



Avant-propos

La libre circulation est-elle le mot-clé de l'intégration européenne? Un grand marché, des citoyens qui peuvent travailler et séjourner partout dans l'Union, jouissant des mêmes droits que les autochtones? C'est souvent à cela qu'on pense. Dans ce numéro, vous trouverez le portrait de Jan Hardeman, pour qui une telle Europe relève de l'évidence. A telle enseigne qu'il a transmis cette passion à ses enfants, qui partout dans l'Union se sentent chez eux, y étudient, s'y marient (pp. 12-13).

Cette Europe à visage humain, c'est aussi celle des multiples jumelages entre villes et villages: une façon pour les citoyens d'apprendre à connaître leurs voisins par-delà les frontières, et d'accorder de l'intérêt aux "autres" Européens (p. 15).

Notre rubrique juridique Eurodroit vous explique pour quels motifs l'accès à un autre Etat membre de l'Union peut être refusé (p. 14). Dans ce numéro également, nous revenons sur quelques questions significatives qu'on nous a posées via le Numéro vert sur le Marché interne, avec, pour commencer, celles relatives à la libre circulation des personnes (pp. 6-7).

Ainsi, l'Europe signifie plus de déplacements, plus de transports, plus de routes. Afin de stimuler l'économie et accroître l'offre d'emplois, le Livre blanc de la Commission sur la croissance, la compétitivité et l'emploi propose comme pistes de s'atteler à des grands travaux d'infrastructure et à l'édification de nouvelles voies de communication (pp. 1 à 3).

En ce début d'automne, Eurinfo va à la rencontre des arbres de nos forêts. Leur état de santé continue d'être préoccupant en 1994, un arbre sur cinq étant considéré comme endommagé (pp. 4-5).

Enfin, si la route de l'Europe sociale est parfois semée d'embûches, un obstacle vient d'être levé avec l'adoption d'une directive sur les comités d'entreprise européens (pp. 8 à 11).



J.F. van den Broeck
Directeur du Bureau en Belgique
de la Commission européenne

Transports: un réseau pour irriguer l'Union



Marcel Van Hulst

Autoroutes, voies ferroviaires; l'Union européenne a décidé de financer un vaste réseau de voies de communication qui traversera le continent de part en part. Objectifs premiers: réduire le chômage, relancer la compétitivité et favoriser les échanges dans l'Union.

Dans les prochaines années, l'Union européenne déblocquera des milliards d'ECU afin de financer la construction de milliers de kilomètres d'autoroutes, de voies de chemins de fer et autres réseaux modernes de communication. Ainsi en ont officiellement décidé les Douze lors du Conseil européen de Corfou de juin dernier.

En fait, au menu des discussions figurait essentiellement le "Livre blanc" de la Commission européenne sur la croissance, la compétitivité et l'emploi. Le chapitre le plus spectaculaire de ce document de 160 pages n'est autre que la réalisation de grands travaux d'infrastructures et de transport. Onze au total, auxquels les chefs d'Etats et de gouvernements des Douze ont donné leur feu vert. Les premiers coups de pioche devraient ainsi être

donnés dès 1996 et se poursuivront bien après l'an 2000. Clairement, par cette vaste politique d'investissements, l'Union européenne espère dynamiser sa croissance économique et créer des emplois, et par là même prendre une longueur d'avance dans la course à la compétitivité. Ce projet, comparable au grand chantier transaméricain des années 70, est également censé favoriser à moyen et à long terme les échanges dans le marché unique, conformément aux vœux non seulement des Etats membres mais aussi des milieux économiques eux-mêmes.

Cependant, la question du financement de ces travaux, essentiellement à charge des Etats membres, du privé ou des budgets communautaires existants, a été laissée en suspens. Les modalités concrètes devraient toutefois

**LES LUXEMBOURGEOIS
ONT LE POUVOIR
D'ACHAT LE PLUS ÉLEVÉ**

Pas de surprise: en 1993 ce sont toujours les Luxembourgeois qui sont les habitants les plus riches de l'Union européenne. Le dernier rapport de l'Office statistique européen, Eurostat, montre que leur produit intérieur brut par habitant évalué en pouvoir d'achat est presque trois fois plus élevé que celui des Grecs.

Ces derniers, avec le niveau le plus bas de l'Union, sont deux fois moins riches que la moyenne des habitants de l'Union. L'Allemagne, qui occupait régulièrement la seconde place au classement, ne vient plus qu'en cinquième position en



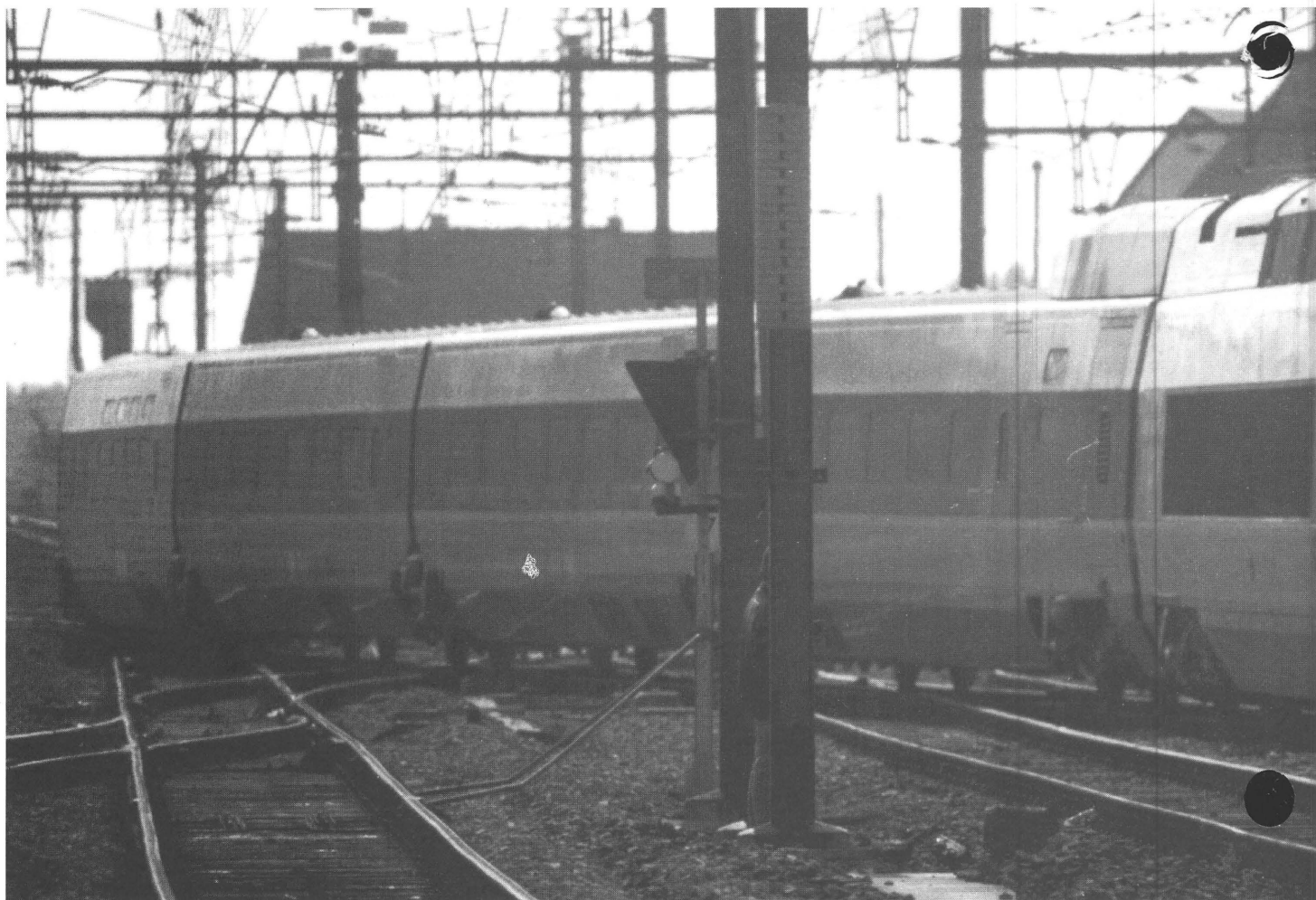
être arrêtées en décembre prochain. En attendant, la Commission estime leur coût total à 68,5 milliards d'ECU d'ici 2010, dont 32 milliards d'ECU pour les cinq prochaines années. Mais la Commission estime aussi qu'il reste un trou à combler de 4 à 5 milliards d'ECU pour cette première tranche et qu'il faudra éventuellement recourir à un emprunt pour boucler le financement.

