqu'à relativement récemment encore – le transfert des passagers et du fret à la frontière française. L'écartement légèrement plus large du Portugal (1674 mm) est interopérable avec celui de l'Espagne. On fait donc souvent référence aux deux sous le nom d' « écartement ibérique ».

La raison d'être du Pont terrestre mondial exige une solution à ce problème. Les nouvelles lignes peuvent et devraient être standardisées, mais des solutions temporaires pour relier les réseaux ferroviaires existants ayant des écartements différents sont aussi nécessaires. Il existe désormais une technologie, inventée par les entreprises espagnoles, pour changer automatiquement l'écartement des essieux existants alors que les wagons roulent (à environ 15 km/h). Cela requiert des essieux spécialement conçus à cette fin.

La compagnie espagnole Talgo a innové en 1969 en développant la première application commerciale d'essieux d'écartement variable. Une seconde entreprise espagnole, CAF, a développé son propre système en 2003. D'autres pays produisent désormais des systèmes similaires comme la Pologne (SUW 2000, en 2000), le Japon (en 2007) et l'Allemagne (Rafia, sans déjà disposer d'application commerciale).

En 1988, l'Espagne a décidé de construire toutes ses LGV selon principales : Madrid-Barcelone, Madrid-Valence, Madrid-Valladolid, et Madrid Séville/Málaga.

De nombreuses compagnies espagnoles sont aujourd'hui impliquées dans les trains à grande vitesse, notamment Talgo, Renfe, CAF, AVE, etc. CAF a récemment signé des contrats pour la construction de cinq LGV en Turquie. Talgo, de son côté, a construit et dirige les travaux de construction de lignes au Kazakhstan, en Argentine, aux États-Unis, ainsi que le corridor européen Portugal-Espagne-France-Suisse-Italie. Ils viennent aussi de vendre 17 wagons et une locomotive aux Chemins de fer russes, qui pourront désormais rouler sans interruption entre Moscou (écartement standard) et Berlin (écartement UIC). Des lignes à grande vitesse existent aussi entre Berlin, Paris et Perpignan, d'où il sera possible de franchir les Pyrénées par un nouveau tunnel, jusqu'à Figueras, Barcelone et Madrid côté espagnol.

Le succès du nouveau Plan Marshall pour le bassin méditerranéen dépendra de la capacité de l'Espagne à utiliser ses atouts, en assumant un rôle central dans la conception, la construction et l'exportation de systèmes ferroviaires à grande vitesse. Elle développera simultanément des industries, par effet d'entraînement, notamment dans la construction, la sidérurgie, la métallurgie, les composants électriques et électroniques, les télécommunications, etc., tout en réalisant un bond dans le domaine des technologies à lévitation magnétique (maglev). Les nouveaux emplois productifs hautement qualifiés ainsi créés permettront une entaille importante dans le problème du chômage.

Les actuelles liaisons ferroviaires reliant l'Espagne et le Portugal au reste de l'Europe devront être améliorées et élargies. En plus du corridor Barcelone-Madrid (qui est déjà en service), il faudra :

- une branche Atlantique : Madrid-Valladolid (déjà en service)-Burgos-Vitoria-Bilbao/Saint-Sébastien-Dax-Bordeaux-Tours (Paris).
- une branche Ibérique : Madrid-Lisbonne-Porto.

De même, le Projet prioritaire n°16 de la Commission européenne, un axe ferroviaire de fret Sines/Algésiras-Madrid-Paris, relierait les terminaux de conteneurs de Sines (Sud-ouest du Portugal) et Algésiras (Sud de l'Espagne) au centre de l'Europe. Cela requiert la construction d'un corridor ferroviaire à grande vitesse pour le fret, y compris une nouvelle liaison de grande capacité au travers des Pyrénées, ce qui impliquerait un très long tunnel. Bien que cela soit techniquement viable, ces projets de l'UE sont financièrement et politiquement gelés, et ne verront jamais le jour sous le diktat actuel de Maastricht.

Quant au Portugal, l'accord avec l'Espagne pour bâtir une LGV de Madrid à Lisbonne a été suspendu en 2011 par le gouvernement de Passos Coelho, suivant ainsi les ordres de la Troïka. Non seulement cette ligne devrait être construite, mais les plans espagnols existant pour relier les deux pays par quatre lignes à grande vitesse (Vigo-Porto ; Salamanca-Porto ; Madrid-Badajoz-Lisbonne ; Séville-Huelva-Faro) devraient être lancés, ainsi que les LGV internes au Portugal entre Lisbonne et Porto et Lisbonne et Faro.

l'écartement européen (UIC). Il existe aujourd'hui quatre LGV

Le point le plus au Sud de ce réseau en Espagne est Algésiras. De là, une nouvelle ligne à grande vitesse sera construite jusque Tarifa et Cadix, puisque Tarifa sera le terminus espagnol d'un tunnel ferroviaire à grande vitesse passant sous le détroit de Gibraltar et débouchant à Tanger, au Maroc, et de là, reliera l'ensemble du projet africain au Pont terrestre mondial.

L'idée d'un tunnel avait d'abord été proposée en Espagne en 1930, et depuis cette époque, diverses options furent envisagées, y compris un pont fixe (rejeté en raison de l'impossibilité de construire les piliers de soutien à 300 mètres de profondeur), un pont flottant (abandonné en raison des forts courants océaniques du détroit), et un tunnel passant dans le fond marin (jugé non viable, à la fois à cause des forts courants et de l'instabilité du fond marin dans cette région).

En 2003, l'Espagne et le Maroc ont passé un accord pour étudier la possibilité de construire un tunnel fixe, et en 2006, leurs compagnies publiques SECEGSA (Espagne) et SNED (Maroc) ont demandé à la compagnie suisse d'ingénierie tunnelière de renom, Lombardi, de concevoir les plans du projet. En 2009, la proposition de Lombardi fut présentée à l'UE – après quoi absolument rien n'a été fait, parce que toute la zone euro et le système financier mondial s'effondrent.

L'itinéraire retenu envisageait l'option d'un tunnel partant de Tarifa, en Espagne, pour arriver à Tanger, au Maroc, là où le fond marin n'est « qu'à » 300 m de profondeur – ce qui en ferait le tunnel sous-marin le plus profond du monde. Sa longueur serait d'environ 40 km (carte 5) et il consisterait en deux tubes de lignes ferroviaires à la fois pour le transport de passagers et de fret, avec un tunnel d'urgence ou de service entre les deux.

Lombardi a évalué à environ 15 ans le délai de construction, étant donné les problèmes à résoudre en ingénierie – y compris le fait que cette zone connaît une forte activité sismique -- et les difficultés liées à la stratification du fond marin, décrit comme une sorte de « cocktail de sable, de pierres et de boue, cauchemar des excavateurs ». En fait, les ingénieurs ont dû inventer de nouvelles méthodes de forage rien que pour percer des trous d'exploration, étant donné la formation des roches et les féroces courants sous-marins.

A des fins de comparaison, le tunnel sous la Manche n'est qu'à 50 m sous le niveau de la mer, et fait 49 km de long. Le tunnel sous le détroit de Bering serait à peu près à la même profondeur (54 m) et parcourrait 85 km au total, mais il recourrait aux îles de la Petite et de la Grande Diomède comme des « pierres de gué », réduisant ainsi le plus grand écart à seulement 35 km de long.

Une fois achevé, et relié à des LGV, SECEGSA et SNED calculent qu'il faudrait alors 1h30 pour se rendre de Casablanca au terminus du tunnel à Tanger ; 30 minutes pour traverser jusqu'à Tarifa, en Espagne ; moins de 3h30 pour aller ensuite jusqu'à Madrid ; et enfin 2h30 supplémentaires pour arriver à Barcelone. En d'autres termes, il faudrait moins de 8 heures pour aller de Casablanca à Barcelone ! Le site internet conjoint de SECEGSA/SNED résume leur concept du projet de la manière suivante : « La liaison fixe par

le détroit de Gibraltar peut être considérée comme la connexion décisive entre deux continents et deux grandes mers, qui articuleront un système de transport jusque-là inexistant entre l'Europe et l'Afrique et les alentours méditerranéens. »

Il serait approprié, à l'occasion de ce projet, de rendre l'île de Gibraltar à l'Espagne, les Britanniques l'ayant accaparé au XVIII^e siècle.

Du côté marocain, le tunnel du détroit de Gibraltar sera relié aux LGV d'Afrique du Nord. Les Français aident déjà à construire des LGV au Maroc, et l'ensemble du projet ferroviaire Nord-africain est un domaine parfait pour la coopération franco-espagnole.

