

Il faut munir l'Europe d'une autre boussole

Opinion

Francisco Vigalondo,
Domenico Rossetti
di Valdalbero, Jean Marsia
et François Mennerat

Union des fédéralistes
européens

■ L'Europe a besoin d'une autre boussole que celle de la globalisation, celle d'une "volonté de sens" en tant que corps social européen solidaire, qui guidera les choix à réaliser au-delà du seul libre-échange.

Les questions de productivité et de compétitivité européennes (Rapport Draghi), de réindustrialisation de l'Europe (cf. Plan industriel dans le futur mandat d'Ursula von der Leyen) et d'achèvement du Marché intérieur (Rapport Letta) ont récemment animé les débats sur l'avenir de l'Union européenne. Mais pour qu'une union puisse résister aux aléas de l'histoire, il lui faut un sens qui aille au-delà des questions matérielles, économiques et réglementaires. Un saut dans le passé peut nous éclairer.

En 1569, l'Union de Pologne-Lituanie formait l'un des royaumes les plus puissants et les plus prospères d'Europe. Cette union, la *Rzeczpospolita* constituait une sorte de république nobiliaire guidée par un roi élu par une assemblée de nobles qui tous, grands ou petits, avaient le même poids pour bloquer individuellement les décisions. La règle du *liberum veto* avait été conçue pour préserver un certain libéralisme aristocratique face au pouvoir central de la monarchie et pour promouvoir un consensus politique.

Malgré la vertu de ce système, sa mise en œuvre a laissé à désirer lorsque d'autres monarchies-États, fortement centralisées, ont émergé autour de l'Union et ont rivalisé avec elle.

La gouvernance qui avait permis de gérer, en interne, la résolution pacifique des conflits, s'est montrée incapable d'affronter efficacement les défis externes. L'Union manquait d'unité nécessaire pour guider son ac-

tion politique en tant que corps social unique. Faute d'un sentiment de responsabilité partagée, les nobles polonais et lituaniens prenaient leurs décisions en fonction de l'intérêt de leurs familles et de leurs domaines personnels. Le marchandage des votes entre les nobles et l'ingérence des royaumes étrangers qui en profitaient pour influencer la gouvernance de l'Union, a progressivement fait gripper le système. L'Union des deux nations s'est divisée jusqu'à la perte complète de son autonomie étatique.

Mutatis mutandis, l'Union européenne (UE) d'aujourd'hui repose sur un système de régulation politique comparable au *liberum veto* de la *Rzeczpospolita*, en visant à répondre prioritairement aux be-

soins individuels des États-nations souverains.

Seulement une apparence de sens

La recherche permanente de consensus au sein du Conseil européen tient lieu d'*unité de sens* des mesures adoptées. Ce système a fonctionné de manière satisfaisante tant que la globalisation a été le phénomène prédominant des relations internationales et aussi long-

temps que les États membres poursuivaient un intérêt mutuel d'intégration économique. La stabilité obtenue grâce au pouvoir normatif (cf. l'extension du nombre de règles communes) a donné une apparence de sens aux politiques de l'UE. La globalisation est



devenue la boussole de l'UE, union de sens et sens d'union.

Malheureusement, cette apparence de sens se volatilise inévitablement dès lors qu'il s'agit de prendre des décisions qui touchent le cœur des politiques étatiques, que la Russie agresse son voisin et que la concurrence s'intensifie avec des acteurs comme la Chine et les États-Unis. Une fois constatées les limites indéniables de la globalisation, ce que le paradoxe de Rodrik a énoncé en ces termes: "La démocratie, la souveraineté nationale et une intégration économique poussée sont mutuellement incompatibles: il est possible de combiner deux des trois possibilités, mais il n'est jamais possible d'avoir les trois simultanément et entièrement", la nécessité de doter l'Europe d'une autonomie stratégique s'est révélée essentielle.

Les conclusions des rapports de Mario Draghi et d'Enrico Letta ne laissent pas l'ombre d'un doute à ce sujet. Or, la manière d'y parvenir sans avancée significative de l'intégration européenne est loin d'être claire. Car le paradoxe de Rodrik se traduit en géopolitique avec des paramètres spécifiques. Ici, le trilemme se trouve dans l'impossibilité d'atteindre à la fois l'autonomie stratégique, le libre-échange et la sécurité.

Ce paradoxe géopolitique explique pourquoi dans le cadre de la globalisation, où l'UE s'est concentrée sur le libre-échange et la sécurité (prospérité et paix), son autonomie stratégique s'est rétrécie en faveur des interdépendances économiques et normatives.

Le chemin de l'intégration différenciée, à laquelle l'UE s'est résolue depuis les années 1990, a favorisé la prédominance d'une logique intergouvernementale où le marché unique est régi par la loi (directives ou règlements) alors que les politiques relevant du pouvoir d'un État fédéral demeurent régies par une fragile coordination volontaire.

En cherchant à gagner d'abord dans l'autonomie et le libre-échange, l'UE a inévitablement dû affronter une perte dans le domaine de la sécurité, ce qui va au détriment de la raison d'être fondatrice de l'Union. Or, si on voulait plutôt relier autonomie et sé-

curité, le libre-échange et les rapports techno-normatifs sur lesquels il repose ne seraient plus capables de continuer à donner le sens de l'unité politique européenne.

Pas une cause mais une conséquence

La nature de ce paradoxe conduit à comprendre que la radicalisation croissante des choix politiques à l'intérieur des États membres comme au niveau européen n'est pas une cause mais une conséquence des dysfonctionnements du système politique européen.