A vrai dire, c'est là une première pomme de discorde. Plusieurs Etats membres, la Grande-Bretagne en tête, s'opposent en effet à tout emprunt, estimant qu'il faut d'abord faire l'inventaire des ressources des Etats membres et de l'Union avant d'emprunter. Les conclusions du Conseil européen de Corfou soulignent ainsi que "des mesures seront prises, si nécessaire, pour s'assurer que les projets prioritaires ne rencontrent pas de problèmes financiers qui menacent leur mise en oeuvre". Si tel est le cas, l'Union envisagera "immédiatement les réponses appropriées dans les limites fixées par les perspectives financières".

○ ○ ○

Les écologistes se mobilisent

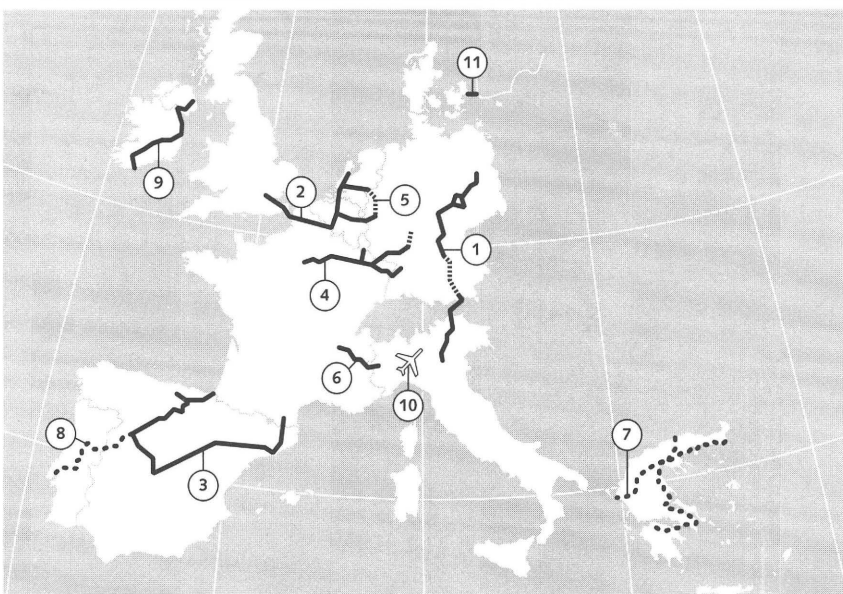
Autre point d'ancrage: les questions d'environnement liées principalement à la réalisation de 12.000 km d'autoroutes. Un peu partout en Europe, les mouvements écologistes se mobilisent contre ces grands chantiers futur. Dans la vallée d'Aspe (France), par exemple, des forces de l'ordre montent la garde 24 heures sur 24 face à des manifestants hostiles au tracé d'une autoroute à travers les Pyrénées. A plusieurs milliers de kilomètres de là, dans le nord de l'Europe, entre le Danemark et la Suède, la réalisation du pont d'Oresund soulève tout autant de polémiques. Ailleurs, aux Pays-Bas comme en Grande-Bretagne, en Espagne comme en Belgique, des comités locaux se sont également mobilisés contre la route voire même contre le rail. En fait, partout, les groupes de pression écologistes estiment que le transport routier constitue, outre ses incidences sur l'environnement (accroissement des émissions de substances toxiques, pollution sonore,...), une charge pour



Les 11 travaux d'Europe

l'économie: les usagers n'en paient pas le prix fort pendant que le nombre de victimes de la route continuera à augmenter et à engendrer des coûts sociaux qu'il faudra bien payer.

Les arguments, la Commission européenne les connaît et les comprend. Ne défend-elle pas l'idée d'un impôt sur l'énergie dans toute l'Union européenne? Pourtant, en ces temps de récession économique et de chômage – qui touchent près de 20 millions de personnes en Europe –, la priorité des priorités demeure l'emploi, la croissance et le développement des échanges communautaires. Et le plan de transport s'inscrit pleinement dans cette optique visant à transposer les dépenses passives de chômage en investissements actifs de création d'emplois. □



1. AXE DU BRENNER: il s'agit de relier l'est de l'Italie à l'est de l'Allemagne via l'Autriche avec une liaison ferroviaire à grande vitesse. Montant: 12,4 milliards d'ECU avec un solde à financer de 7,4 milliards. Durée: 11 ans.

2. TGV PARIS-BRUXELLES-COLOGNE-AMSTERDAM-LONDRES: la liaison reliera 5 pays via le Tunnel sous la Manche. Montant: 13 milliards d'ECU. Solde à financer: 2,2 milliards d'ECU, notamment pour la partie britannique où les travaux pourraient se poursuivre jusqu'en 2002.

3. TGV SUD: il reliera d'une part Dax en France à Madrid en Espagne (en fait le prolongement du TGV Atlantique) et, d'autre part, Perpignan en France à Barcelone en Espagne (prolongement du TGV Méditerranée). Montant: 10 milliards d'ECU. Financement assuré essentiellement par les Etats membres concernés et le secteur privé, avec une contribution du Fonds de cohésion. Echéance: 2002.

4. TGV EST: il reliera Paris à Metz-Nancy-Strasbourg-Luxembourg et l'Allemagne du Sud, avec des connexions ultérieures vers Berlin. Montant: 11 milliards d'ECU à partager entre l'Etat français et les régions, le Luxembourg, l'Allemagne et le budget communautaire. Démarrage des travaux: 1996.

5. LIGNE DE LA BETUWE: liaison ferroviaire entre le port de Rotterdam et les centres industriels de la Ruhr, du Main et du Neckar en Allemagne. Montant: 3,29 milliards d'ECU, financés par les Pays-Bas, l'Allemagne, l'Union européenne et le secteur privé. Echéance: 2000.

6. TGV LYON-TURIN: desserte des Balkans et de l'Europe centrale en passant sous les Alpes. Montant: 7,35 milliards d'ECU (pas encore de plan de financement). Echéance: 2005.

7. AUTOROUTES GRECQUES: il s'agit de mieux relier la Grèce à ses voisins des Balkans en transformant un réseau routier existant en réseau autoroutier. Montant: 3,88 milliards d'ECU couvert par la Grèce, l'Union européenne et le secteur privé. Echéance: 2002.

8. AUTOROUTE LISBONNE-VALLADOLID-FRANCE: l'objectif est d'améliorer la connexion entre les réseaux portugais, espagnols et français. Montant: 900 millions d'ECU.

9. TRANSPORT COMBINÉ EN IRLANDE: il s'agit de permettre la connexion avec le réseau britannique. Montant: 126 millions d'ECU. Echéance: 2000.

10. AÉROPORT DE MALPENSA: à Milan, interconnexion avec le rail et la route dans le nord de l'Italie. Montant: 1,047 milliards d'ECU, financés par l'Italie, le secteur privé et le budget communautaire.