... et vers d'autres planètes



Le plus grand télescope solaire d'Europe inauguré aux Canaries

Cependant, la réalisation de ces ambitieux projets sur notre planète nécessite de communiquer aux futures jeunes générations un véritable enthousiasme pour la vraie mission de l'humanité : l'impératif extraterrestre. Les nouvelles percées scientifiques – et l'optimisme culturel qui en est le corollaire – si rares de nos jours, n'apparaîtront qu'avec un tel objectif et une telle mission. Avec cela à l'esprit, notre Plan Marshall pour le bassin méditerranéen construira aussi une base spatiale euro-africaine, l'une des plus importantes au monde, ainsi qu'une ville scientifique qui lui sera

associée, sur les îles Canaries. Ce site – à 100 km au large de la côte Ouest du Maroc, sous la même latitude que la base américaine de Cap Canaveral – est idéal pour ce projet.

En fait, il existe déjà un travail scientifique avancé aux Canaries. Les îles accueillant plusieurs observatoires, le plus récent et le plus important étant le télescope solaire GREGOR, inauguré le 21 mai 2012 à Ténérife. Ce télescope, le plus grand d'Europe, est situé sur le plateau au pied du volcan du Teide, et il est dirigé par un consortium de chercheurs de l'Institut Kiepenheuer de physique solaire, l'Institut d'astrophysique de Potsdam, l'Institut d'astrophysique de Göttingen, l'Institut Max Planck de recherche sur le système solaire et d'autres partenaires internationaux.

Les scientifiques de GREGOR n'observeront pas directement le Soleil. Ils auront recours à des détecteurs électroniques, comme des spectrographes, des polarimètres, des interféromètres et des caméras. Le miroir parabolique dévie vers les divers instruments les rayons générés en paquet par le système d'optique adaptative. Le but est de mesurer différents paramètres solaires physiques avec un niveau de précision inégalé, en particulier le champ magnétique du Soleil, et grâce à cela, de révéler de petites structures, jusqu'à une échelle de 70 km à sa surface – soit une capacité de résolution impressionnante, étant donné que le Soleil est situé approximativement à 150 millions de kilomètres de la Terre.

Ténérife, qui accueille déjà plusieurs observatoires astronomiques, deviendra le site d'une ville spatiale, qui sera reliée à l'aéroport par un train Maglev. Une étude de faisabilité pour une ligne Maglev reliant le Sud et le Nord de l'île a déjà été réalisée par l'Institut allemand de recherche ferroviaire de Berlin.

L'île de Lanzarote, qui offre un paysage dominé par la lave ressemblant de façon frappante aux surfaces de la Lune et de Mars, pourrait servir de site laboratoire pour les missions spatiales euro-africaines futures – le véritable destin de l'humanité!

Note :

(1) Lyndon H. LaRouche, Alors, vous voulez tout savoir sur l'économie physique ? Éditions Alcuin, juin 1998

Le projet « Passage africain », clef de voûte d'une renaissance africaine

5 juin 2012 - Une étude préliminaire pour la construction d'un important corridor de développement appelé « **Passage africain** », reliant la région des Grands Lacs à la Méditerranée à travers le Soudan et l'Égypte, a été présentée en février dernier au bureau du Premier ministre égyptien Kamal Al-Ganzouri, par l'ingénieur égyptien Aiman Rsheed. [1]

Le projet soulève déjà l'enthousiasme de milliers d'ingénieurs, de professeurs d'université, et d'une large partie de la population du pays, après que Rsheed eut été interviewé par plusieurs chaînes de télévision pour présenter un plan capable de sortir non seulement l'Égypte, mais également plusieurs de ses voisins du sud hors de la misère et de l'oppression entretenue par le FMI (avec la complicité de seigneurs locaux) depuis plusieurs décennies.

dire le Rwanda, le Burundi, l'Ouganda, la République démocratique du Congo, la République centrafricaine, le Sud et le Nord Soudan, par des lignes de chemin de fer à grande vitesse et des autoroutes modernes.

- La seconde phase inclura la Somalie et l'Éthiopie.
- Pour la troisième phase, l'Égypte sera reliée à l'Asie par un tunnel sous le Canal de Suez et un pont franchissant le Golfe d'Aqaba reliant Sharm el Sheikh avec l'Arabie Saoudite, par l'île de Tiran.
- La quatrième phase, sera constituée d'un réseau de chemins de fer à grande vitesse à travers l'Afrique du Nord vers l'Ouest, joignant l'Europe grâce à un tunnel sous le Déroit de Gibraltar.



En Égypte, seraient construites le long du Passage africain cinq grandes villes, cinq "perles du désert" séparées de 250 km, destinées à soulager la pression démographique dans le couloir du Nil et permettant de verdier le désert, avec l'eau venue du Congo.

La construction du port de Sidi Barrani, un nouveau centre industriel et *hub* logistique pour le transport des containers dans la Méditerranée, associé à un aéroport international, est la première partie du projet et la plus facile à réaliser, selon l'étude de M. Rsheed. Cette nouvelle zone industrielle attirerait très rapidement le grand nombre de travailleurs égyptiens actuellement à la recherche d'emploi.

Pour l'eau :

La partie la plus impressionnante du projet ressemblerait au **Projet Transaqua** pour l'Ouest de l'Afrique, basé sur les travaux de l'ingénieur Italien Marcello Vichi pour remettre en eau le Lac Tchad à partir du fleuve Congo.

Un canal d'irrigation de 40 mètres de large et 15 mètres de profondeur

franchirait les 3800 km séparant les hautes terres du Congo, là où naît le puissant fleuve Congo, de la Méditerranée. Le canal suivrait les nouvelles lignes de chemin de fer et autoroutes à travers la République centrafricaine, le Sud et le Nord Soudan, puis passant par les cinq nouvelles villes construites en Égypte, remplissant au passage la dépression de Qattara, située à l'ouest du Caire en plein désert, avec de l'eau douce.

Le projet s'articule autour de deux grands volets :

Pour les transports :

- Une première phase comprend la construction en Égypte d'un grand port à Sidi Barrani, à 95 km de la frontière libyenne. Ce port sera relié aux pays situés dans la région des Grands Lacs, c'est-à-

Sept centrales hydroélectriques récolteraient l'énergie sur un dénivelé de 1580 mètres entre les hautes terres du Congo et la dépression de Qattara, située à 80 mètres sous le niveau de la mer. L'étude ne mentionne pas si le canal serait navigable ou non, mais il est clair que le coût des transports serait largement diminué si tel devait être le cas.

Dans la région entourant la dépression de Qattara, des millions d'hectares de terres agricoles verraient le jour, transformant l'Égypte en puissance agricole, de son statut actuel d'importateur net de nourriture. L'Égypte compte actuellement, selon Rsheed,

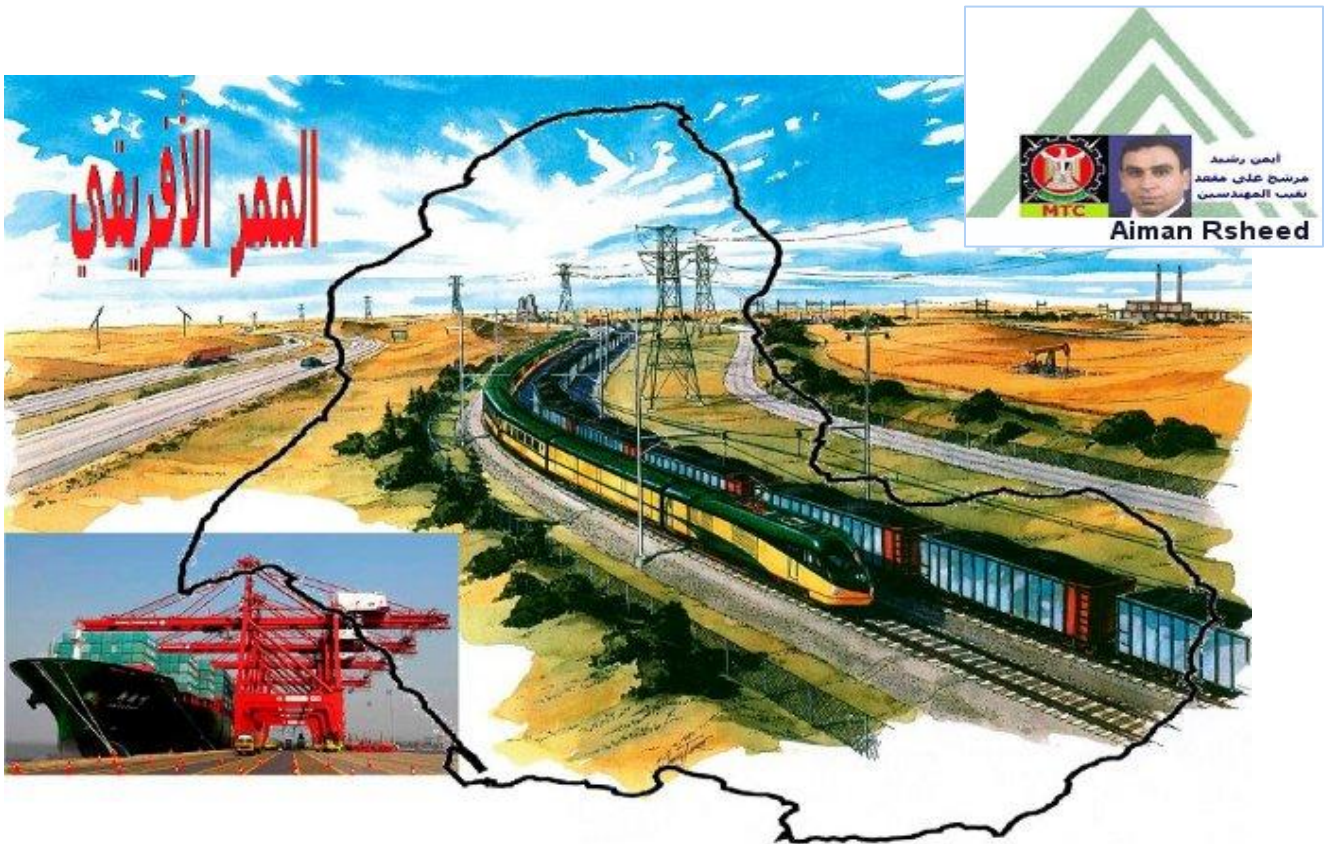
plus de 470 000 ingénieurs. Chaque année, 20 000 nouveaux venus viennent s'ajouter à cette immense armée d'individus hautement qualifiés, avides de contribuer au développement d'un pays de 80 millions d'habitants, pour l'instant confiné au couloir du Nil.

