# Opinions

# L'Europe, la tentation souverainiste et le silence des agneaux

**FRÉDÉRIC MAURO**

*Chercheur associé à l'IRIS*
*Avocat au barreau de Bruxelles*

La crise du Covid-19 a ouvert la boite de Pandore des passions néfastes. Haro sur la mondialisation! À bas l'Europe! Sus au gouvernement (surtout en France)! La zizanie règne entre les principaux blocs et au sein même des blocs. L'Europe semble profondément divisée entre l'Est et l'Ouest, le Nord et le Sud, les riches et les pauvres. Même à l'intérieur des États, les espaces politiques n'ont jamais été aussi fragmentés.

Que sortira-t-il de cette crise pour l'Union européenne? Pour l'instant, le plus de «souveraineté» fait l'unanimité. Économique, industrielle, numérique, technologique celle-ci est mise à toutes les sauces… Mais au profit de qui? De l'Union ou bien de ses États membres? La crise se dénouera-t-elle par plus ou par moins d'Europe? Personne ne sait.

## Imposture absolue

Dans ce contexte, il faut raison garder. Non, la situation n'est pas meilleure ailleurs, ni aux États-Unis, ni au Brésil, ni en Russie et surtout pas en Chine. Et non, un retour au nationalisme le plus étriqué qui imposerait la fermeture des frontières n'est pas souhaitable.

Du reste il y a une imposture absolue à faire croire que le retour aux États-nations serait le remède. Comme s'ils avaient disparu de la scène institutionnelle européenne. Quelle farce! Ce sont des États membres qui s'opposent au sein du Conseil européen, que ce soit entre les Pays-Bas et l'Italie sur les coronabonds, ou entre la Hongrie, la Pologne et le reste de l'Union sur les libertés publiques.

Les seules structures qui fonctionnent – la Banque centrale européenne, la Commission et le Parlement européen sont des institutions d'essence supranationales où les décisions échappent à la règle de l'unanimité pour mieux défendre l'intérêt général.

On peut certes reprocher à ces institutions quelques maladresses dans leur communication. Mais leur réponse a été massive et sera aussi efficace que possible dans le cadre juridiquement contraint qui est le leur.

Peut-on dire que les réponses données par les gouvernements nationaux aient été plus massives et plus efficaces? Peut-on dire que le Royaume-Uni, qui a recouvré l'intégralité de sa «souveraineté», a apporté une meilleure réponse à la crise? Manifestement non.

Si l'Union a failli, ce sont ses États membres qui en portent la responsabilité, en mesurant chichement leur solidarité. L'Union n'a à sa disposition que peu d'instruments lui permettant d'exercer cette solidarité. Sans l'accord unanime des États membres, ni la Commission ni le Parlement européen pourtant démocratiquement élu ne peuvent voter un budget et encore moins lever l'impôt.

Pourtant, chaque fois que l'Union dispose d'une compétence exclusive, comme en matière de négociations commerciales, elle peut tenir la dragée haute aux autres blocs et avoir une vision authentiquement «géopolitique», c'est-à-dire ne pas être vassale des États-Unis, faible vis-à-vis de la Chine ni en conflit permanent avec la Russie.

Au contraire, chaque fois que les États membres sont aux commandes, comme en matière de défense ou d'affaires étrangères, ils agissent en ordre dispersé et à la fin chacun s'aligne, en fonction de ses intérêts les plus immédiats, sur les positions d'un acteur plus puissant.

## Solutions inachevées

La fragilité de l'Union tient au fait que ses États membres n'ont mis en place que des solutions inachevées: une monnaie commune sans budget et sans politique fiscale et une politique de défense, sans instruments de défense, au premier rang desquels une instance de décision efficace et légitime.

La solution crève les yeux: l'État fédéral. Le problème est que, depuis 2005 et l'échec des referendums français et néerlandais, le mot est tabou. Et c'est précisément pour cette raison que l'Union est en grand péril.

> Peut-on dire que le Royaume-Uni, qui a recouvré l'intégralité de sa «souveraineté», a apporté une meilleure réponse à la crise? Manifestement non.

Plus que jamais les fédéralistes doivent s'exprimer et non pas se taire comme les agneaux que l'on mène à l'abattoir. Car le secours ne viendra pas des dirigeants des États membres. Ils ont déjà assez de mal à diriger leur propre pays dans la tempête. Ils n'en feront pas plus, soit qu'ils ne le veulent pas, soit qu'ils ne le peuvent pas. Ils ont été élus par leurs concitoyens et rendront des comptes à leurs électeurs. On ne peut pas leur en vouloir.