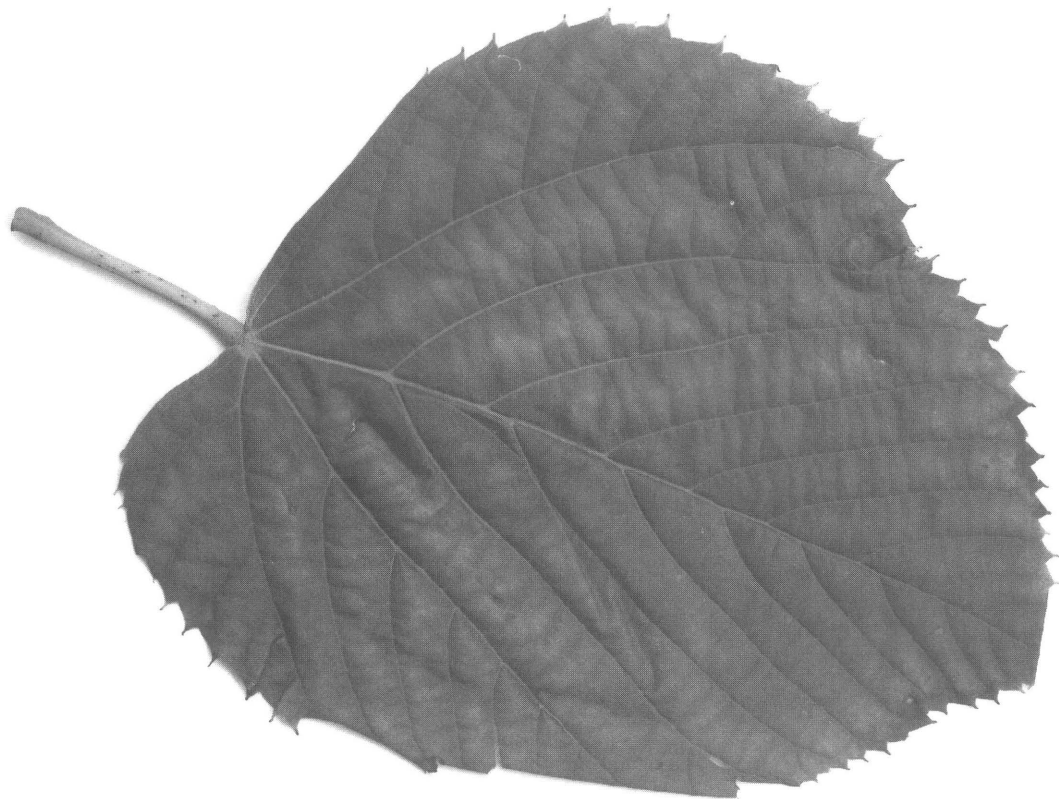
11. PONT SUR L'ORESUND: il s'agit de relier le Danemark et la Suède. Pas encore de plan de financement proposé.

PROJETS ÉNERGÉTIQUES

A ces infrastructures de transport, s'ajoutent encore huit projets énergétiques: des interconnexions électriques entre l'Italie et la Grèce, entre la France et l'Italie, entre l'Espagne et le Portugal, entre les parties est et ouest du Danemark. Une interconnexion gazière entre l'Espagne et le Portugal est également prévue, ainsi qu'entre l'Algérie, le Maroc et l'Union européenne. Il est enfin question d'introduire le gaz naturel en Grèce et au Portugal.



Etienne Scholasse © Isopress



Les forêts

ooo 1993, derrière la France, le Danemark et la Belgique. Ce sont les nouveaux Länder de l'Est, dont le PIB en pouvoir d'achat est le plus bas de l'Union, qui font baisser le niveau général du pays depuis la réunification en 1990. Si l'on ne tient pas compte des anciens Länder, l'Allemagne suit toujours le Luxembourg. Le rapport montre cependant que les nouveaux Länder rattrapent petit à petit leur retard: en 1991, leur PIB en pouvoir d'achat était presque quatre fois inférieur à celui du Luxembourg, contre "seulement" trois fois inférieur en 1993 où le pouvoir d'achat des Allemands de l'Est était pratiquement équivalent à celui des Grecs. Toujours en pouvoir d'achat, le Luxembourg dépassait le Japon en 1993, mais était battu par les Etats-Unis.

SANTÉ: LA RAGE DISPARAÎT

La rage sévit encore dans plusieurs régions de l'Union européenne. Au dernier trimestre de l'année dernière, 390 cas

ooo

Dans certaines localisations, les dommages sont graves, voire catastrophiques. Une aggravation générale de l'état des forêts s'observe dans beaucoup de régions européennes". Ainsi conclut un récent rapport dressé par les experts de la Commission européenne et de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies. Ceux-ci se sont penchés sur 26.000 sites d'observation (soit plus de 500.000 arbres échantillons) disséminés dans toute l'Union européenne et une quinzaine d'autres pays: de l'Autriche à la Norvège, en passant par la Pologne, la Lituanie ou la République de Moldova. Au total, près de 85% de la superficie forestière "européenne" a donc été scrutée à la loupe. Les scientifiques se sont surtout attachés à examiner la couronne des arbres, en tentant d'y déceler les signes d'une défoliation ou d'une décoloration. Hélas, si ces deux critères sont les indices les plus visibles d'une dégradation de

l'état sanitaire des forêts, ils ne permettent pas d'établir des relations de cause à effet: les explications les plus plausibles restent, à l'heure actuelle, des hypothèses. Conditions météorologiques? Pollutions atmosphériques? Ravages d'insectes? Sans doute, mais tout cela doit encore être quantifié sur base de méthodes transnationales homogènes.

Dans toute la zone étudiée, 20% des essences feuillues sont aujourd'hui déclarées "endommagées" (soit une défoliation de plus de 25%). Le constat pour les conifères est plus sévère encore: près de 24% perdent leurs aiguilles. Les zones les plus frappées sont situées en Europe centrale: République tchèque, Allemagne et Pologne. Les essences martyres sont le chêne à feuilles caduques et, depuis 1988 au moins, les différentes espèces d'épicéas et de sapins.

Surprise: parmi les rares causes certaines de l'augmentation du dépérissement forestier de 1992 à 1993, les incendies de forêts figurent en excellente place!

Autre constat: l'importance des dégâts causés par des pollutions directes semble diminuer. Néanmoins, la pollution atmosphérique diffuse, favorisée par la sécheresse de ces dernières années, reste une source de préoccupation majeure. Sans attendre, les auteurs de l'étude réclament un cocktail de mesures pour diminuer le réchauffement de la planète.

Et en Belgique ?

Nos 600.000 hectares boisés (dont 81% sont situés en Wallonie et 19% en Flandre) se

Les zones boisées en Belgique

	FLANDRE	BXL	WALLONIE
Etendue régionale	19%	0,3%	81%
Hectares	112.200	1.998	495.488
% de feuillus	53%	93%	49%
% de propriétés publiques	32%	97%	49%

européennes en péril

Lentement, le dépérissement des forêts européennes se poursuit. Si le constat ne fait pas l'ombre d'un doute, les explications scientifiques, elles, restent balbutiantes.

tirent relativement bien de l'examen européen. L'endommagement des résineux (au sens donné ci-dessus) se "limite" à 18% des plantations, et celui des feuillus à 15% de la superficie boisée. Seuls 8 pays européens sur 27 réalisent un tel score.

Mais il n'y a pas de quoi être si heureux. Selon la Station agronomique de Gembloux, qui a particulièrement bien étudié le phénomène d'acidification des sols, tous les arbres belges donnent des signes de mauvaise santé, certes

à des degrés très divers. Pis: l'équivalent de 100 kilos d'acide sulfurique pur tombent annuellement, en moyenne, sur chaque hectare de la forêt ardennaise!