Le passage africain ouvrira les portes du désert de l'ouest et constituera une immense opportunité pour la population égyptienne, tout en désenclavant les pays situés au sud du Sahara, pour les intégrer à une nouvelle dynamique de développement soufflant du centre de l'Afrique jusqu'à l'Italie, l'Espagne et la Grèce, de l'autre côté de la Méditerranée.

Ainsi, pour la première fois en trente ans les Africains eux-mêmes commencent à planifier leur propre développement, indiquant le début d'une nouvelle ère d'émancipation culturelle et économique, alors que l'Europe est sur le point de se soumettre d'elle-même à l'austérité et à la décroissance.

Note :

[1] Le colonel Rsheed est un ancien ingénieur de l'armée de l'air égyptienne, travaillant aujourd'hui comme consultant dans une société de planification et de conseil technique basée au Caire.



TRANSAQUA : le transfert de l'eau du Congo vers le Lac Tchad

par Marcello Vichi

Auteur de l'étude Transaqua, Marcello Vichi est l'ex-directeur de (Italie). Ce discours a été présenté le 25 septembre à Berlin, lors d'un colloque de l'Institut Schiller intitulé : *Reconstruire l'économie mondiale – NAWAPA (North American Water and Power Alliance), le Déroit de Béring et le Pont terrestre eurasiatique.*

Éclaircissements chronologiques préliminaires



Rome, le 18 septembre — Je pense important de souligner que l'idée de transférer l'eau en quantité adéquate du bassin du Congo vers celui du lac Tchad remonte aux années 1970. J'ai personnellement rédigé le texte du projet que [la société italienne] Bonifica a publié au cours de ces années-là. Cinq cents exemplaires, cartes à l'appui, en ont été diffusés en trois langues sous le titre bien connu Transaqua : une idée pour le Sahel. Le PDG de Bonifica m'en avait confié l'étude préalable, que j'ai réalisée à l'aide des seules cartes d'Afrique disposant à l'époque de courbes de niveau : celles de l'U.S. Air Force au millionième.

La première publication importante fut envoyée en décembre 1982 à des fins promotionnelles vers tous les pays concernés, ainsi qu'à toutes les agences internationales susceptibles de financer une étude de faisabilité. À cette première publication succédèrent Transaqua-Zaïre, en avril 1982, et Transaqua-Centrafricaine en février 1985.

Pour compléter l'information, Bonifica, en accord avec Florence Expédition, un club sportif italien fondé en 1973 par Jacopo Mazzei (un agronome ayant ouvert à la navigation plusieurs fleuves à travers le monde), décida en 1985 de mettre sur pied l'Expédition Transaqua, qui visait à utiliser des radeaux pneumatiques spécialement équipés pour naviguer sur l'un des plus importants

affluents concernés par le canal Transaqua, le fleuve Ituri-Aruwimi et ses affluents amonts.

Une équipe d'experts hautement qualifiés projetait de réaliser, grâce à une enquête quasi exhaustive, l'étude précise d'un important (quoique méconnu) système hydrographique destiné à alimenter le canal, avec l'idée de mettre au point un modèle prévisionnel modulaire qui, une fois testé, pourrait facilement servir pour tous les bassins concernés, et permettre d'envisager les étapes suivantes des recherches suivant des coûts et des échéanciers maîtrisés.

Cette expédition ne se réalisa pas, car les autorisations n'arrivèrent jamais : le pays était vivement critiqué au plan international du fait qu'il avait autorisé quelques mois auparavant une équipe de rafting à descendre les terribles rapides de l'Inga— entreprise courageuse mais irréfléchie qui, malgré le grand professionnalisme de l'équipe française, s'était terminée par la mort tragique de tous ses membres. Le groupe *Italsat* organisa une réunion à Moscou entre le 28 mai et le 3 juin 1989 sur le thème des ressources en eau, où je prononçai un discours sur *La protection et la gestion des ressources scénarios d'avenir*, lequel incluait une présentation du projet Transaqua.

En 1987, le journaliste de télévision italien Mino Damato avait interviewé à ce sujet le président du Zaïre de l'époque, Mobutu Sese Seko ; le 27 mars 1988, je présentai le projet avec le président de la Commission pour sauver le lac Tchad, le nigérian Bukar Shaib, au cours de l'émission de la RAI intitulée *Alla Ricerca dell'Arca* ; en 1990, j'allai à Tokyo avec un collaborateur, en réponse à l'invitation de Nippon Koei, la plus importante entreprise japonaise de consultance industrielle, pour discuter du projet Transaqua, et en particulier de la jonction routière Lagos-Mombasa, entre autres initiatives du même genre.

Ayant tout cela à l'esprit (on en retrouvera le détail sur le site *Transaqua project* au chapitre *La Storia* (l'histoire)), il reste impossible de comprendre pourquoi les médias spécialisés internationaux persistent encore aujourd'hui à situer la naissance de l'idée de Transaqua en 1992, c'est-à-dire dix ans exactement après sa publication, et ce en dépit des initiatives internationales intervenues avant cette date. La raison en est peut-être qu'en mai 1992, Roberto Vacca et moi avons à nouveau présenté le projet lors du Second sommet mondial de l'environnement de Rio de Janeiro. Nous étions financés par Italsat, la holding du Groupe IRI.

