

La lettre mensuelle d'actualité européenne

10 décembre 2018 N° 05/100 – 2 €

Au sommaire de ce mois :

Éditorial. 10 ans d'actualité européenne, et maintenant ?

De tout un peu :

- *Aérospatiale et aéronautique, l'Europe avance et s'installe.*

Airbus s'installe en Chine

Aérospatiale : une fusée italienne fiable, mais n'y-a-t-il pas risque de dispersion ?

A propos d'Ariane 6

En route pour Mercure

- *Vendeurs de nationalité*

- *Train à hydrogène : une technologie française au service de...l'Allemagne !*

- *Revoir nos modes de production : le BREXIT nous interroge.*

Le dossier du mois

- *Élections européennes : comment faire pour mobiliser nos concitoyens et sortir des débats franco-français ?*



Élections européennes :

Le 26 mai, je vote !

Éditorial: 10 ans d'actualité européenne, et maintenant ?

Par Alain RÉGUILLON

Il y a 10 ans, je décidais de proposer une lettre mensuelle traitant de l'actualité européenne. Elle était diffusée par l'association « Europe Info », gérant le Centre d'information Europe Direct, association fusionnée avec la Maison des Européens en 2011.

Peu de temps après, Alain MALÉGARIE me rejoignait pour donner plus de corps à cette initiative, notamment en ce qui concerne les aspects liés à la monnaie unique ; il était alors le directeur de l'Institut de l'Euro.

Au fil des ans, cette lettre est devenue plus dense, plus diversifiée et de meilleure qualité. Elle était aussi présentée chaque début de mois à un public assez important mais qui s'est fortement amenuisé ces deux dernières années.

La formule n'est-elle plus adaptée ? Les soirées sont-elles moins pertinentes considérant la masse d'information existante ? Nous ne sommes pas parvenus à en identifier les raisons. Nous avons cependant insisté et nous tentons de maintenir le cap tout en nous interrogeant sur l'avenir d'une telle publication !

En 2011, nous intégrions cette lettre dans une publication plus ambitieuse : Carnet d'Europe. En 2013, Carnet d'Europe devenait une des collections de l'association d'édition Presse fédéraliste. Dans cette collection nous avons édité plusieurs livres, dont deux premiers numéros d'une compilation de tous les articles écrits depuis 2008. Deux autres tomes seront édités début 2019, offrant ainsi la chronologie d'un nombre important de sujets qui permettent de suivre l'évolution de thématiques sur 8 ou 10 ans.

En cette dixième année, nous présentons le 100^e numéro de cette lettre. C'est pour nous l'occasion de deux démarches.

La première est de nous interroger sur son maintien, sur son contenu, sur sa fréquence de parution et sur la manière de la diffuser.

La seconde est de profiter de la proximité des élections européennes pour réfléchir à la manière dont nous pouvons nous impliquer dans une campagne qui s'annonce difficile est incertaine quant au devenir de l'Union.

Cette interrogation, cette réflexion, nous ne pouvons pas les conduire seuls. C'est à nos lecteurs et aux quelques, encore, fidèles de nos soirées que nous nous adressons pour essayer :

- d'avoir des réponses qui nous permettent de rebondir sur ce qui existe
- de bien identifier ce sur quoi il va falloir insister durant la campagne d'information qui précédera les élections.

Vos réponses seront précieuses car, dans le premier cas, elles serviront à prendre les décisions utiles à continuer ou pas ! Et s'il y a continuité, comment et pourquoi ? Dans le deuxième cas, elles permettront de créer les bons outils de communication et d'information pour les législatives de mai 2019.

A cette lettre est joint un questionnaire pour vous aider à nous répondre.

Je compte sur votre retour et vous souhaite bonne lecture de ce 100^e numéro.

Lyon, le 10 décembre 2018

De tout un peu

Aérospatiale et aéronautique, l'Europe avance et s'installe.