Quant à l'ozone de basse altitude, qui se forme dans les agglomérations pendant les périodes fort ensoleillées, il arrive régulièrement qu'il soit véhiculé par les vents vers les zones rurales et forestières. Avec - même s'ils restent à préciser - de sérieux effets sur "l'or vert". □

○ ○ ○ avaient été détectés chez des renards en Allemagne, 27 en France et un en Belgique. Les programmes d'éradication financés par l'Union européenne depuis la fin des années 80 ont déjà donné des résultats spectaculaires puisqu'en 1986 (dernier trimestre), on constatait encore 1.963 cas en Allemagne, 570 en France et 84 en Belgique. Cette année, la Commission a décidé de poursuivre les efforts avec une nouvelle série de plans d'éradication dans les régions de France, d'Allemagne, de Belgique et du Luxembourg où des risques subsistent, ainsi que dans certaines autres régions de la Baltique à l'Adriatique, y compris en Suisse et en Autriche. Des vaccins antirabiques, placés dans des appâts, seront distribués par avion au-dessus des forêts pour éradiquer la maladie chez les renards, qui sont le principal vecteur de la rage. On peut s'attendre à ce que la rage soit bientôt complètement éliminée dans l'Union européenne, estime la Commission. Une bonne nouvelle pour les promeneurs et leurs chiens... sans oublier les renards qui sont les premières victimes de la maladie!

LES CHÔMEURS DE MIEUX EN MIEUX INDEMNISÉS...

Entre 1989 et 1992, les dépenses en matière de prestations de chômage ont augmenté plus vite que le niveau du chômage. Résultat: chaque chômeur s'est retrouvé avec un peu plus d'argent en poche dans tous les États membres de l'Union européenne, à l'exception du Danemark où le niveau des allocations était déjà parmi les plus élevés. C'est en Belgique que les dépenses par chômeur, exprimées en termes de pouvoir d'achat, étaient les plus élevées en 1992. Venaient ensuite les Pays- ○ ○ ○



Eric Herchaft © Isopress

Libre circulation des personnes des cas concrets

Vous avez été nombreux, en mai dernier, à poser des questions sur le marché interne via le numéro vert mis en place par la Commission européenne. Voici trois questions significatives sur la libre circulation des personnes, et les réponses d'EURinfo.

- Les différences tarifaires, entre l'intérieur et l'international, ne sont notables que sur de très courtes distances.

- En ce qui concerne le trafic transfrontalier pur, les réseaux élaborent des formules particulières, donc plus intéressantes du point de vue tarifaire, mais qui impliquent que l'aller-retour soit effectué le même jour. Actuellement, ce genre de convention existe avec les chemins de fer hollandais et est à l'étude avec les chemins de fer français en ce qui concerne la relation Tournai-Lille. A titre transitoire, la SNCB offre déjà néanmoins 50% de réduction sur le trajet belge Tournai-frontière française.

Un citoyen de l'Union européenne qui a son permis de conduire national peut-il rouler au volant d'une voiture qui est immatriculée dans un autre Etat membre?

Oui. Les Etats membres de l'Union européenne reconnaissent les permis délivrés par leurs autorités nationales respectives. Ainsi, un touriste communautaire de passage dans un autre Etat membre de l'Union peut sans aucun problème rouler au volant d'une voiture immatriculée dans cet autre Etat membre. Cependant, dans le cas précis où un citoyen de l'Union s'éta-

ooo Bas, le Danemark et l'Allemagne. Dans les deux premiers pays, les dépenses représentaient pratiquement le double de la moyenne communautaire. La France se maintenait tout juste au-dessus du niveau des prestations de l'Union; tous les autres Etats membres se situaient au-dessous. C'est en Italie que les prestations étaient les moins élevées: un chômeur italien touchait près de 9 fois moins qu'un chômeur belge - moins d'un quart de la moyenne communautaire. Ce n'était guère mieux pour les chômeurs grecs qui recevaient près de 8 fois moins que leurs homologues belges.

... MALGRÉ LES RESTRICTIONS

Cependant, plusieurs gouvernements ont introduit récemment des restric-

ooo

Pourquoi dois-je payer 210 FB pour aller simple en train entre Tournai et Lille, soit 25 km, alors que pour la même distance en Belgique, par exemple entre Bruxelles et Essene-Lombeek, je ne paye que 110 FB?

La fixation des tarifs ferroviaires - tant pour le trafic national, transfrontalier ou international - ne relève pas des compétences de la Commission européenne. Elle relève, d'une part, des sociétés nationales de chemin de fer, et, d'autre part, des gouvernements des Etats membres qui assurent une tutelle sur ces sociétés et leur accordent des subventions pour certains services.

Contactée par nos soins, la S.N.C.B. répond à cette question en quatre points:

- Le trafic international ne relève plus de la mission de service public de la Société. Cela se répercute sur les coûts.

- La prise en charge (forfaitaire) de 25F en trafic intérieur est de 80F en trafic international, compte tenu que l'émission des billets internationaux est plus longue et par conséquent plus coûteuse.



Personnes: Passports

blit dans un autre Etat membre, il dispose d'une année pour procéder à l'échange de son permis de conduire national contre celui de cet autre Etat membre. Soulignons le fait qu'il s'agit bien d'un simple échange au terme duquel le citoyen de l'Union reçoit un document valable pour la même catégorie de véhicules que la catégorie stipulée par son permis de conduire national.

De nationalité espagnole, je vis en Belgique depuis 30 ans. Pour passer en France, on me demande le passeport. Pourquoi la carte d'identité d'étranger que détiennent en Belgique n'est-elle pas suffisamment pour circuler en Europe, et particulièrement en France?

En ce qui concerne les citoyens de l'Union européenne, la carte d'identité nationale ou le passeport suffisent pour franchir les frontières au sein de l'Union. Dans le cas où l'Etat membre ne délivre pas une carte d'identité nationale, seul le passeport prévaut comme document de voyage (tel est le cas du Royaume-Uni, de l'Irlande, du Danemark et des Pays-Bas); la Grèce délivre une carte d'identité nationale, mais en principe cette carte n'est pas valable comme document de voyage.

L'expression "carte d'identité d'étranger", utilisée par les autorités belges, peut prêter à confusion. On pourrait en effet penser qu'il s'agit d'une carte d'identité. Or, il n'en est rien: il s'agit d'un titre de séjour qui ne vaut pas comme document de voyage. Dans le cas particulier qui nous est soumis, le passeport est donc nécessaire pour le passage des frontières.

Que changera la libre circulation des personnes quand elle sera effectivement réalisée? Concrètement, les 9 Etats membres (tous, sauf le Royaume-Uni, l'Irlande et le Danemark) qui sont parties prenantes aux



accords de Schengen (1) n'effectueront plus des contrôles d'identité à leurs frontières communes, dès que ces accords seront d'application. Néanmoins, cela n'abrogera aucunement les dispositions nationales existantes en matière de détention, d'une part, de la carte d'identité nationale, et, d'autre part, des documents de voyage. Autrement dit, à l'intérieur des frontières nationales, les Etats membres pourront continuer à effectuer des contrôles d'identité. Pour voyager à l'intérieur de l'Union, il faudra donc toujours être porteur d'une carte d'identité ou d'un passeport.

(1) Les accords de Schengen, signés en juin 1985, visent la suppression des contrôles aux frontières communes, et, à cette fin, comprennent les mesures d'accompagnement (en matière de coopération policière, judiciaire, d'harmonisation des politiques des visas, etc.) ou de compensation nécessaires.

Le mois prochain: la libre circulation des travailleurs

o o o tions pour contenir les dépenses de sécurité sociale liées au chômage. Entre 1991 et les premiers mois de 1994, la Belgique, le Danemark, l'Allemagne, la France et le Royaume-Uni ont soit diminué le montant de la durée des prestations, soit introduit des conditions plus restrictives pour l'obtention de ces prestations. Ces restrictions sont toutefois souvent accompagnées de mesures destinées à aider les chômeurs à s'adapter à la demande du marché de travail, à acquérir de nouvelles compétences et à se préparer à un nouvel emploi. L'évolution montre ainsi que l'on passe de plus en plus d'une assistance passive aux chômeurs à des aides visant à leur faire retrouver un travail. Inverser la tendance actuelle où les deux tiers environ des dépenses des gouvernements pour le chômage consistent en assistance et un tiers seulement en "mesures actives" est une des recommandations prioritaires du Livre blanc de la Commission européenne sur la compétitivité, la croissance et l'emploi.