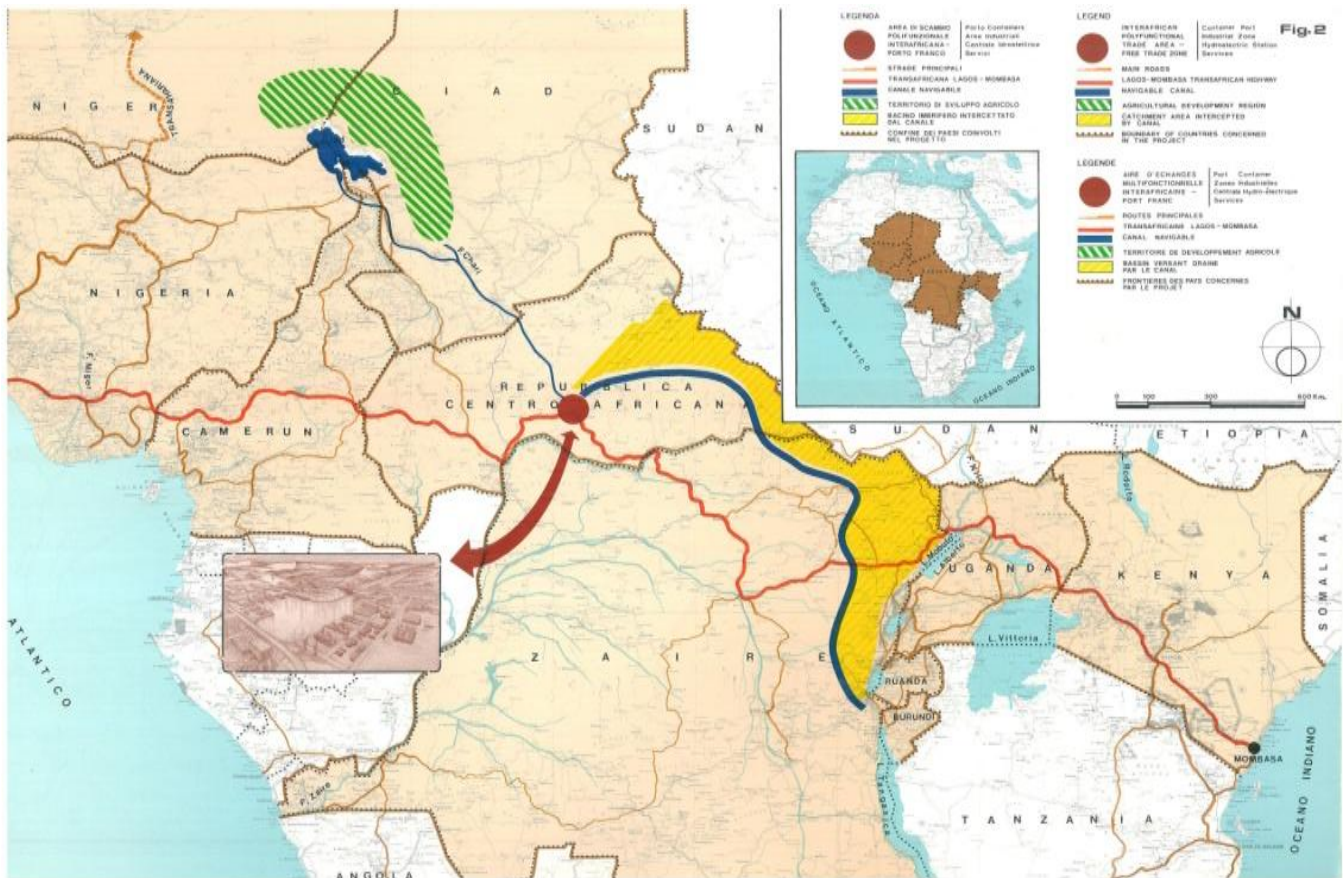
Une bataille de trente ans

Les éclaircissements qui précèdent nous permettent d'exprimer ci-dessous quelques idées utiles :

En trente ans (et non vingt), personne n'a jugé pertinent ne serait-ce que d'entreprendre l'étude de faisabilité préalable d'une proposition formulée par une entreprise alors leader en Italie dans le domaine de l'ingénierie. Il me paraît plausible d'attribuer cela non à un manque d'information, mais à un manque d'intérêt.

Depuis la fin des années 70 et pendant toutes les années 80, il s'est trouvé dans notre pays des entreprises et des hommes convaincus que le continent africain ne pourrait sortir du sous-développement que par la mise en œuvre courageuse d'un ensemble de projets internationaux panafricains d'infrastructure à grande échelle.

Le projet Transaqua



La promotion de Transaqua a commencé il y a trente ans. Ce projet de réseau de transport comprenait non seulement 2400 kilomètres « d'autoroutes » fluviales, mais aussi un « croisement » avec l'axe routier Lagos-Mombasa permettant de relier les deux ports des océans Atlantique et Indien : une véritable autoroute du futur également reliée à la Méditerranée par la route transsaharienne Lagos (Nigeria)-Alger.

Dans le cadre général de ces initiatives, portées en ce temps-là par le bureau des projets spéciaux de mon entreprise, Bonifica, la jonction Lagos-Mombasa (Kenya) de Transaqua devait s'appeler TA2 (Trans-african2), parce que TA1 (Trans-african1 : Alexandrie-Dar es Salam) en était à la phase de conception et qu'un premier projet était prêt. L'étude BB (Beyrouth-Basra) en était également à un stade avancé, bien que j'ignore ce qu'il en est advenu, n'ayant pas dirigé le projet. Tous les documents s'y rapportant ont été égarés lors des réformes traversées par l'entreprise.

Il y a cinquante ans, concevoir des projets d'infrastructure à grande échelle sur le continent africain n'était pas chose aisée : il y avait peu de cartes fiables et les données hydrologiques faisaient défaut ; les satellites n'en étaient qu'à leurs débuts : il était alors impossible d'obtenir des images des zones concernées, les centres de recherche spatiale américains les refusant pour raisons militaires ; le centre de recherche spatiale italien de Fucino, qui gérait alors les images d'un de ces satellites, n'était en mesure de fournir des informations que pour les confins septentrionaux du Sahara ; les téléphones cellulaires restant à inventer, on utilisait des radios de terrain de portée limitée ; internet était encore dans les limbes, etc. Pourquoi le transfert des eaux Congo/Tchad

revient-il aujourd'hui sur le devant de la scène ? Selon moi, il y a deux raisons à cela :

L'énorme taux de croissance de la population africaine et la pression démographique qui en résulte en Europe : au cours des trente dernières années, alors que la population européenne a cru de 4,5 % en moyenne, ce taux a été de 85 % en Afrique, c'est-à-dire près de vingt fois le taux européen.

L'Égypte est passée de quarante millions d'habitants en 1980-81 au chiffre actuel d'approximativement soixante-quinze millions, soit un taux de 87 à 88% ; dans le même temps, la Chine a connu une croissance de 120 % ; et ainsi de suite (la République Centrafricaine, environ 60 % ; la République Démocratique du Congo (RDC), 130 à 140 % ; le Nigeria, à peu près 80 % ; le Niger, 140 %, etc.). La rareté des ressources alimentaires et aquatiques par habitant a pris des proportions dramatiques, et l'absence ou la modestie des processus de développement économique encore

plus, ce qui a entraîné un niveau de chômage des jeunes absolument insoutenable. Dans de nombreux pays de l'Afrique sub-saharienne, la faim endémique, déjà présente avec l'agriculture traditionnelle de subsistance, a fait place à la famine et au désespoir, en particulier pour les jeunes, les poussant à risquer leur vie pour gagner l'Europe et y trouver eau et nourriture. Ce n'est pas une « qualité de vie » qu'ils y cherchent, mais une vie, tout simplement.

Ne le savions-nous pas il y a trente ans déjà ? Bien sûr que si ; mais nous l'espérons pour le plus tard possible, et que le fardeau d'avoir à trouver une solution politique à ces problèmes reposerait sur les épaulés, non des responsables d'alors, mais de leurs successeurs. Il y a trente ans, l'exposé Transaqua : une idée pour le Sahel concluait par ces mots : « *L'investissement à réaliser se mesure non seulement en millions de dollars, mais également en éradication des guerres et de la famine pour des millions de gens, en paix sociale, et en attention internationale.* »

Il y a peu, la sénatrice Emma Bonino, intervenant lors d'un colloque intitulé *L'Afrique : que s'y passe-t-il ?* affirmait que « *l'indifférence européenne est pire que l'ancien colonialisme qui lui, au moins, créait de l'activité et des emplois. Aujourd'hui, nous commençons juste à payer cette indifférence, et nous sommes loin du compte.* » Est-ce à cause de la certitude d'avoir une dette à payer que l'Europe montre les signes d'un début d'intérêt ?

Les nouvelles technologies disponibles aujourd'hui, qui permettent de gérer de tels projets : il y a trente ans, si l'on voulait disposer de données hydrologiques fiables et de cartes à une échelle permettant une étude de faisabilité crédible, il fallait surmonter de sérieux obstacles et réaliser de nombreuses « visites de terrain ». Aujourd'hui, grâce aux satellites et à l'information disponible sur internet, tout cela est plus rapide et moins cher.

Si, voici trente ans, il fallait environ deux ans pour passer de « l'idée » à la « pré-étude de faisabilité », il en faut aujourd'hui beaucoup moins, me semble-t-il, pour obtenir une vraie « étude de faisabilité technico-économique ». Une telle étude suffirait pour préciser non seulement les « bienfaits sociaux », mais aussi les « bénéfices économiques » dont on attend une profitabilité durable.

Au cas où le projet s'avérerait réellement faisable, les nouvelles technologies pourraient également se révéler très utiles à ce stade, par rapport à il y a trente ans, où l'on estimait à une génération le temps nécessaire à sa mise en œuvre. Aujourd'hui, il n'en irait pas vraiment différemment en termes de durée, mais en termes de coûts, du fait de l'utilisation des moyens mécaniques d'aujourd'hui et de demain.

Quels termes de référence ?

Les termes de référence devront être définis par une équipe pluridisciplinaire d'experts hautement qualifiés et expérimentés. Ils couvriront tous les aspects du projet : géopolitique, technico-économique, financier, social et environnemental, etc. et prendront en compte les principes ayant inspiré l'idée Transaqua. Nous en énumérons ci-après quelques-uns plus importants, juste pour les rappeler et insister sur leur importance, bien conscients cependant qu'il ne s'agit pas d'une liste exhaustive.