Alors que faire? Et bien parler, débattre, en un mot faire de la politique et prendre une part active aux débats à venir au sein de la convention sur le futur de l'Europe. L'heure fédérale viendra lorsqu'au moins un parti politique transnational portant cet objectif aura suffisamment d'élus pour faire triompher sa vision de l'intérêt général européen.

Comme le disait Thucydide, les plus braves seront sûrement ceux qui ont la vision la plus claire de ce qui est devant eux et le courage de sortir à sa rencontre.

© BELGA

**La crise se dénouera-t-elle par plus ou par moins d'Europe? Personne ne sait.**

# L'aviation doit-elle être sauvée?

**DIDIER LEBBE , ELODIE MERTZ ET MARIE SPAEY**

*CNE - Greenpeace - Inter-Environnement Wallonie*

Ensemble, les syndicats et les organisations environnementales défendent une vision durable pour l'avenir de l'aviation, durable pour les employés et le climat.

Les compagnies aériennes souffrent d'une mauvaise santé financière. Le trafic aérien a été réduit à presque zéro. KLM -Air France, Lufthansa et la compagnie belge Brussels Airlines ont demandé le soutien financier des gouvernements nationaux. Brussels Airlines va plus loin en annonçant le licenciement de plus de 1.000 de ses employés.

Cependant, est-il justifiable en période de réchauffement climatique, de budgets déréglés et de pauvreté croissante de soutenir autant un secteur aussi polluant que l'aviation? Si nous voulons vraiment mettre en place une transition durable et sociale, c'est maintenant. Le gouvernement doit s'impliquer dans ce secteur pour s'engager sur la voie de la mobilité durable.

Les stewards, les pilotes, les bagagistes et bien d'autres veillent à ce que des milliers de passagers arrivent à temps à destination. Ces personnes sont aujourd'hui dans l'incertitude, sans savoir quand et si elles auront encore un emploi.

L'aide financière sera allouée en fonction de la position stratégique de ces entreprises et de l'impact sur l'emploi. Cependant, en tant que société nous devons éviter que le contribuable ne paie pour le risque qui revient normalement à l'actionnaire. Nous devons également éviter de retomber dans le business-as-usual après la crise.

L'aviation est responsable de 5% des émissions mondiales de gaz à effet de serre. Il s'agit d'un des rares secteurs où les émissions augmentent. L'Union européenne s'attend à ce que la part du trafic aérien dans les émissions totales soit multipliée par cinq d'ici 2050 en raison de la croissance exponentielle du secteur. Des politiques supplémentaires sont donc nécessaires pour atténuer l'impact climatique associé.

## S'asseoir dans le cockpit

La crise du coronavirus offre aux gouvernements l'occasion de revenir s'asseoir dans le cockpit et de repenser fondamentalement la manière dont nous organisons notre mobilité. Il est nécessaire de planifier à long terme la manière dont nous pouvons continuer à garantir aux gens la possibilité d'une mobilité nationale et internationale et atteindre parallèlement les objectifs de l'accord de Paris sur le changement climatique. Après tout, les aéroports peuvent jouer un rôle d'avenir en assurant une meilleure adéquation entre le trafic ferroviaire et aérien. En utilisant efficacement les infrastructures existantes, les installations pour les passagers et le personnel qualifié déjà présent dans les aéroports, il est possible de développer un réseau de transport durable optimal.

> Avec l'interdiction des vols court-courriers, le gouvernement peut imposer à un aéroport de ne plus desservir certaines destinations et d'utiliser les liaisons ferroviaires à la place.

Le trafic aérien et le trafic ferroviaire international peuvent être compatibles si un gouvernement le prévoit, le dirige et l'impose. Avec l'interdiction des vols court-courriers, le gouvernement peut imposer à un aéroport de ne plus desservir certaines destinations et d'utiliser les liaisons ferroviaires à la place. Les vols pour lesquels le train n'offre aucune alternative doivent passer à des carburants durables.

Le secteur doit se détacher de son obsession de croissance. Tout cela doit être fait dans l'optique d'une tarification équitable pour les personnes et l'environnement. Une taxation équitable de l'aviation doit également en faire partie également partie.

Saisissons cette opportunité. En partant de l'infrastructure actuelle, gardons le personnel au travail et impliquons-le dans un scénario futur dans lequel la mobilité reste possible pour tout le monde tout en tenant compte de la crise climatique. Profitons de ce momentum pour montrer qu'une transition durable peut aussi être sociale.