AUTOMOBILE: RÉDUCTION DES ÉCARTS DE PRIX ENTRE LES PAYS DE L'UNION.

En achetant une SEAT Ibiza au Portugal, on la paie 41,6% moins cher qu'en Allemagne - hors taxes. Mais ce cas extrême reste marginal. Même si les écarts de prix entre o o o



Jean-Claude Bervoets © Fotoclub SAB

Comités d'entreprise: l'information n'a

Le transfert d'une filiale du groupe Hoover de France en Ecosse avait provoqué, en 1993, un choc auprès des organisations syndicales européennes. Il a également poussé les ministres européens des Affaires sociales à approuver, le 22 septembre dernier, une proposition de directive visant à créer un "Comité d'entreprise européen". Un geste que la Confédération européenne des syndicats (CES) a fort apprécié. Et qui donne du baume au coeur des travailleurs des différentes filiales du groupe Solvay, holding de droit belge, qui avaient intenté en vain, dans les années 80, une série d'actions en vue d'installer une telle structure au sein du groupe.

De quoi s'agit-il? Pour l'essentiel, d'orchestrer des échanges d'information et des modes de consultation entre la direction et les travailleurs des entreprises transnationales. Jusqu'à présent, seules les entreprises natio-

comités d'entreprise:

un cheminement de 14 années

1980: la Commission européenne soumet une première proposition de directive (la fameuse directive Vredelings) qui fait, à l'époque, l'objet de tant de contestations qu'elle est à peu près enterrée en 1983.

1990: dix ans plus tard, la Commission européenne formule une nouvelle proposition de directive concernant la constitution d'un "Comité d'entreprises européen dans les entreprises ou groupes d'entreprises de dimension communautaire en vue d'informer et de consulter les travailleurs".

MARS 1991: l'UNICE (le patronat européen) fait une contre-proposition visant à assouplir le projet de directive de la Commission en rendant plus flexibles les conditions de mise en oeuvre du Comité.

16 SEPTEMBRE 1991: la Commission modifie sa proposition initiale sur base des amendements du Parlement européen (du 10 juillet 1991) et du Comité Economique et Social (21 mars 1991).

DE 1990 À 1993: la proposition de directive mobilise 14 réunions d'experts, 5 réunions du COREPER, est à

La mise en route de l'Europe sociale est lente. Un petit pas vient cependant d'être franchi avec l'adoption par le Conseil de l'Union européenne d'une

pas de frontières

directive sur les comités d'entreprise européens. Explications.

nales de plus de 100 personnes étaient tenues d'informer leur personnel des grandes orientations stratégiques qu'elles comptaient mettre en oeuvre. Les filiales de sociétés étrangères, se cantonnant dans le cadre strict des frontières nationales, avaient beau jeu de dire qu'elles ne connaissent pas les projets de la maison-mère. Une maison-mère qui, pour d'évidentes raisons de concurrence, est généralement peu explicite sur ses objectifs commerciaux et ses résultats financiers. Les travailleurs sont pourtant les premiers concernés par une délocalisation, une restructuration ou un désengagement massif. Peu ou pas informés de la stratégie du groupe, ils ne comprennent pas toujours les décisions qui leur viennent d'"en haut".

Les modalités?

Aux termes de la directive, un comité d'entreprise devra être institué au sein de toute entreprise européenne de plus de 1.000 travailleurs

qui emploient au moins 150 d'entre eux dans deux Etats membres distincts. Direction et représentants des travailleurs devront s'entendre pour fixer les modalités de l'information et de la consultation des travailleurs.

Si aucun accord n'est intervenu passé un délai de trois ans, les entreprises devront se conformer à des dispositions minimales: mettre obligatoirement en place un comité d'entreprise de trois à trente membres se réunissant au moins une fois par an. Certaines entreprises comme Rhône-Poulenc, Elf-Aquitaine, Renault, Volkswagen, Mercedes, Nestlé ou Bayer, n'ont toutefois pas attendu la directive pour se doter de ce genre de structures transnationales d'information et de consultation.

Le projet existe depuis 1980. Enterré en 1983, réactivé en 1989, il a été pris en main dès 1990 par la Commission européenne, consciente que "la réalisation du Marché intérieur devrait donner lieu à un processus de concentrations

les pays de l'Union européenne pour un même modèle de voiture ne sont pas négligeables, ils ont plutôt diminué entre novembre 1993 et mai 1994. En général, c'est en Espagne que l'on trouve le plus souvent les prix les plus bas de l'Union. A l'autre bout de l'échelle, on rencontre les prix les plus élevés en Allemagne, en France et au Royaume-Uni. Le Danemark et la Grèce ne figurent pas dans la comparaison, car dans ces pays la TVA et les autres taxes sur les voitures sont très élevées, ce qui amène les marques à fixer des prix hors taxes "anormalement" bas.

PETITES VOITURES, GRANDES DIFFÉRENCES

Les écarts de prix entre pays n'ont pas la même importance pour toutes les gammes de voitures. En fait, les voitures "mini" et les petites voitures sont plus affectées que les autres: dans cette catégorie, il n'est pas rare de trouver une différence de plus de 30% entre le pays le plus cher et le pays le plus économique. Dans l'ensemble, les différences de prix entre pays apparaissent plus faibles pour les petites voitures japonaises que

[suite page 12]

l'ordre du jour de 5 Conseils des Affaires sociales et se voit apporter une quarantaine d'amendements.

3-4 MAI 1993: réunion informelle du Conseil affaires sociales à Nyborg (Danemark): l'UNICE lance un appel aux ministres des affaires sociales pour qu'ils renoncent au projet de Comité d'entreprises; les ministres maintiennent leur appui, excepté la Grande-Bretagne.

JUN 1993: le Conseil n'obtient pas de majorité mais estime que la base d'une entente est désormais à portée de main. L'idée fait son chemin d'adopter

la directive sur base du protocole social du traité de Maastricht, une fois que celui-ci sera entré en vigueur. Maastricht permettrait donc de passer outre la règle de l'unanimité et donc le veto britannique.

12-13 OCTOBRE 1993: nouveau Conseil Affaires sociales (sous présidence belge). La majorité des Etats membres approuvent le texte, mais le veto britannique rend impossible son adoption. Le ministre britannique du travail, M. David Hunt, déclare qu'il est regrettable que les gouvernements tentent d'adopter une directive contre

l'avis du patronat. Le commissaire européen Flynn annonce que la procédure du Protocole social de Maastricht sera utilisée dès le 1er novembre, date d'entrée en vigueur du traité de Maastricht. Il s'agira donc du premier texte - mais l'un des plus importants - d'application sous le Protocole social. Ce protocole prévoit une double consultation des partenaires sociaux (d'abord sur le principe ensuite sur la substance d'une éventuelle proposition); après cette première consultation, les partenaires sociaux se donneront un délai de 9 mois pour aboutir à un accord (durant ce délai, la



d'entreprises, de fusions transfrontalières, d'absorptions et d'associations et, par conséquent, à une transnationalisation des entreprises". L'opposition des organisations patronales a été virulente et explique le long cheminement de la directive.

C'est finalement grâce au Protocole social annexé au Traité de Maastricht, qui permet de contourner le veto britannique, que la directive a pu être adoptée, en recevant l'aval des onze autres membres de l'Union européenne. Et de se trouver aujourd'hui sur la table du Parlement européen qui devrait l'approuver sous peu.

Concertation accrue

Le milieu syndical attend beaucoup de l'application de cette directive. Il espère qu'elle

entraînera notamment une plus grande concertation entre les travailleurs européens. La structure nationale des organisations syndicales a en effet empêché, jusqu'à présent, toute unification significative de leurs revendications. C'est que la solidarité passe mal les frontières. Par manque d'information. Et, plus prosaïquement, parce que le malheur des uns fait parfois le bonheur des autres.