L'enquête géopolitique : devant établir, en toute priorité, le désir des pays africains directement concernés par le projet de signer des accords de non-belligérance, de contrôles aux frontières, et de garantie de la sécurité des experts et des acteurs économiques (peut-être grâce à l'établissement d'un consortium ad hoc) ;

L'étude du tracé du canal sur des cartes à une échelle appropriée : établies à partir de données satellites ; la mise à jour et la vérification éventuelle des capacités de charge moyennes et minimales/maximales des principaux affluents interceptés, ainsi que celles des réseaux hydrographiques des deux plus importants fleuves alimentant le lac Tchad : le Chari et le Logone ; le calcul des capacités de charge soustraites à l'ensemble des bassins versants interceptés par le canal ; la vérification de la pente du profil pour confirmer le premier principe guidant le projet, c'est-à-dire que le transfert d'eau se fera en utilisant la gravité, et non en ayant recours à de grosses stations de pompage ; les études de géotechnique et d'ingénierie permettant d'identifier les solutions techniques appropriées en hydraulique et en génie civil ;

L'étude des diverses hypothèses de longueur du canal : prenant en compte le deuxième principe guidant le projet, c'est-à-dire le transfert vers le lac Tchad d'une quantité d'eau capable, en un temps donné (court ou long), de ramener la surface du lac à 20-25000 kilomètres carrés au minimum. Ce but pourrait de toute évidence être atteint en un temps minimal grâce au transfert d'environ 100 milliards de m³/an ou, en plus longtemps, à un taux minimum de 70 à 80 milliards de m³/an.

Il ne serait pas utile d'entreprendre le projet à des débits de transfert inférieurs à ces niveaux, à moins qu'on veuille se contenter de compenser les pertes par évaporation encourues par le lac à sa surface résiduelle, pertes que ni le Chari, ni le Logone ne semblent suffire à combler ;

L'établissement des caractéristiques des divers segments du canal, pour évaluer si l'estimation de sa longueur maximale à 2400 kilomètres environ, et de sa longueur minimale à 1700 kilomètres approximativement, sont correctes ; plus spécifiquement, s'il est plus avantageux de faire partir le canal d'une localité proche de Bukavu, à l'ouest du lac Kivu, ou alors à la hauteur du fleuve Aruwimi, qui appartient au premier grand bassin versant intercepté ; L'étude de navigabilité du canal : prenant en compte le troisième principe guidant le projet : à savoir qu'il doit servir, outre au transfert d'eau, au transport fluvial dans la région de la R.D.Congo et de la République Centrafricaine, région à qui il manque une infrastructure de transport fiable ; l'étude de faisabilité technique, et l'identification de sites candidats pour une « zone multifonctionnelle d'échange » : prenant en compte le quatrième principe guidant le projet : à savoir que, pour atteindre le lac Tchad, la masse d'eau destinée à transiter de l'amont du fleuve Chari doit tout d'abord être accumulée dans un grand réservoir, sur les rives duquel toute une série d'usines agro-industrielles devront s'implanter, pour transformer et conditionner les produits agricoles de culture et d'élevage en provenance de la très vaste zone de développement – aujourd'hui complètement dépourvue de lignes de communication – traversée par le canal, et transportés par des barges qui gagneraient cette « zone multifonctionnelle d'échange » en l'empruntant ;

L'étude des interconnexions routières, fluviales et ferrées : prenant en compte le sixième principe guidant le projet, à savoir que dans sa « chute » au travers du lac Tchad, cette masse d'eau est susceptible de générer d'énormes quantités d'électricité directement utilisables sur place, d'abord par le Tchad, ensuite pour alimenter les nouveaux ports fluviaux qui ne manqueraient pas de naître au confluent du canal et des fleuves qu'il intercepte sur le territoire de la R.D.Congo et de la République Centrafricaine ; également, l'étude d'une centrale hydroélectrique en lien avec la Zone multifonctionnelle d'échange, et l'identification, sur le fleuve Chari, de sites possibles pour l'érection de digues et de centrales électriques ;

L'étude agronomique (culture et élevage) : prenant en compte le septième principe-guide, à savoir qu'une fois que la taille du lac Tchad aura enfin repris un niveau décent, les volumes d'eau attendus pourront être utilisés, avec les eaux des fleuves Chari et Logone (les deux principaux affluents du lac) à compenser les pertes par évaporation – le surplus servant à l'irrigation et autres usages civils. L'identification des sites où développer la culture, l'élevage ou l'halieutique, au Tchad comme en République Centrafricaine et en R.D.Congo ;

l'évaluation des potentiels agricoles (culture et élevage) et halieutique des différents sites ; la consommation en eau, la production et la commercialisation de la production en direction des pays africains connectés au réseau de transport international ; la possibilité de s'ouvrir des marchés internationaux par la capacité à relier des ports océaniques et méditerranéens, en particulier pour des biens manufacturés ou conditionnés, etc. ;

L'étude environnementale : l'impact potentiel de ce gigantesque projet sur l'environnement, et en particulier des ruptures de continuité des zones boisées que provoquerait le canal ; comment remédier partiellement à cette situation par des travaux pour relier les deux berges du canal (quel type de connexions, à quels intervalles, comment faire pour que la navigation n'en pâtisse pas, etc.) ; l'évaluation d'un « équilibre environnemental » entre les points faibles du projet et les points forts liés à la reconstitution du lac Tchad et à ses conséquences ;

L'étude socio-économique : conséquences à court terme sur les populations locales concernées de la création de millions d'emplois de tous niveaux, influence sur le niveau de vie, évaluation de l'augmentation de la consommation et du développement du secteur des services et activités connexes.

Le développement socio-économique à long terme, à même de créer des emplois en lien avec la gestion des infrastructures, développement destiné à perdurer au travers d'activités agro-industrielles, élevage et culture ; d'activités en lien avec la gestion et la maintenance des installations fluviales et portuaires ; d'activités en lien avec la gestion des centrales hydroélectriques ; d'activités en lien avec l'accroissement du commerce et le développement du secteur des services, et autres activités industrielles et commerciales. Prévisions pour les trente prochaines années, et au-delà. Transaqua pourrait devenir le plus important pôle de développement de l'Afrique – et peut-être du monde. Pendant et à cause de sa construction et des besoins qu'il fera naître, il pourrait employer toute une main d'œuvre qualifiée ou non, locale et de tous les pays du continent. Il pourrait considérablement dynamiser le marché du travail pour plusieurs générations d'Africains à venir, et leur éviter d'avoir à jouer la « carte Europe » – où le marché du travail ne leur fait pas de cadeaux, déracinés qu'ils sont de leur environnement naturel et culturel.

Même en tenant compte des inévitables différences entre cultures et ethnies (quand même africaines, les unes comme les autres !), les Africains pourraient bâtir sur leur propre continent, à partir de cet énorme projet continental d'infrastructure, un ensemble de modèles locaux de développement.

Nous aurons bientôt perdu trente ans – du moins en ce qui concerne la vérification de la faisabilité – pendant lesquels l'Europe et l'Afrique ont payé un prix politique et économique très élevé, mais certainement moins que le prix humain d'un exode quasi biblique ayant poussé, et poussant toujours, les désespérés du manque d'eau, de nourriture, de travail, à traverser le Sahara pour atteindre une Europe qui se révèle souvent n'être qu'un mirage hostile.

C'est à nous d'apporter le sens le plus extraordinaire du futur

Le 8 juillet, suite à [la conférence internet conjointe à Berlin et transmise par internet](#) d'Helga Zepp-LaRouche, présidente de l'Institut Schiller, et Jacques Cheminade, les deux orateurs ont répondu à une longue série de questions dont voici la conclusion (Extraits).

Stefan Tolkdorf (modérateur) : Plus je vous entends, moins j'ai envie de conclure notre émission car vous êtes deux personnes qui ne font pas de compromis. Cependant, nous avons encore du travail. La question qui demeure est : que peut-on faire ? Que doivent faire les gens, en pratique, pour que les projets que vous avez évoqués deviennent réalité ?

Jacques Cheminade : Je dirais : soyez « *anti-pratique* », du point de vue de la distinction que font nos ennemis entre ce qui est « pratique » et ce qui ne l'est pas. Rejoignez notre mouvement en y mettant le meilleur de vous-mêmes. Il ne s'agit pas d'adhérer à des idées établies ou à des choses que vous avez absorbées et que vous présenterez dans la même forme. Vous devez développer une pensée qui doit surprendre les gens à qui vous parlez. (...)

Nous sommes dans un monde où les choses semblent tirer vers leur fin, dans le contexte de l'effondrement de la civilisation et du système financier mondial. Imaginez : c'est dans ce monde-là que vous devez apporter le sens le plus extraordinaire du futur et de ce qu'il peut nous apporter. Rappelez-vous ce passage du film *La femme sur la Lune* (*Frau in Mond*, 1929) de **Fritz Lang**, que nous aimons montrer, où l'on entend la voix d'une femme sur la Lune, comme le premier pas de l'exploration du système solaire.

Pensez à cela et pensez en même temps au quotidien, à comment convaincre les personnes que vous rencontrez dans la rue, dans votre entourage, et à qui vous parlez de ces idées. Vous devez les amener à avoir un sens plus élevé de l'humanité.

C'est la meilleure chose que vous puissiez faire, et nos programmes, celui pour l'espace méditerranéen ou celui du « *Pont terrestre eurasiatique* », désormais intégrés dans le « *Pont terrestre mondial* », tout cela donne aux gens, de pair avec une politique spatiale, le sens qu'ils sont humains. Et ils peuvent être humains en dépit de tout ce qui les entoure. C'est dans les périodes où la situation semble terrible – et elle l'est réellement – que le meilleur de l'humanité peut sortir en réaction. C'est l'optimisme de Leibniz et des gens qui, comme lui, ont combattu toute leur vie.