Bien avant la guerre d'Ukraine, des personnalités politiques européennes comme Pascal Lamy, avaient déjà averti qu'une "volonté de puissance oblige l'Europe à se constituer en un espace politique, un demos européen", en soulignant que "ce n'est pas le passage à une règle de majorité qui va faire qu'on va décider à la majorité d'une intervention militaire".

Certes, la géopolitique est liée à la volonté de puissance des États, mais un grand pouvoir implique de grandes responsabilités. On ne peut pas attendre de l'UE qu'elle exerce des compétences étatiques dans les rapports de pouvoir internationaux sans assumer la responsabilité démocratique qui résulte d'une "relation constante entre les dirigeants et le peuple" comme l'évoquait Winston Churchill.

La notion éthérée d'"avancée dans l'intégration communautaire" doit laisser place à celle d'autonomie stratégique commune, désormais vraie nécessité, dont l'expression politique sera l'instauration d'une union fédérale européenne. Il faut munir l'Europe d'une autre boussole que celle de la globalisation, celle d'une "volonté de sens" en tant que corps social européen solidaire, qui guidera les choix à réaliser au-delà du seul libre-échange. Autrement, face à la volonté de puissance de la Russie, des États-Unis et de la Chine, l'Europe unie risque de connaître le destin de l'Union de Pologne-Lituanie.

→ Titre de la rédaction. Titre original: "La volonté de sens de l'Europe"

OPINION

Non à la démission sur les émissions polluantes

■ Que ce soit au niveau social, budgétaire, politique, environnemental et de la santé, rien ne va dans la décision de reporter à 2027 la mesure des "zones de basses émissions".



Étienne de Callatay (*)
Économiste

À Bruxelles, MR, Engagés et PS se sont mis d'accord pour reporter de deux ans, de 2025 à 2027, l'interdiction de circulation dans la ville-région des véhicules diesel Euro5, mesure dite de la "zone basses émissions" ou encore "Lez" pour Low Emission Zone. L'argument se veut social: les propriétaires des voitures concernées n'ont pas les moyens de changer de véhicules. Ils sont sujets à ce qui est qualifié de double peine. En effet, ne disposant pas des ressources pour acheter un véhicule neuf, ils vont vendre leur voiture actuelle à prix massacré, vu les exigences environnementales en question, et vont devoir acheter une autre voiture d'occasion à prix inflaté, puisque la demande se reportera sur les voitures conformes.

Nuire à la santé

Mais il y a tout lieu de contester que ce report soit social. Connaît-on le profil socio-économique des conducteurs concernés? Certes, ce ne sont vraisemblablement pas les mieux nantis, mais n'y a-t-il pas nombre de ménages de la classe moyenne, voire classe moyenne supérieure, dont une voiture serait concernée? Indiquons ici qu'à Bruxelles, 58% des ménages n'ont pas de voiture, mais ont à endurer les nuisances de celle des 42 autres pour cent, sans parler de celles des navetteurs. De plus, si être social est se préoccuper prioritairement des plus faibles, il ne faut pas considérer la faiblesse que sous le prisme du revenu. La santé est primordiale. Et les études (voir Scienzano) le montrent de manière indubitable, en deux points à marteler: la pollution atmosphérique tue et la restreindre améliore rapidement la santé. Par ailleurs, il y a tout lieu de penser que le ménage qui a des difficultés pour changer de voiture aujourd'hui aura autant de difficulté dans deux ans!

Quelle incohérence! On a autour de la table des partis qui disent se précoc-

cuper prioritairement de la santé, mais dont la première décision est de nuire à la santé, et qui plus est, de personnes faibles qui ne sont pas responsables de leur sort. Des partis qui parlent de prévention en matière de santé mais dont la première décision va dans le sens parfaitement contraire. Des partis qui cherchent des économies budgétaires mais dont la première décision creuse le déficit de la sécurité sociale.

Silence

Et comme si cela ne suffisait pas, outre les volets sociaux, de santé et budgétaire, il y a encore les dimensions politique et environnementale à dénoncer. Que ne dit-on pas qu'il importe d'inscrire les décisions dans la durée, de permettre aux citoyens et aux entreprises d'anticiper, de planifier et de s'organiser. Or, ici, que fait-on? L'exact opposé, au prix de la crédibilité de l'action publique. Bien sûr que, quand change la donne, il faut pouvoir infléchir les politiques en place, mais non sans – "la main tremblante", aurait dit Montesquieu – avoir soupesé les effets négatifs de l'instabilité et de l'imprévisibilité. Que dire à ceux qui ont fait l'effort de s'adapter et ont – mal – vendu leur véhicule ces derniers temps? Qu'ils ont été bêtes de prendre en compte le calendrier fixé par le politique? "La transition" est une belle expression, où chacun avance et progresse, mais ici on récompense les retardataires et on promet la procrastination!

Une zone de basse mission peut ne pas être la meilleure manière pour atteindre des objectifs environnementaux sur lesquels nous nous sommes engagés, mais alors, que l'annonce de son report soit assortie d'une autre mesure environnementale forte et immédiate, et qui ne grève pas davantage les finances régionales, déjà plus qu'obérées. Or, là, c'est le silence des partis susmentionnés.

Le report de la zone de basses émissions sans mesure de substitution plus efficace est une mauvaise idée. Espérons donc que cette dernière arrive, et vite. La circulation pulmonaire vaut bien la circulation des vieux diesels!

→ (*) etienne.decallatay@orcadia.eu