De plus, l'organisation sectorielle des syndicats explique pourquoi les contacts entre travailleurs des différents secteurs d'activité d'un même groupe sont aujourd'hui malaisés. La directive devrait non seulement établir des liens entre direction et travailleurs, mais aussi entre travailleurs de différents pays et de différents secteurs. Gageure. □

◦ ◦ ◦ Commission s'abstient de toute initiative législative). Si les partenaires sociaux aboutissent à un accord, la Commission n'a plus qu'à transformer cet accord en proposition au Conseil pour adoption. Si par contre, ils n'aboutissent à aucun accord, la Commission annonce qu'elle "prendra ses responsabilités".

23 NOVEMBRE 1993: Conseil Affaires sociales à Bruxelles: M. Flynn annonce que la Commission entame la première étape du Protocole social.

9 FÉVRIER 1994: la Commission ouvre la deuxième phase de consultation avec les partenaires sociaux sur base d'un projet révisé de directive. Ce texte est une version quelque peu assouplie du texte de la présidence belge. Les partenaires sociaux disposent de six semaines pour décider s'ils veulent ou non négocier. En cas de non-accord, la Commission rappelle qu'elle légifèrera.

15 MARS 1994: l'UNICE et la CEEP (entreprises publiques) acceptent de négocier un accord-cadre avec la Confédération Européenne des Syndicats.

18 MARS 1994: dans la première phase de négociation, la Confédération européenne des syndicats présente un "projet de texte de préaccord" à l'UNICE.

30 MARS 1994: suite aux déclarations de la Confédération britannique de l'industrie (CBI) selon lesquelles le patronat britannique ne prendrait pas part à ce préaccord (en contestant la substance même), la Confédération européenne des syndicats constate l'impraticabilité de la voie des négociations. Les négociations entre partenaires sociaux sont rompues.

Comités d'entreprise: les 5 mythes

"Il y a presque autant de mythes à propos de cette proposition que dans la mythologie grecque", déclarait il y a quelques mois le commissaire Flynn. Il a réagi en cinq points face aux déformations et malentendus créés autour de cette proposition...

1. "La Commission voudrait imposer un système centralisé d'information-consultation au sein des entreprises, ce qui va à l'encontre de la tendance naturelle vers une information-consultation décentralisée."

La réponse de P. Flynn: "*Avec l'impact croissant du marché intérieur, les décisions sont de plus en plus souvent prises au niveau de l'entreprise, comme les délocalisations, ce qui fait que les travailleurs ont souvent le sentiment que les décisions sont prises par-dessus leur tête*". La solution de la Commission consiste à voir comment garantir que les travailleurs soient informés de ce qui se passe dans leur société au niveau européen."

2. "La Commission voudrait légiférer à tout prix."

P. Flynn: "*Au départ, nous avons proposé une directive parce que c'était la seule voie possible pour trouver une solution à cette question. Toutefois, dès que le protocole de Maastricht est entré en vigueur et que la possibilité de négociation entre partenaires sociaux est devenue réalité, nous avons immédiatement supprimé ce procédé. Le souhait de la Commission a toujours été que cette question soit résolue par la voie de la négociation entre patronat et syndicat. Vu l'échec de ces négociations, la Commission a dû avancer sur la voie législative.*"

3. "L'approche législative de la Commission est rigide et inflexible."

P. Flynn: "*Le contenu entier de la législation actuellement à l'examen est de permettre aux patrons et aux syndicats de négocier leurs propres règlements*". La proposition encourage les arrangements volontaires.

4. "Les dispositions impératives prévues dans la proposition de directive sont inutiles."

P. Flynn: "*S'il n'y a pas de systèmes de sécurité, alors il y a une situation de vide juridique*".

5. "La proposition coûtera cher aux entreprises."

P. Flynn: "*Dans le pire des cas, mes services ont calculé que, de manière générale, le prix brut par travailleur dans le cadre de ces procédures ne dépassait pas les 10 ECU par an*". Puisque ces propositions ne concernent en outre que les multinationales, un tel montant n'est qu'une goutte d'eau dans un océan comparé aux budgets consacrés à la publicité. □

Lancement du réseau EURES

EURES est un réseau européen d'information sur l'emploi au service des travailleurs et des employeurs. Avec ses 350 Euroconseillers et son système informatique, EURES s'efforce de faciliter la mobilité des travailleurs en Europe. Son lancement officiel aura lieu le 17 novembre prochain à Bruxelles, dans le cadre de la Semaine de l'Emploi, et simultanément sur des sites choisis par les membres du réseau dans les autres pays de l'Union européenne.

EURES offre trois services: l'information, le conseil, et l'aide au placement ou au recrutement. Ses 350 Euroconseillers, répartis dans les 12 pays membres et dans les 4 pays candidats à l'adhésion, communiquent entre eux par un système électronique et disposent d'une base de données qu'ils mettent au service des entrepreneurs et des demandeurs d'emploi.

CONTACT:

Lila Bettin, DG V/D/4,
Av. de Cortenberg 80,
B-1040 Bruxelles

12 AVRIL 1994: suite à cet échec, la Commission passe à la phase législative en se basant sur le Protocole social du traité de Maastricht auquel la Grande-Bretagne ne participe pas.

20 AVRIL 1994: Conseil des Affaires sociales. Le Conseil est saisi du texte juridique de la Commission. Il n'en débat pas et reporte sa décision au mois de juin.

13 JUIN 1994: à la veille du Conseil Affaires sociales, le patronat européen lance un nouvel appel aux ministres des affaires sociales afin qu'ils suppriment les conditions minimales à appliquer obligatoirement. Le président de l'UNICE, François Périgot, déclare: "Cela reviendrait à passer aux entreprises une camisole de force bureaucratique qui bouleverserait les régimes actuels de relations industrielles, retarderait la prise de décision, et donc affaiblirait gravement la compétitivité de l'Europe".

22 JUIN 1994: le Conseil Affaires sociales réuni à Luxembourg donne son accord de principe au texte de la Commission.

19 JUILLET 1994: le Conseil adopte formellement sa position commune qui sera ensuite transmise pour deuxième lecture au nouveau Parlement européen dans le cadre de la procédure de coopération.



N O T R E V O I S I N , C E T

Jan Hardeman,

Pour Jan Hardeman, un habitant de Menin, l'Europe est une réalité palpable à chaque minute. D'ailleurs, il travaille à Lille et ses 4 enfants vivent tous dans un pays européen différent. Très impliqué dans la protection de l'environnement, il a mis sur pied divers projets transfrontaliers.

ooo pour leurs concurrentes européennes. Parmi les 23 marques étudiées, certaines affichent presque systématiquement des différences de prix de plus de 20% entre pays de l'UE: Alfa-Romeo, Citroën, Fiat, Peugeot, Seat et Volvo. A l'inverse, Audi, General Motors Europe (Opel), Lancia, Mercedes, Renault et Rover ont le plus souvent des écarts de prix inférieurs à 5%. Ces informations sont précieuses pour les consommateurs européens, qui ont le droit, dans le grand marché sans frontières, d'acheter leur voiture dans le pays de leur choix en payant la TVA dans le pays d'immatriculation. Elles doivent aussi guider la Commission européenne elle-même qui doit prendre position avant juillet '95 sur l'avenir de la distribution automobile dans l'Union. □

“ L'Europe n'est pas seulement un marché. Nous devons apprendre à ses habitants à s'y sentir partout chez eux, mais sans brandir le drapeau européen à tout bout de champ. Les collectivités locales doivent également avoir leur chance”. Jan Hardeman vit dans le sud-ouest de la Belgique, une région où dialectes picards et flamands ne se préoccupent guère des frontières officielles. “La frontière, c'est la Lys”, dit-il en la pointant de l'index de sa voiture. Mais à proximité d'un panneau “Douane” oublié, plus rien n'indique l'existence d'une frontière depuis l'instauration du marché unique. Plus rien, en France ou en Belgique, n'arrête la circulation vers le pays voisin.