Il y a quelques années, j'ai visité [le Musée national de la préhistoire des Eyzies-de-Tayac](#). Ils ont une représentation murale très intéressante montrant les températures terrestres durant les derniers 500 000 ans. Parallèlement, ils montrent les activités humaines à chaque période. C'est généralement dans les moments de très grands défis, lorsque le climat était extrêmement froid, par exemple, que furent accomplis les grands pas de l'humanité. Aussi, alors que notre système solaire entre dans l'océan galactique et évolue vers une position de danger où l'humanité ne s'est encore jamais retrouvée (bien que cela se soit produit dans l'histoire du système solaire, mais longtemps avant l'apparition de l'homme), nous sommes obligés de penser loin au-

delà de nos repères habituels, au-delà de notre façon de regarder les choses, au-delà de nos perceptions sensorielles.

Nous vivons un des moments de l'histoire où, comme [Lyndon LaRouche](#) l'a souvent souligné, cet effondrement systémique de l'ordre financier et économique mondial coïncide avec ce moment dans l'histoire de la galaxie où notre planète entre dans une zone dangereuse. C'est dans un tel moment que les êtres humains doivent prouver leur responsabilité envers l'avenir, en se comportant à l'exact opposé de ce que penserait un écologiste ou un matérialiste. L'être humain se définit non pas par ce qui l'environne et sa préoccupation pour cela, mais par sa conscience, c'est-à-dire l'étendue de sa pensée et de son imagination. Ce qu'il peut faire, et ce qu'il doit faire quotidiennement, c'est penser en même temps à son existence en tant qu'individu et à comment aller au-delà de cette existence personnelle pour se mettre au service d'autrui et de l'avenir de l'humanité. Et trouver en cela une joie immensément supérieure à tout plaisir des sens tels qu'ils nous sont présentés dans la société contemporaine. Ne soyez donc pas optimiste dans le sens simplet, mais soyez une lumière d'espérance et alors vous vous sentirez comme quelqu'un qui accomplit le devoir d'être humain et en tire du plaisir.

Helga Zepp-LaRouche : Jacques, ce que tu as dit était vraiment très beau et je n'ai presque rien à y ajouter, juste un petit mot. Nous allons vivre, dans les semaines et mois à venir, les moments les plus importants de notre vie. La plupart des gens pensent que la vie continuera, que les problèmes continueront, comme s'il s'agissait d'un feuilleton télévisé (*soap opera*). Beaucoup vivent dans ce genre de feuilleton qu'ils croient plus vrai que la vie réelle. En Allemagne, on passe le même feuilleton télévisé depuis trente ans. Beaucoup de jeunes, dès qu'ils rentrent chez eux, allument la télévision et le regardent. Les acteurs ont changé, mais l'histoire perdure depuis des décennies, et les gens projettent cette vision des choses sur l'histoire.

L'histoire n'est pas cela : ce sont des moments de rupture, des changements dramatiques ; des guerres mondiales qui éclatent, des dépressions économiques ou l'hyperinflation qui frappent. Et nous sommes actuellement dans une période de ce type où nous devons saisir les semaines qui viennent pour provoquer un changement. Il y a une date limite, qui est le début du mois de septembre. Si le [Glass Steagall](#) n'est pas adopté d'ici là, avec éventuellement de nouveaux candidats présidentiels aux États-Unis, la possibilité de changement se réduira à l'extrême.

Donc, en dépit des plans que vous avez pu faire, je vous demanderai de prendre les deux prochains mois de votre vie pour soutenir à fond les efforts que nous menons afin de faire adopter ce Plan Marshall pour un miracle économique pour l'Europe du sud, l'espace méditerranéen et l'Afrique.

Mobilisons-nous pour obtenir une percée. Concentrons notre esprit et nos efforts. Mobilisez-vous d'une façon dont vous ne vous seriez

même pas cru capable, appelez toutes les personnes que vous connaissez, aidez-nous à inonder massivement les universités avec ce programme que nous publierons en anglais, en allemand, en français, en italien et en espagnol. Il sera disponible sur internet. Prenons l'engagement solennel de mettre cette alternative à l'ordre du jour dans les mois à venir. Si nous y parvenons, il restera encore un espoir pour l'Europe.

Nous devons également faire une chose que Confucius et Lessing tenaient comme possible, et je partage leur avis : changer nos émotions par notre simple volonté. Ils disaient : vous pouvez

commencer à aimer quand vous voulez et je pense que c'est ce qui est nécessaire pour réussir, car vous avez besoin d'une immense passion pour l'humanité, pour ne plus accepter la souffrance de milliards de gens et le lavage de cerveau (menticide) infligé aux enfants et aux jeunes.

De cela sortira l'amour, et l'amour vous donnera des ailes qui vous feront apparaître comme un « *ange guerrier* », car vous allez en devenir un.

Voilà la qualité requise pour gagner ce combat.

Appendice I

Pétition-Appel pour un Glass-Steagall global

Appendice II

LIBOR : La City de Londres, cœur d'un système en faillite

Les principes qu'il nous faut considérer / Offrir une nouvelle vie à notre société

par Lyndon LaRouche

Appel pour un Glass-Steagall global

1. Dans tous les États de la zone transatlantique, des lois doivent être votées afin d'instaurer un système de séparation des banques, à l'image de la loi *Glass-Steagall* de Franklin Roosevelt, adoptée le 16 juin 1933 et dont les principes existaient aussi dans les États européens jusqu'au début des années 1980, sous forme de régulations strictes, en vertu desquelles le secteur bancaire avait un caractère industriel dominant rendant pratiquement impossible d'accéder à l'épargne privée pour mener des opérations spéculatives à risque.

Comme ce fut le cas aux États-Unis avant l'abrogation de la loi *Glass-Steagall* par la loi *Gramm-Leach-Bliley*, en 1999, il faut totalement séparer les banques commerciales (aux fonctions de dépôt et de crédit), des banques d'investissement et du secteur de l'assurance.

2. Les banques commerciales doivent être protégées par l'État tandis que les banques d'investissement doivent se charger elles-mêmes de mettre de l'ordre dans leurs bilans sans que les contribuables soient mis à contribution, ce qui veut dire, en pratique, que des milliers de milliards de créances et de titres toxiques devront être annulés, même si cela provoque l'insolvabilité des banques.

3. Dans la logique du nouveau principe de crédit, un système de banque nationale, inspiré par le précédent d'Alexandre Hamilton, doit organiser l'émission de crédits à long terme et à faible taux d'intérêt en faveur d'investissements destinés à augmenter la productivité de l'économie, en privilégiant un accroissement du flux de densité d'énergie et le progrès scientifique et technique.

4. Pour reconstruire l'économie réelle, des accords de coopération à long terme entre États souverains doivent être conclus, ayant pour objectif la réalisation de projets d'infrastructure et de développement définis dans le cadre d'un programme méditerranéen pour un nouveau miracle économique, conçu comme l'extension nécessaire d'un pont terrestre mondial. Ces accords se traduiront de fait par un nouveau système de crédit et un nouveau *Bretton Woods*, dans la tradition de Franklin Roosevelt.

Introduire une loi sur la séparation des banques et l'instauration d'un système de crédit ne vise en aucun cas à une simple amélioration technique du système bancaire, mais plutôt à organiser la manière dont l'économie pourra assurer l'existence de l'humanité sur plusieurs générations à venir, afin que la richesse créée et constamment accrue puisse être transmise à ces générations. L'homme doit redevenir ainsi le centre et le but de l'économie.

Nous, soussignés, appelons de toute urgence les gouvernements et les parlements à remplir leur devoir constitutionnel et à adopter immédiatement le système de séparation des banques, afin de protéger le bien-être des peuples dont ils sont les représentants.

Par ailleurs, les personnalités ou groupes suivants ont préconisé une séparation totale entre banques commerciales, banques d'investissement et secteur de l'assurance, c'est-à-dire un Glass Steagall strictement conforme à celui adopté aux États-Unis le 16 juin 1933 :

- Marcy Kaptur**, qui a introduit devant la Chambre américaine des représentants un projet de loi HR 1489 prévoyant un retour au Glass-Steagall Act de 1933, soutenu par 68 élus de cette chambre ;
- Maria Cantwell**, qui a présenté de son côté en 2009 un projet de loi devant le Sénat américain prévoyant le retour au Glass-Steagall Act ;
- Oscar Peterlini**, sénateur italien qui a présenté en février 2012 un projet de loi prévoyant la séparation des banques ;
- Michel Rocard**, ancien Premier ministre français, qui soutient un retour à la séparation entre banques de dépôt et banques d'affaires ;
- Finance Watch**, un groupe d'experts de haut niveau sur la réforme de la structure du système bancaire européen, qui a jugé que seule une séparation entre banques commerciales et banques d'investissement peut permettre de protéger et d'assurer les services bancaires sans lesquels la société et plus généralement l'économie cesserait de fonctionner.