Airbus s'installe en chine. Ce n'est pas la première usine d'Airbus dans ce pays qui est le premier débouché pour les avions commerciaux. Il devrait le devenir pour les hélicoptères civils, la Chine ayant décidé de développer sa flotte, tant pour faire face au besoin d'évacuation lors d'accidents que de lutte contre les feux de forêt. Avec l'implantation d'une 3^e usine dédiée à la construction d'hélicoptères H135 à QUINGDAO dans le Nord du pays, la chaîne de fabrication sortira 18 appareils par an avec un engagement chinois d'en acheter 100 sur les sept prochaines années pour un total de 700 millions d'euros.

La Chine est le deuxième marché mondial d'hélicoptères derrière les USA, mais le plus dynamique avec une croissance annuelle de 20 %, d'où l'importance de cette implantation.

Au-delà, une commande de 180 avions pour un montant de 18 milliards de dollars devrait être finalisée en janvier 2019 lors du salon aéronautique de ZHUHAI

Aérospatiale : une fusée italienne fiable, mais n'y-a-t-il pas un risque de dispersion ? Le constructeur italien AVIO a participé à l'aventure d'Ariane depuis le début, en mettant son savoir-faire de motoriste au service du lanceur européen. A partir de 2000, il décide de monter sa propre fusée, le petit lanceur VEGA. Entré en vigueur en février 2012, ce lanceur, très fiable, a effectué 12 tirs, tous réussis. Avec un nouveau moteur fonctionnant avec un mélange de méthane et d'oxygène liquide, la fusée VEGA devient plus puissante et moins chère, d'où un avenir assuré pour les prochaines années. La diversité des recherches permettant l'amélioration de tels lanceurs donne des envies à l'Allemand OHB et à l'Espagnol PLD Space. La diversité peut être un atout si elle ne fait pas naître un esprit de concurrence entre Européens. Tous ces constructeurs doivent jouer la complémentarité s'ils veulent avoir des chances de continuer à exister sur le marché des lanceurs. La Commission européenne et le Parlement européen ont le devoir de veiller à cela !

Quelques caractéristiques techniques de la gamme des trois lanceurs à l'horizon 2020.

- VEGA : 35 m de haut, 2,2 tonnes de charge et une poussée de 350 tonnes.
- ARIANE 6.2 : 62 m de haut, 5 tonnes de charge et une poussée de 800 tonnes
- ARIANE 6.4 : 62 m de haut, 11 tonnes de charges et 1500 tonnes de poussée.

Les trois fusées fonctionnent avec le même type de moteur à propulsion.

A propos d'ARIANE 6. C'est en cette fin d'année que doit commencer la production d'ARIANE 6, successeur de la fusée ARIANE 5. Le premier vol inaugural est prévu pour le 16 juillet 2020. C'est une fusée d'un autre type que celle construite jusqu'à ce jour. Elle sera modulable selon les missions à remplir, allant de l'envoi de petits satellites de 50 à 150 kg à lancer par grappes, à des engins géostationnaires de 5 tonnes, en passant par des satellites de navigation tel que GALILEO. Elle devrait aussi pouvoir être en partie récupérée tant en ce qui concerne le moteur que le 1^{er} étage de la fusée. Reste à maîtriser son retour dans l'atmosphère en évitant sa désintégration, car sa vitesse sera bien supérieure à celle du lanceur SpaceX qui vole à 7000 km/heure. Parmi les nouveautés de cette fusée, la mise au point d'un nouveau moteur à bas coût et le remplacement de la structure métallique par de la fibre carbone.

L'objectif est aussi d'en faire, dans les années 2025-2030, un engin européen de vols habités, rattrapant en cela les Américains qui, avec SpaceX lanceront un vol habité dès 2019 et l'Inde qui en programme un pour 2022. Le savoir-faire existe puisque l'industrie européenne a déjà fait voler une capsule de type APOLLO, le cargo spatial ATV qui a ravitaillé la station internationale et bientôt ORION, module à propulsion des capsules habitées de la NASA.