Jan Hardeman est de ceux qui mettent en pratique les objectifs fixés par les fonctionnaires européens avant même que l'Union n'en soit aux mesures d'exécution. Depuis des années, il applique ce que Bruxelles préconise et il traduit concrètement son enthousiasme pour l'intégration par des activités transnationales: présentation du théâtre flamand en France, par exemple, ou protection transfrontalière de la nature, car le paysage n'a pas besoin de passeport.

Briser les frontières, nouer des contacts. Cette volonté fait de lui un Européen avant la lettre, dont les enfants se sentent chez eux aussi bien dans le monde slave que scandinave, dont l'un enseigne le français et un autre vit à Berlin depuis des années. Pas étonnant qu'il préconise des systèmes d'enseignement harmonisés. “Beaucoup de gouvernements songent d'abord à calculer l'avantage que leur pays retirera des mesures européennes.” Cela n'a-t-il pas toujours été le cas? “La flamme des Pères de l'Europe (et de citer Schuman, Brugmans, Coppé, Delors) semble s'être éteinte. Il faut remotiver leurs successeurs.”

Il n'a guère apprécié le plaidoyer pro domo de Jacques Santer, peu après sa nomination au poste de futur président de la Commission, sur le maintien de la non-imposition des titres au Luxembourg. “Evidemment”, reconnaît-il, “la critique est aisée. Ils ne sont pas aussi libres que nous dans leur discours.” Pour Jan Hardeman, la tâche est claire: c'est sur le terrain que doit se développer la collaboration. Apprendre la langue de l'autre, par exemple, “mais les langues moins répandues telles que le basque et le breton doivent également avoir leur chance”.

le briseur de frontières

Des cicatrices dans le paysage.

Nous nous trouvons dans une région dont des villages entiers ont été rasés au cours des guerres européennes. La région flamande du Heuvelland est une gigantesque nécropole; elle compte plus de 150 cimetières militaires et des bornes-frontière qui sont comme les sentinelles d'un passé lointain: une des faces est marquée d'un F entouré par des lys, l'autre laisse parfois encore apparaître un A frappé d'un aigle, témoignage de l'époque où la Flandre vivait sous domination autrichienne. Les cratères des bombes de la première Guerre Mondiale ont laissé leur cicatrice dans le paysage.

On pourrait penser que cette accumulation de souffrances fournit un point de ralliement naturel aux défenseurs de la paix dans une Europe unie. "Pas vraiment, déclare Hardeman, l'évolution est très lente. Un grand nombre de personnes perçoivent à peine l'existence de l'Europe. C'est ainsi que les agriculteurs manifestent facilement leur mécontentement, alors qu'ils ont été les premiers à pouvoir profiter des avantages de l'Europe unie."

Il attribue cela au manque d'information, car la plupart des journaux traitent peu des thèmes européens. "Et on manque de moyens pour créer des programmes interrégionaux destinés à associer les régions frontalières." Quand des fonds sont disponibles, il semble que de part et d'autre de la frontière, on en encaisse le montant sans l'affecter réellement à un programme transfrontalier. Selon Hardeman, les bailleurs de fonds à Bruxelles partent du principe que cet argent est utilisé à bon escient par les bénéficiaires.

Les traditions des deux pays posent parfois problème. "La plupart des Français que nous rencontrons se sentent certainement concernés par l'Europe, mais leur point de vue est différent. Ils s'inquiètent toujours de la place de la France au sein du continent. Nous, nous plaçons l'accent ailleurs, peut-être à cause de la taille de notre pays." Son travail consiste à résoudre ce genre de problèmes, souvent à contrecourant.



La situation actuelle de l'Europe correspond-elle à l'image qu'il s'en faisait quand il a commencé son action? Ses idéaux sont-ils devenus réalité? Sont-ils toujours utopiques?

"A certains égards, nos espérances sont largement comblées" confie Hardeman. "Par contre, il en est d'autres... Il est vrai qu'un grand nombre de gouvernements raisonnent encore depuis leur capitale, mais nous constatons que la jeune génération a une approche plus positive. Aujourd'hui, les enfants sortent plus facilement de chez eux et les frontières conditionnent moins leur esprit."

Il poursuit son travail sans relâche en maintenant le cap sur l'intégration pragmatique. "Les plans régionaux peuvent être un facteur de liaison, à condition que chacun aide l'autre à éviter les erreurs." C'est ce qu'il fait dans le sud-ouest de la Belgique et dans le nord-ouest de la France en expliquant les us et coutumes de ceux d'en face. □

"Que la monnaie européenne soit adoptée en 1998,

2003 ou 2010 n'a pas

grande importance.

En fait, on devrait

l'instaurer dès demain."

Libre circulation: un principe de base ... à valeur relative

La libre circulation des personnes dans l'Union européenne est un principe de base, certes, mais à valeur relative. Un Etat membre a, en effet, le droit de refuser à des ressortissants d'un autre Etat membre de séjourner sur son territoire pour des raisons d'ordre public, de sécurité publique et de santé publique.

Santé publique

Les Etats membres de l'Union européenne ont le droit de prendre les mesures de précaution nécessaires afin de protéger la santé publique en cas de maladie contagieuse ou d'épidémie.

Les maladies et infirmités dont il s'agit sont énumérées à la directive 64/221 du 25 février 1964: maladies quaranténaires visées dans le règlement sanitaire international n° 2 du 25 mai 1951 de l'Organisation mondiale de la santé, la tuberculose active ou à tendance évolutive, de l'appareil respiratoire, la syphilis, d'autres maladies infectieuses ou parasitaires contagieuses pour autant qu'elles fassent, dans le pays d'accueil, l'objet de dispositions de protection à l'égard des nationaux.

Les maladies et infirmités pouvant mettre en danger l'ordre public ou la sécurité publique, sont également un motif de restriction de la liberté de circulation des personnes. Il s'agit plus précisément de la toxicomanie, d'altérations psychomenteales grossières, d'états manifestes de psychose d'agitation, de psychose délirante ou hallucinatoire et de psychose confusionnelle.



Pierre Ache © Sénépart Productions

Le sida n'est pas mentionné dans la directive 64/221 et ne peut être invoqué pour refuser l'accès au territoire.

Les raisons de santé publique ne peuvent être invoquées que pour refuser l'accès au territoire ou refuser un premier permis de séjour. Une maladie qui se manifeste ultérieurement ne peut être invoquée pour expulser la personne atteinte de cette maladie.

Ordre public

Aucun texte de loi européen ne définit le concept "d'ordre public" et il n'existe pas encore, à l'heure actuelle, de véritable "ordre public européen". L'ordre public est encore fonction du système juridique interne de chaque Etat et représente pour les Etats membres une sorte de soupape de sécurité dont ils sont pratiquement les seuls à assurer le contrôle. Toutefois, un Etat membre ne peut agir arbitrairement. La législation européenne impose dans une certaine mesure des limites au recours à l'ordre public. La directive 64/22 dispose que les mesures d'ordre public doivent être fondées exclusivement sur le comportement personnel de l'individu qui en fait l'objet. Par conséquent, la libre circulation ne peut pas être entravée par une mesure collective. La seule existence d'une condamnation pénale n'est pas une mesure suffisante pour refuser l'accès au territoire. Il convient d'agir au cas par cas.

Selon la Cour de justice, il doit y avoir une menace réelle, actuelle et grave pour l'ordre public ou la sécurité publique. A cet égard, le passé d'une personne ne peut servir que d'indication. De plus, un Etat membre ne peut pas agir de façon discriminatoire: si un comportement particulier est toléré pour les ressortissants d'un Etat membre, ce même comportement ne peut être invoqué pour interdire l'accès au territoire ou l'éloignement du territoire de cet Etat membre à un ressortissant d'un autre Etat membre.