Je soutiens cet Appel pour un Glass-Steagall Global

Vous pouvez signer l'Appel en ligne [\(ici\)](#)

Nom _____ Prénom _____

Profession _____ Organisation _____

Ville _____ Province _____

Courriel _____

Signature _____

En signant, je m'engage à ce que mon nom puisse être rendu public.

LIBOR : La City de Londres, cœur d'un système en faillite

4 juillet -Le scandale de la manipulation du cours du Libor – taux interbancaire de référence mondial fixé à Londres – va bien au delà de la banque britannique Barclays. C'est tout le système global de la City de Londres qui est exposé.

Le Libor ou « taux interbancaire offert à Londres » est fixé par la British Bankers' Association (BBA), le lobby représentant les 200 grandes banques internationales opérant depuis la City. Il est le reflet des taux auxquels les banques se prêtent entre elles sur une dizaine de monnaies dont le dollar, la livre, le yen ou plus marginalement l'euro. Il sert ensuite de référence dans le monde entier pour fixer la valeur de toutes sortes de produit financiers dérivés ainsi que pour régler des opérations bancaires classiques, le tout à hauteur de 350 000 milliards de dollars, soit 6 fois le PIB mondial.

Pour fixer le cours du Libor, la BBA demande chaque jour à ses principales banques affiliées à quel taux elles empruntent sur le marché interbancaire, la réponse étant « libre ». Barclays a été épinglée pour avoir donné entre 2006 et 2009 des chiffres volontairement sous-estimés. Mais comme la banque britannique ne veut tombée seule, elle a balancé une note de la Banque d'Angleterre suggérant cette manipulation. Le Libor étant systémique, la manipulation ne pouvait de toute façon être l'œuvre d'une seule banque ; notamment parce que la BBA écarte les taux les plus bas et les plus haut de son échantillon pour calculer un taux moyen. Les principaux co-conspirateurs désormais sur le grill sont la Royal Bank of Scotland et l'UBS. Mais c'est le taux du Libor dans son ensemble qui a été manipulé par la City de Londres avant et pendant la crise financière afin d'être maintenu artificiellement bas et ainsi garantir le flux de liquidités abreuvant les spéculations et le pillage financier.

Ce sont donc les manœuvres d'un système bancaire transatlantique en faillite qui sont exposées. Si nous ne voulons pas sombrer dans cette faillite générale qui s'annonce, l'impératif politique est de faire un monde sans la City avec un Glass-Steagall global coupant les banques en deux pour liquider leurs dettes de jeu et reprendre le contrôle du crédit.

Vidéo à voir : [La City, la finance en eaux troubles](#)

Les principes qu'il nous faut considérer /

Offrir une nouvelle vie à notre société

Par Lyndon H. LaRouche

10 juillet 2012 -La nouvelle crise économique En ce 4 juillet 2012, les cercles politiques du monde entier ont été choqués par les déclarations de certaines personnalités anglaises très respectées, relayées par la presse de Londres, suite à la publication d'un rapport provenant des milieux les plus éminents de Grande-Bretagne.

Ces déclarations révèlent que certains cercles au cœur des principaux médias de cet empire financier ont décidé de liquider les banques britanniques faisant nominalement partie des plus riches du monde, afin d'épargner à la Grande-Bretagne et aux États-Unis une terrible catastrophe. Un appel à une coopération entre les deux pays sur cette question spécifique a été lancé.

Les opposants à cette approche, parmi les principaux milieux financiers internationaux, ont tenté d'apparaître imperturbables face à ces déclarations qui annoncent de facto leur propre plongeon vers une extinction politique assurée, tels les dinosaures du XXI^e siècle. Certains se demanderont peut-être quelles en seront les conséquences sur les chances électorales du président Barack Obama et de son rival Mitt Romney. Un petit ange serait-il descendu apporter le message implacable de la justice divine à l'oreille de Wall Street et de nos deux candidats ? Un conseil : à ce stade, ne vous inquiétez pas du sort de Romney ni de celui

d'Obama. Si ces nouvelles fraîches en provenance de Londres ne s'appuyaient fermement sur des faits, comme c'est le cas, il en serait autrement. Depuis lundi, le glas a sonné pour celles que l'on considérait comme les banques et les institutions spéculatives les plus puissantes du monde transatlantique.

Soyons lucides. Ces institutions financières n'ont cessé de dériver vers un état généralisé de quasi-banqueroute depuis l'abrogation de la loi Glass-Steagall aux États-Unis. La communauté transatlantique a commencé à en subir les conséquences au cours du deuxième semestre de l'année 2008, lorsque la grande escroquerie du « renflouement » a été lancée.

L'abrogation de la loi Glass-Steagall (par la loi Gramm-Leach-Bliley du 12 novembre 1999) a entraîné les économies des États-Unis et des pays d'Europe occidentale et centrale dans une désintégration continue, jusqu'à l'effondrement général de la zone transatlantique de 2007-2012. L'appel lancé par ces prestigieux cercles du Royaume-Uni en faveur d'un Glass-Steagall est courageux et pleinement justifié, de mon point de vue d'économiste et d'homme d'État.

Mon autorité en la matière, par rapport aux principaux économistes des États-Unis et du monde entier, s'est construite depuis le succès

de ma première prévision économique d'août 1956, où j'avais prévu la plus grave récession de l'après-guerre pour la période de fin février-début mars 1957.

A ce propos, on remarquera que la plupart de ceux que l'on considère à juste titre comme des économistes réputés ont généralement persisté à s'appuyer sur une méthode incompétente de prévision statistique, se basant sur les effets passés, plutôt que sur le futur réel, comme je l'ai fait en 1956.

Les défenseurs d'une réforme urgente et nécessaire, en Angleterre, ont proposé d'engager avec les États-Unis une coopération afin de reprendre le contrôle sur la situation. Il s'agit d'un changement radical dans les conditions post-1999, qui ont fait dériver les États-Unis eux-mêmes, mais également la Grande-Bretagne, vers une crise bien plus grave qu'une simple dépression : l'effondrement économique général d'une société se trouvant déjà dans un état avancé de décomposition. Je recommande au gouvernement américain de s'adresser aux citoyens britanniques compétents en vue de coopérer sur cette question.

Ma recommandation implique certaines conditions : premièrement, que cette coopération soit conforme à la proposition énoncée par les cercles britanniques. Deuxièmement, que l'on s'engage à partager les bénéfices d'un intérêt mutuel, en s'inspirant de l'héritage de nos ancêtres, ceux que je tiens dans la plus haute estime, comme les pères fondateurs [des États-Unis] ayant rompu tout lien avec une Grande-Bretagne impérialiste, dans le cadre du Traité de paix de Paris de février 1763, comme John Quincy Adams avec sa haute vision de la diplomatie, ou comme Franklin D. Roosevelt et le type de coopération qu'il mit en œuvre lors de sa présidence. L'idée est que le parti britannique participe à une déclaration de principe en faveur de l'intérêt mutuel de l'humanité. Pour cela, je pense que les deux nations devraient s'engager rapidement dans le dialogue.

En qui avoir confiance ?

Nous avons de solides raisons d'accorder notre confiance aux Anglais qui sont à l'origine de ces propositions faites aux citoyens des États-Unis. Tout d'abord, l'espèce humaine se trouve désormais dans un contexte planétaire où il n'est plus envisageable de s'engager dans de nouveaux conflits internationaux qui revêtiraient la forme d'une guerre thermonucléaire, voire pire (ce qui pourrait arriver bientôt). Nous avons largement dépassé le stade où de tels moyens peuvent être utilisés, même dans les circonstances d'un conflit justifié.

Ce principe a été démontré de façon remarquable par l'intervention des chefs d'état-major américains. Si l'urgence d'une coopération générale au nom d'un intérêt mutuel est aujourd'hui plus criante que jamais, une telle vision de confiance mutuelle requiert certaines conditions spécifiques préalables. Les récentes relations avec la Russie, sur cette question, se sont avérées excellentes, et il y a toutes raisons de croire qu'une entente avec les États-Unis serait souhaitable dans l'intérêt naturel de chacune de ces deux nations.

En réalité, le grand danger vient des politiques plus ou moins programmées de réduction des capacités scientifiques, entre

autres, nécessaires au progrès des conditions de vie de chaque être humain de cette planète. Ce progrès est obtenu grâce à un vecteur technologique et scientifique, à la recherche de niveaux de densité de flux énergétiques toujours plus élevés, permettant une production toujours plus élevée par tête et par kilomètre carré de surface habitable.

L'histoire des espèces vivantes sur la planète (et implicitement au-delà) démontre que la capacité ne serait-ce que de maintenir leur niveau d'existence, repose sur un accroissement continu de la densité de flux énergétique dans leurs conditions d'existence.