Tout cela a un coût et il ne faut pas que les États spatiaux baissent la garde pour des raisons purement comptables. La concurrence est rude et le sera de plus en plus. Les Américains sont en pointe, les Chinois se

préparent, les Indiens sont déjà en course et les Russes ne restent pas inactifs. Des investissements sont d'ores et déjà engagés pour quelque 4 milliards d'euros : un bâtiment aux Mureaux (Yvelines) pour le montage de l'étage principal d'Ariane 6, la construction d'un nouveau pas de tir en Guyane (600 millions) et la recherche/développement utile à la mise au point de cette nouvelle fusée.

Tant les États que les industriels et les institutions européennes ont une part de responsabilité importante dans le bon déroulé de ce programme qui, au-delà de l'aspect technologique, est aussi un formidable levier économique, scientifique et d'indépendance de l'Union. Le spatial est un des atouts majeurs de la puissance des États continents et le sera de plus en plus. Nous ne devons pas rater ce rendez-vous avec l'histoire !

En route pour MERCURE. Cela fait plus de 10 ans que l'agence spatiale européenne prépare cette mission. Ce n'est pas la première fois que Mercure intéresse les terriens. En 1973, les Américains lançaient une première sonde, Mariner 10, sur les conseils d'un mathématicien et ingénieur italien, Giuseppe Colombo, dit « Bepi ». C'est d'ailleurs ce nom qui identifiera le programme européen : BepiColombo. En 2004 les USA envoient une seconde sonde qui, entre 2011 et 2015 va effectuer des relevés indiquant la présence d'un champ magnétique similaire à celui généré par les mouvements du noyau métallique de la terre. La minuscule planète abrite un gigantesque noyau liquide riche de fer et de soufre représentant plus de trois quarts de la planète. Une découverte que les planétologues ne parviennent pas à expliquer. Alors, découvrir ce secret aidera à mieux comprendre et connaître notre propre planète. C'est à cela que les Européens ont décidé de s'atteler. Ils ne seront pas seuls, puisque l'agence spatiale japonaise participera à cette mission en fournissant l'une des deux sondes qui permettront des relevés plus précis que ceux des Américains. Plus précis car deux sondes travailleront en complémentarité en des points différents de Mercure favorisant ainsi un croisement de données plus compétes et donc susceptibles de lever le mystère de ce champ magnétique.

Immense chantier que cette mission qui durera 7 ans afin de parcourir les 9 milliards de km qui nous séparent de Mercure.

Quelques données techniques :

- BepiColombo est composée d'un module de propulsion et de deux orbiteurs comprenant 16 instruments de mesures
- 9 survols de planètes à 216 000 km/h seront nécessaires afin d'éviter l'attraction du soleil
- la Terre sera survolée le 13 avril 2020, Vénus sera survolée le 16 octobre 2020 et le 11 août 2021
- l'arrivée en orbite est prévue le 5 décembre 2025 après 6 survols de Mercure entre octobre 2021 et janvier 2025.
- il faudra 7 ans de voyage avant d'atteindre la cible et effectuer les mesures
- durant tout ce voyage, ce sont des moteurs solaires qui seront utilisés afin d'assurer une quantité d'énergie suffisante pour atteindre l'objectif.
- La sonde américaine n'a pu passer qu'à plus de 15 000 km au sud de la planète Mercure. La sonde européenne orbitera entre 400 et 1500 km d'altitude pour effectuer les relevés géologiques ; la sonde japonaise naviguera entre 400 et 12 000 km d'altitude. Avec deux points de mesure du champ magnétique, nous devrions mieux comprendre comment il est perturbé par des bouffées de particules chargées (appelées vent solaire).

Alors, Mercure, qu'est-ce que c'est ? La planète la plus proche du soleil avec des écarts de température qui vont de 400° le jour à -150° la nuit. Une année sur Mercure dure 88 jours terrestres (temps de révolution autour du soleil). C'est un petit caillou grisâtre constellé de cratères, un peu comme sur la lune, mais en plus gros avec 5000 km de diamètre. On le croyait désert et mort, mais il n'en est rien ; la mission doit le confirmer.