A l'expiration d'un délai raisonnable, toute personne qui a été éloignée pour des raisons d'ordre public ou de santé publique, peut introduire une nouvelle demande en vue de l'obtention d'un permis de séjour. L'Etat membre d'accueil doit tenir compte des modifications des conditions qui sont à l'origine de l'ordre d'éloignement.

Seuls les tribunaux nationaux sont compétents pour connaître des litiges. La législation européenne a toutefois établi des balises en ce qui concerne le citoyen. Ce sera le thème d'un prochain article.

Jan Van hoof



F. Point

EURODROIT à votre service

Vous pouvez contacter Eurodroit par téléphone au (02) 295 94 78 tous les jeudis de 14 à 18 heures

Toute demande d'information écrite peut être adressée à

EURODROIT
rue Archimède 73
1040 Bruxelles

Entretiens individuels sur rendez-vous

Quatre décennies d'existence n'ont pas entaché d'une seule ride le concept de jumelage entre communes. Que du contrai-

Aujourd'hui, l'idée semble même s'offrir une seconde jeunesse et bénéficie d'un regain d'intérêt fort justifié.



En marge des communales

Jumelages: une nouvelle jeunesse

Question: qu'est-ce qui permet, à un coût relativement réduit, de découvrir l'Europe à travers ses différentes cultures, de développer les liens d'amitié au-delà de ses propres frontières, de s'engager dans une relation de partenariat aux accents pédagogiques et ludiques associés ?

Réponse: un jumelage. La notion, née il y a quelque quarante années, trouve aujourd'hui une force nouvelle, conséquence du regain d'intérêt manifeste pour la vie locale. A l'heure où la construction européenne se voit reprocher son "manque de transparence" et son "déficit démocratique", les communes - cellules démocratiques de base et terrain de participation populaire privilégié - semblent avoir pris le relais pour donner à la construction européenne une couleur plus humaine et, surtout, plus concrète.

Le principe est on ne peut plus simple: après le choix d'un village ou d'une ville et les premiers contacts, souvent organisés à l'occasion d'une rencontre culturelle, sportive ou autre voyage touristique, une cérémonie est organisée au cours de laquelle un serment de jumelage est signé par les bourgmestres respectifs, en présence de la population et des élus locaux. Après, place aux projets concrets. Outre les habituelles rencontres scolaires, culturelles ou sportives, d'autres activités, moins traditionnelles, ont de plus en plus la cote. Que ce soit en matière de défense de l'environnement, de formation professionnelle, de lutte contre la drogue ou la délinquance, les villes soeurs confrontées à des problèmes

analogues, s'associent aujourd'hui pour dégager, ensemble, des solutions communes. C'est tout bénéfique pour les deux partenaires. C'est tout bénéfique également, pour les populations locales engagées dans les projets. Elles participent à des expériences transfrontalières, développent des connaissances mutuelles et renforcent ainsi leur sentiment d'appartenance à une même Communauté.

Alors, les jumelages, moyens privilégiés pour développer une "conscience européenne"? Du côté de l'Union, l'on semble en tout cas y croire. Preuve en est l'inscription, dans le budget communautaire, d'un crédit destiné à en promouvoir la pratique. Une aide financière peut ainsi être octroyée à différents stades de l'opération: participation aux frais de transport, organisation des séjours, etc. □

Les Etoiles d'or du jumelage 1994

Pour la deuxième année consécutive, la Commission européenne décernera un prix, intitulé "les Etoiles d'or du jumelage", à des villes ayant fait preuve d'un engagement notable pour la construction européenne.

Pour la Belgique, c'est la Commune de Zoersel, jumelée avec Crucea (Roumanie) et Lora del Rio (Espagne), qui sera récompensée. La remise des prix aura lieu le 22 octobre à Lisbonne.

POUR UN GUIDE COMPLET sur la réalisation concrète d'un jumelage, comprenant des conseils pour le choix du partenaire, les premiers contacts et les visites préparatoires, ainsi qu'une série d'autres questions pratiques (structures d'encadrement, sources de financement, etc.): "Les Communes et l'Europe • Guide pratique des jumelages", Commission des Communautés européennes, 1991.

POUR TOUT RENSEIGNEMENT COMPLÉMENTAIRE: Commission européenne Secrétariat général Rue de la Loi, 200 1049 Bruxelles Tél: 02/295 26 85



© François Janne d'Othée

Kigali après la guerre

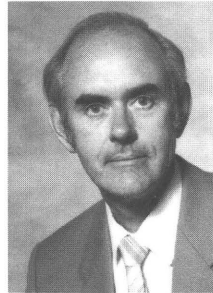
Aider le Rwanda à se reconstruire

Des chauffeurs et des gardes de la sécurité tués, du personnel disparu... Pour la délégation de la Commission européenne au Rwanda, le bilan humain à la suite des massacres est également fort lourd. La délégation est aujourd'hui rouverte. Dès le 20 juillet, au surlendemain de la fin de la guerre, **M. Michel Gadoulet** a ouvert une cellule technique, afin de remettre en place les équipements de la délégation qui ont été saccagés ou pillés.

Depuis le 30 août, **M. Kieran-John O'Cuneen** est l'envoyé spécial de la Commission au Rwanda. Un délégué de l'**Office humanitaire de la Commission européenne (ECHO)** et divers experts sont également présents afin d'évaluer les urgences de ce pays meurtri. La Commission contribuera notamment au rétablissement de l'eau et de l'électricité. "De toute façon", a indiqué devant le Parlement européen **Manuel Marin**, vice-président de la Commission



Michel Gadoulet



M. Kieran-John O'Cuneen

européenne, "l'aide à la reconstruction devra avoir un fort contenu régional". M. Marin a rappelé qu'en 1994, l'Union européenne a dépensé environ 350 millions d'ECU pour aider le Rwanda et plus de 500 millions si on compte les contributions bilatérales et celles des organisations non gouvernementales. □

ILS ONT DIT OU ÉCRIT

La montée des nationalismes est inquiétante, mais pas si considérable. Je ne la redoute donc pas. Mais il faut quand même se dépêcher de multiplier les interconnexions entre nos pays européens, afin que les poussées nationalistes se brisent sur de nouvelles réalités structurelles.

Le président français François Mitterrand,
dans "Le Figaro"
du 9 septembre 1994

Je conserve de ma formation marxiste la conviction que ce ne sont pas les individus qui font l'histoire, mais bien l'histoire qui fait les individus. Certes, certains peuvent freiner l'histoire en marche plutôt que de lui faire sauter un pas. Mais cela ne dure guère. Que reste-t-il aujourd'hui de ce qu'ont fait Hitler et Staline? Or personne n'a jamais concentré autant de pouvoir qu'eux.

Jacques-François Thisse,
économiste, dans "Le Soir"
du 2 septembre 1994

Les nations européennes ne se sentiront bien dans un ensemble politique que si elles ont la possibilité - en cas de crise ou à un moment donné de leur histoire - d'en sortir. Il faut un statut pour les Etats du continent européen qui ne voudraient pas rejoindre l'Union ou pour ceux qui, après avoir fait un bout de chemin, souhaiteraient ne pas aller plus loin.

Alain Lamassoure,
ministre français
aux Affaires européennes,
dans "Infomatin"
du 12 septembre 1994



Robert Schuman

Sans l'Allemagne, tout comme sans la France il serait impossible d'affirmer l'Europe.

EURINFO est édité
par le Bureau en Belgique
de la Commission
européenne
73 rue Archimède
1040 Bruxelles
Tél. (02) 295 38 44

Secrétaire de rédaction:
François JANNE D'OTHÉE

Les articles signés n'engagent que leurs auteurs et n'expriment pas nécessairement la position de la Commission.

La reproduction des articles est autorisée, sauf à des fins commerciales, moyennant mention de la source et envoi au Bureau en Belgique de la publication.

© CECA-CEE-CEEA
Bruxelles-Luxembourg 1994
CC-AH-94-008-FR-C

Lay-out et mise en page: Kaligram