A ce propos, il faut dire que les schémas utilisés par les défenseurs de la fumeuse « seconde loi de la thermodynamique » sont contraires aux connaissances les plus compétentes que nous ayons des processus vivants.

Cette loi, établie au XIXe siècle, n'est que le fruit des visions impérialistes et oligarchiques britanniques, alors que des critères scientifiques compétents la contredisent. Il s'agit là des vestiges de l'idéologie oligarchique.

La notion d'« environnement », aussi bien sur Terre qu'au-delà, dans le système solaire, montre, sur le long terme, une nécessaire tendance à l'augmentation de la « densité de flux énergétique », dans l'existence de l'espèce humaine en particulier. L'entrée de l'humanité dans une phase où elle est amenée à porter son attention sur les phénomènes se produisant au-delà de la Terre, exige que nous considérions plus particulièrement les changements climatiques au sein du système solaire et au-delà.

Alors que nous sommes déjà en train de dépasser la fission nucléaire, allant vers des ordres supérieurs comme la fusion thermonucléaire et les réactions de matière-antimatière, l'augmentation de la densité de flux énergétique, essentielle à la continuation de l'existence de l'homme sur cette planète, doit devenir le nouvel étalon pour mesurer la santé de la société humaine.

Nous devons reconnaître que dans certains cas, des cultures dites « traditionnelles » rejettent l'importance d'un modèle de progrès culturel tiré par un vecteur scientifique. Ce type de croyance représente une grave erreur et peut potentiellement conduire toute une civilisation à un comportement suicidaire.

Bien sûr, nous devons gérer les problèmes des relations sociales ainsi définies, mais nous ne devons jamais nous autoriser à croire que les peuples ayant une telle culture incarnent une expression valable de la loi de l'espèce humaine. Leur existence dépend du soutien que leur fournit l'espèce humaine. Le principe général est donc la nécessaire augmentation, en accélération constante, de la densité de flux énergétique générée et utilisée par la société humaine, pour son propre bien. A ce propos, je me dois d'aborder un aspect auquel on accorde habituellement peu d'attention, mais qui est fondamental pour la capacité de l'espèce humaine à s'assurer un futur. Il s'agit du rôle joué par le principe de la métaphore dans les fonctions les plus essentielles au progrès de l'esprit. Il faut dire qu'à l'inverse, la dégradation délibérée de la culture populaire, telle que l'a promue le Congrès pour la Liberté de

la Culture à partir de 1950, a entraîné une telle dégénérescence intellectuelle et morale que les individus de ce début de XXIe siècle apparaissent comme des handicapés culturels, comparés à leurs ancêtres. Cette tendance est directement liée au long déclin de la productivité par être humain, survenu depuis la mort du président Franklin Roosevelt, et en particulier depuis l'assassinat du président John F. Kennedy.

La perte de la transmission de l'art de la composition artistique classique – dont le principe de la métaphore est caractéristique – transmis jadis comme un héritage d'une génération à l'autre, a engendré des monstres au sein même des générations les plus cultivées d'une nation ; cela représente la plus grande menace pour l'existence de l'espèce humaine. La progression constante du développement intellectuel de l'humanité est la condition pour assurer un progrès durable.

Pour un mordu du principe de la métaphore comme moi, cette tendance au déclin culturel que nous avons vécu au cours du XXe siècle jusqu'en ce début du XXIe – du grand-père au petit-fils en passant par le fils – représente une terrible expérience.

Être humain signifie que l'on découvre sa propre participation au progrès, dans des circonstances relevant des vrais pouvoirs de la pensée humaine, qui résident au sein du principe de la métaphore. Comme la grande science, le grand art repose sur les progrès réalisés grâce à des moyens semblables à la métaphore, comme l'a fait Johannes Kepler avec son « hypothèse vicaire ». C'est ainsi que j'en suis venu à reconnaître la valeur des conseils scientifiques donnés par Wolfgang Koehler à Max Planck, à propos de l'auto-organisation de la mémoire et des processus mentaux de l'esprit humain.

La Grande-Bretagne et les États-Unis

Depuis que je me suis immergé profondément dans les travaux de Filippo Brunelleschi et de Nicolas de Cues, ma conception est que nous devons comprendre le développement du rôle étendu joué par l'Europe dans toutes ses colonies d'Amérique, à partir de l'influence directe de Cues dans la préparation des voyages d'exploration initiés par la civilisation européenne, de l'autre côté de l'Atlantique.

Les développements spécifiques intervenus dans la colonie de la Baie du Massachusetts, sous le leadership des Winthrops et des Mathers, sont les plus représentatifs de cette entreprise. La suppression par Guillaume d'Orange de la quasi-autonomie de cette colonie contribua à répandre l'influence des Winthrops et des Mathers en Nouvelle-Angleterre et en Virginie, à travers le rôle de Benjamin Franklin.

L'étendue géographique de mes propres ancêtres, depuis la colonie du Massachusetts jusqu'en Ohio, est typique des liens culturels que l'on peut tracer à partir du début du XVIIe siècle jusqu'à l'établissement des États-Unis en tant que Nation continentale, grâce à l'œuvre du président John Quincy Adams, puis de son protégé Abraham Lincoln, qui joua un rôle clé pour empêcher la destruction des États-Unis dans la guerre civile. Il est fondamental de découvrir ses propres racines culturelles, que ce soit agréable ou non.

Résumons :

La grave erreur inhérente à l'inculture dans laquelle baignent aujourd'hui les Américains, comme d'autres, est l'idée que la mort est comme un mur séparant l'individu de son histoire. On ne devrait pas considérer la mort comme une descente vers le néant. Il devrait être agréable pour chacun de savourer à l'avance quel sera le résultat de son existence une fois terminée.

Quelle qu'en soit la forme, l'existence de cet « à venir » auquel nous devons allégeance dépend du développement au sein de, et par-delà, la nouvelle génération (plus que notre propre descendance).

L'essentiel n'est pas seulement l'héritage légué, il se situe surtout dans la qualité de développement des héritiers, ou au moins d'une partie d'entre eux. A mon âge, gardant en mémoire mes grands-parents nés dans les années 1860, et avec le regard que porte un enfant sur un ancêtre ayant vécu dans une époque reculée, je porte avec moi plus d'un siècle et demi de personnalités familiales, comme autant d'éléments biologiquement connus d'une lignée.

On trouve un avantage certain, avec les responsabilités qui en découlent, à porter son attention au tissu immortel qui lie la masse des identités personnelles déterminant le « moi et ma famille » au sein du processus de développement de la culture. Dans le meilleur des cas, la connaissance familiale remonte jusqu'aux grandes pyramides, jusqu'aux vérités encore inconnues de la guerre de Troie.

Le point que je soulève ici, et qui est important au regard des questions se posant implicitement dans votre esprit, a une signification rigoureuse précise, que les nouvelles fraîches en provenance de Londres mettent en lumière.

L'essence de la vie se situe pour moi dans ce qui fut, dans le sens de ce qui fut, aussi bien que dans mon engagement pour le futur de l'humanité, au-delà de l'existence bornée du « moi » en tant que personne, et de mes amis et ma famille qui nous ont déjà quittés. Il s'agit de notre participation à ce que l'on considère comme digne de perdurer parmi ceux qui viennent après nous. Le point crucial est que, l'espérance de vie de notre espèce s'allongeant (peut-être), nos esprits étendent leur pouvoir intellectuel aux missions plus vastes que le progrès scientifique et d'autres types de progrès ouvrent à nos appétits intellectuels. L'identité biologique se réduit au fur et à mesure que l'expérience de la puissance de l'esprit humain transforme en géants ceux qui auparavant n'étaient que de pauvres ignorants. Nous pouvons ainsi pressentir un temps à venir, où l'expérience d'un voyage d'une semaine au moyen de la fusion thermonucléaire transformera les citoyens terriens en maîtres ingénieurs de l'espace proche. Il ne s'agit pas seulement de voyager vers un lieu étrange, mais d'élever l'ensemble de notre espèce à la grandeur de la mission qui nous a été léguée.

Ainsi, nous devons considérer notre siècle aussi bien du point de vue de l'étendue d'une vie que du point de vue des changements au sein de l'ensemble du système solaire, auxquels nous allons prendre part, certainement intellectuellement, et probablement par expérience personnelle.

La bataille ne s'arrête pas là !

Donnez-nous (vous) les moyens de poursuivre le combat, Contribuez! Et pour ceux et celles qui recherchent plus que de l'information, abonnez-vous à notre journal d'analyse 'Nouvelle Solidarité'.

1 an électronique \$65

1 an N S (papier) \$90

6 mois NS (papier) \$50

Total: \$_____

- comptant
- chèque
- visa / master card

_____ Date d'exp. _____

Signature _____

NOM _____
Adresse _____
Province _____
Pays _____
Code postal _____
Téléphone _____
Adresse courriel _____@_____

Libellez votre chèque à l'ordre de **C.D.I** et le faire parvenir à C.P. 3011, succ. Youville, Montréal, Qc., H2P-2Y8