Le lancement des sondes a été opéré le 20 octobre 2018 depuis la base de Kourou, à bord d'une fusée Ariane 5. Le coût de la mission est évalué à 1,7 milliard d'euros.

Mission à suivre...

Vendeurs de nationalité. Après le Parlement européen qui s'est inquiété de cette pratique, poussant la Commission européenne à préparer un rapport sur le sujet, l'OCDE vient de publier la liste de quelque 100 pays qui pratiquent la vente de nationalité. Certes, cela est légal et l'Union européenne, en droit, n'a pas à se mêler de cela puisqu'il s'agit d'une prérogative qui reste de la souveraineté des États. Ceci étant, une telle pratique peut conduire au blanchiment d'argent sale ou s'assimiler à de la fraude fiscale. Ainsi, un Français qui viendrait à acquérir la nationalité dominicaine et qui placerait de l'argent en Suisse pourrait utiliser son deuxième passeport. De ce fait, l'information, au lieu d'être adressée à la France et au fisc français, le serait à la Dominique et la France ne connaîtrait rien de ce placement.

Plus grave, une telle pratique peut porter atteinte à la sécurité, facilitant la libre circulation au sein de l'Union européenne par exemple. Et cela n'est pas une fiction car 8 pays membres de l'Union pratiquent la vente de passeport : Autriche, Chypre, Grèce, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte et le Portugal. Aucune condition requise en termes de durée de séjour ou d'imposition. Il suffit d'investir une somme qui varie de 2 millions d'euros à Chypre à 800 000 à Malte. Vous pouvez aussi opter pour un permis de résidence avec un investissement de 170 000€ en une fois ou annuel de 24 000 €.

Les permis de résidence sont une pratique identifiée en France, au Pays-Bas, en Irlande et au Royaume-Uni.

Pour avoir enquêté sur cette pratique dans son pays, la journaliste Daphné CARUANA GALIZIA a été assassinée le 16 octobre 2017. Si, comme le dit le Lobby du secteur « Investment Migration Council » les normes de sécurité et les antécédents des candidats aux « visas en or » étaient vraiment une garantie de leur honnêteté, pourquoi y aurait-il eu assassinat d'une journaliste d'investigation ?

Quelques données sur Malte, pays de 430 000 habitants.

- Jeux d'argent : concentration des grandes entreprises de jeux d'argent
- Malte est devenue l'une des principales destinations de propriétaires de yachts : optimisation de la TVA dans le collimateur de la Commission européenne
- Immatriculation de complaisance : 6^e flotte mondiale avec 2 170 navires qui profitent d'une fiscalité favorable et de contrôles moins rigoureux sur l'état et la provenance des navires
- vente de passeports : elle profite surtout aux Russes et autres riches étrangers. Une activité lucrative pour le pays (3,7 % de son PIB) plus de 11 milliards d'euros. Elle ouvre les portes de l'Union européenne, Malte faisant partie du dispositif SCHENGEN.

Train à hydrogène : une technologie française au service de...l'Allemagne ! L'adage le dit, « Nul n'est prophète en son pays ». Alstom en fait l'expérience avec son train à hydrogène que boude la SNCF, mais que l'Allemagne a homologué en moins de quatre ans. Cette technologie permet pourtant de remplacer des trains diesel dans des secteurs qu'il est difficile d'électrifier.

Le 17 septembre, le premier des 14 trains à hydrogène partait de la gare de BREMERWÖRDE en Basse-Saxe ; le programme de remplacement va s'étaler jusqu'à 2021. Bien que de technologie française, son assemblage en fait un train européen. En effet, s'il est construit dans l'usine Alstom de SALZGITTER, en Basse-Saxe, la carrosserie des wagons vient de KATOWICE en Pologne, les moteurs d'ORNANS dans le Doubs, l'informatique embarquée de Villeurbanne dans le Rhône et la pile à combustible de Tarbes.

Trois autres länder sont intéressés en Bade-Wurtemberg, Rhénanie-du-Nord-Westphalie et en Hesse.

En France, le gouvernement a mandaté le député LaREM en Gironde, Benoit SIMIAN, pour animer une mission train hydrogène. Les régions Occitanie, Bourgogne-Franche-Comté et Nouvelle-Aquitaine seraient intéressées à expérimenter ce nouveau concept ; Le hic est que la SNCF n'est pas convaincue par cette technologie, préférant étudier d'autres formes d'alternance au diesel comme la pile à combustible et le moteur électrique ! Quand en finira-t-on avec des États dans l'État ?

Revoir nos modes de production. Le BREXIT nous interroge. Nul ne sait ce que deviendra le BREXIT, mais chacun peut mesurer que sortir de l'Union européenne n'est pas un long fleuve tranquille et qu'il y a plus à perdre qu'à gagner à rompre une communauté d'intérêts qui, si elle n'est pas parfaite, reste la démarche la plus pertinente.

Beaucoup d'enquêtes ont révélé, sur des sujets très divers, mais en économie notamment, les aberrations de relations industrielles qui, en ces temps de lutte contre les effets du climat, doivent nous interroger sur nos modes de production.

Pour exemple, l'emblématique « Mini » dont on pourrait penser, qu'elle est la marque même du savoir-faire britannique. En réalité, cette voiture est majoritairement européenne. Comme la totalité des marques dites « Anglaises », l'industrie automobile est passée entre les mains de firmes étrangères, depuis les Japonais jusqu'aux Allemands. C'est donc à Oxford, dans une usine allemande de BMW, que s'opère le montage de cette voiture. 1 000 robots, 4500 salariés construisent une voiture toutes les 67 secondes. Mais les pièces viennent de 27 pays, dont 60 % de neuf États de l'Union européenne. L'usine travaillant en flux tendus. Cela nécessite 200 camions qui, quotidiennement, viennent de Calais pour convoier quelque 500 000 pièces provenant de 500 fournisseurs !

Un seul exemple de cette aberration de production : le vilebrequin. Celui-ci est usiné aux forges de Courcelles à Nogent-sur-Marne, il est une première fois acheminé à Birmingham pour y être usiné, puis en Autriche où il est assemblé sur un moteur qui rejoint alors la chaîne de montage. Comme huit voitures sur dix sont exportées, il est probable que ce vilebrequin passera une quatrième fois la Manche pour regagner le continent.

Sur le site d'Oxford, l'arrivée des camions est suivie et programmée par GPS à raison d'une rotation toutes les 1/2 heures et toutes les instructions sont déclinées en 19 langues. A raison de trois voitures produites par minute, il suffit d'une minute de retard dans cette immense bal pour que 84 000 € soient perdus (28 000 €/voiture). Il est aisé de mesurer combien coûterait le BREXIT à cette entreprise si l'on rétablissait les contrôles aux frontières. La chaîne de montage serait probablement transférée sur le continent et 4 500 emplois seraient perdus.

Mais au-delà de cet aspect économique et social, a-t-on mesuré le coût environnemental d'un tel ballet de camions ? En un temps où il convient de lutter contre le réchauffement climatique, ne doit-on pas se poser la question d'un autre mode de construction, en trouvant les moyens d'un circuit plus court afin d'éviter un tel flux de camions sur les routes ? Pour le seul port de Calais, se sont 2 millions de camions par an qui effectuent la traversée, dont 1,6 million sous le tunnel.

Sans doute que la suppression progressive du diesel pour les particuliers aidera à lutter contre le climat. Mais l'urgence n'est-elle pas déjà de s'atteler à réduire le nombre de camions qui circulent sur les routes, en Europe et hors d'Europe ? Il serait bien que les industriels, les syndicats, les gouvernants et les investisseurs se posent les bonnes questions et apportent rapidement de vraies solutions !

Le dossier : Élections européennes : comment faire pour mobiliser nos concitoyens et sortir des débats franco-français ?

Entre le 23 et le 26 mai, les citoyens de 27 ou 28 pays seront appelés à se prononcer sur l'élection de députés européens. En France, les territoires d'Outre-Mer et les Français installés sur le continent américain voteront le samedi 25 mai ; en métropole ce sera le dimanche 26 mai.

C'est une élection à un tour à la proportionnelle. Le scrutin sera national et non plus interrégional. Le nombre de députés sera réparti entre les listes en présence ayant acquis au moins 5 % des suffrages.

Le nombre de député passera de 751 à 705, le Royaume-Uni ne devant plus être représenté s'il y a BREXIT. Huit pays bénéficient de députés supplémentaires pour tenir compte de l'évolution démographique. La France passe de 74 à 79 députés.

La question reste posée en cas de non BREXIT ! Juridiquement, rien ne peut s'opposer à ce que les Britanniques restent au Parlement européen. Dans ce cas, quid des députés supplémentaires déjà répartis ?

A ce jour, il est bien difficile d'imaginer ce que sera cette élection en France, considérant le climat social pour ne pas dire insurrectionnel que nous connaissons. La tentation des listes en présence, à l'image de la France Insoumise, ne sera-t-elle pas de faire de ces élections un référendum contre le Président de la République ?

Si c'est le cas, et cela est à craindre, nous passerons à côté d'un débat essentiel pour l'avenir de l'Union européenne. Et cela est d'autant plus inquiétant que dans la plupart des pays membres, les thèses populistes, voire extrémistes, seront portées par une vague sans précédent de démagogues qui font fi des valeurs de l'Union.

C'est pourtant sur ces valeurs, au-delà des aspects de certaines politiques, qu'il faudrait mettre l'accent. Car revenir sur les valeurs qui fondent l'Union, c'est casser le ciment d'une construction inachevée et de plus en plus fragile. Là est, à mon sens, le plus grand risque quant au résultat du scrutin.

Dénoncer les politiques migratoires, les mesures sur le climat, la libre-circulation des personnes, les accords de libre-échange ou encore la sécurité ne seront que des façades pour mieux cacher la haine de l'autre, prôner le repli sur soi et aiguïser les peurs que la situation actuelle n'aident pas à dépasser.

Rappeler les valeurs de l'Union

Sans valeurs, il n'y a pas de communauté de vie. Alors, celles qui fondent l'UE doivent être rappelées :

- **respect** : où est-il si l'on invective l'autre et si l'on s'insulte entre partenaires ?
- **Dignité humaine** : certes elle doit se concrétiser au sein des politiques de solidarité et trop de laissés pour compte sont encore comptabilisés dans l'Union. Mais ce n'est pas en rejetant les plus démunis au motif qu'ils ne sont pas de notre nationalité que l'on améliorera les choses !
- **Liberté**. Elle est indispensable et ne peut totalement se découpler de la dignité humaine. La libre circulation découle de cette valeur et elle ne doit pas être remise en cause par les « adorateurs » de frontières !
- **Démocratie**. Certes, elle peut être améliorée. Mais il est faux de dire qu'elle n'existe pas et que les institutions ne sont pas légitimes. En quoi le Conseil européen, comprenant les Chefs d'État et de

gouvernement, ne serait pas légitime ? Tous ses membres sont élus démocratiquement dans leur pays. En quoi le conseil de l'Union, comprenant les ministres, ne serait pas légitime ? Les gouvernements qu'il représente sont investis par les parlements nationaux. En quoi le Parlement européen ne serait pas légitime ? Il est élu au suffrage universel direct. Quant à la Commission, probablement l'instance la plus décriée, elle émane d'une double légitimité : celle du Conseil européen qui propose les candidats et celle du Parlement européen qui les investit et la contrôle tout au long de son mandat.

Décrier le « vieux monde » est une chose. Le remplacer en est une autre. Personne à ce jour n'a proposé de nouvelles formes de démocratie qui soient sérieuses, fiables et qui soient établies sur un socle de valeurs qui fasse de l'homme le centre du projet européen !

- **Égalité.** Voilà l'un des mots, l'une des valeurs les plus fragiles et les moins comprises. L'égalité ce n'est pas l'uniformité. L'égalité doit être en droit, en chance de réussir sa vie. L'égalité doit se comprendre en termes d'éducation, de soins, de protection sociale et civile, de travail, et dans tous les éléments qui font que la société offre les mêmes chances à tous les citoyens. Cette valeur mérite toute notre attention, car elle est la plus perfectible, au niveau local, régional, national, européen et international.
- **État de droit.** Tout régime autocratique ne représente pas l'État de droit. Celui-ci repose sur le choix librement consenti des citoyens de désigner leurs représentants, lesquels doivent asseoir leur légitimité sur une société qui respecte le pluralisme, la non-discrimination, la tolérance, la justice, la solidarité et l'égalité entre les hommes et les femmes. Sans l'application de ces préceptes de base, il n'est pas d'État de droit !
- **Droit de l'homme et des minorités.** C'est la base de tout. L'homme doit toujours être au centre des projets de société, donc de la vie politique. Chacun doit être reconnu pour ce qu'il est ; les différences ne devant pas devenir des critères d'exclusion, mais de distinction pour souligner la diversité des êtres et leur complémentarité.

J'entends que ces valeurs seraient occidentales et ne conviendraient pas à certaines catégories de population ! Si l'on doit admettre que, dans quelques pays, l'éducation et la culture peuvent prêter crédit à cet écho, doit-on pour autant considérer que ces valeurs ne sont pas applicables en d'autres lieux qu'en Europe ou en Occident ? Je ne le crois pas. Au siècle des lumières, les critiques allaient bon train contre les philosophes qui osaient prétendre que les hommes étaient égaux. Qui oserait aujourd'hui revenir sur les valeurs que je viens de décrire ? Nous devons maintenir et affirmer ce socle de valeurs, quitte à accepter qu'ils se forment progressivement dans les pays les plus éloignés de ces concepts.

Mais pour les pays membres de l'Union européenne, ils ne peuvent pas être négociables. Lors de leur entrée dans l'Union, tous les pays membres ont accepté ces valeurs ; ils doivent aujourd'hui les respecter ou s'en aller.

Populistes contre progressistes

Certains, dont le Président de la République française, ont la tentation d'opposer populistes et progressistes. Cela est une faute et ne servira qu'à renforcer le populisme, voire à accélérer son penchant vers l'extrémisme.

Le populisme est plus une forme de rejet de l'ordre établi, non par volonté de changer absolument cet ordre, mais parce que celles et ceux qui l'incarnent ne répondent plus à l'attente des citoyens. Alors ces derniers se tournent vers des voix plus fortes, capables de canaliser les colères et de les exprimer, souvent

d'ailleurs à d'autres fins que celles attendues. C'est en cela que la colère est mauvaise conseillère. Elle voile la raison et permet toutes les récupérations.

Dans cette incompréhension grandissante, tout le monde à sa part de responsabilité. Cela n'est pas propre à l'Union européenne, mais aussi aux États, comme nous le voyons aujourd'hui en France.

- Les **responsables politiques** à tous les niveaux, car ils se préoccupent davantage de leur prochaine élection que de dire la vérité aux gens. Ils font reposer les mauvaises décisions, ou considérées comme telles, sur les autres, ne prenant pas la peine d'expliquer et s'approprient les bonnes, ou soit disant bonnes.

La différence entre une mauvaise et une bonne décision réside dans le pourcentage de satisfaction ou d'insatisfaction du peuple à les accepter. A vouloir toujours caresser le peuple dans le sens du poil, on l'abêti et on le trompe.

- **Les médias.** La presse écrite nationale et quelques quotidiens régionaux font plutôt bien leur métier. Si j'en juge par les articles qu'ils rédigent et publient sur les questions européennes. Il en est de même pour la plupart des radios. Je ne peux en dire autant des médias audiovisuels toujours plus intéressés par l'audience que par le sérieux des sujets. Ils sont en grande part responsables de la mauvaise information des citoyens dont on sait qu'ils privilégient ce moyen de communication pour s'informer. Il y a cependant quelques bonnes émissions susceptibles d'enrichir le téléspectateur, mais il est vrai que, majoritairement, celui-ci préfère un jeu télévisé ou un film, disant ensuite qu'il est mal informé !
- **Les citoyens.** Ils ont donc une part de responsabilité non négligeable dans ce qui leur arrive. La montée de l'individualisme conduit à ne voir que son quotidien et à ne pas considérer son environnement proche. Le confort, même relatif, est privilégié à l'intérêt public. C'est ainsi que, plutôt que de s'investir pour faire bouger les lignes, ils préfèrent se recroqueviller, râler et se laisser aller à soutenir les populistes qui souvent cachent des extrémistes. Nombre de citoyens décident aussi de ne plus voter, certains ne l'ayant d'ailleurs jamais fait. Ce n'est pas ce qui fera changer la société. Nos ancêtres sont pour beaucoup morts pour ce droit. Ne pas l'exercer est un déni de démocratie. « *Qui ne vote pas, n'a pas le droit à la parole* » ! Quant aux mouvements irraisonnables que nous connaissons aujourd'hui en France, ils auraient pu être évités si les citoyens s'étaient davantage impliqués en amont.
- **Les partis politiques et les syndicats.** Devenus des machines à maintenir leur existence en dehors de tout accompagnement des évolutions de la société, ils sont délégitimés. Les partis sont eux, plus particulièrement, devenus des machines à prendre le pouvoir, mais pourquoi faire ? Leur faute est grande car, s'ils avaient su adapter leur fonctionnement et leur projet, ils auraient continués à drainer nombre de nos concitoyens, sachant recueillir leurs doléances et traduire leurs attentes. Partis et syndicats ont un devoir d'éducation civique qu'ils n'exercent plus. Il ne faut pas qu'ils s'étonnent de leur désaffection et de leur rejet.
- **Les gouvernants.** Ils ne sont plus en phase, et depuis longtemps, avec le peuple. La démocratie a besoin d'un rapport constant entre les lieux de pouvoirs et ceux où leurs décisions s'appliquent. Quand il y a divorce entre les deux, il ne faut pas s'étonner, là encore, de mouvements insurrectionnels toujours récupérés par les factieux. Le manque de pédagogie, la coupure avec le terrain -faut de relais décredibilisés comme les partis ou les syndicats- et le sentiment de faste des institutions sont autant de raisons de creuser l'écart entre « gouvernants et gouvernés ».

Tout cela se mesure à l'échelle de l'Union européenne. Et comme cette dimension est encore plus éloignée que celle de l'État, il en résulte une incompréhension et un rejet, non du concept de construction européenne, mais de la manière dont celle-ci se pratique. A partir de là, il est aisé de comprendre que celles et ceux qui dénonceront le fonctionnement des institutions de l'Union, qui rejetteront certaines de ses politiques, notamment de solidarité envers les plus démunis, y compris les migrants, et qui défendront la notion de nation seront davantage entendus que les autres qui, faute de projet cohérent et porteur d'avenir, capable de faire rêver, seront rejetés.

C'est en cela que cette élection ne peut s'articuler sur la simple distinction entre populistes et progressistes. Personne n'est progressiste parce qu'il est européens ! Est progressiste celle ou celui en capacité de présenter des alternatives crédibles pour plus de démocratie, plus de sécurité, plus de solidarité, plus de bien-être et de partage équitable des richesses en Europe et dans le monde.

Le débat doit donc s'engager entre démocrates et autocrates, entre défenseurs des libertés et apprentis dictateurs.

Quelques repères pour suivre les résultats de 2019.

1) mode d'élection dans les pays de l'Union

| Vote obligatoire | Listes bloquées | Vote préférentiel | Listes nationales | Circonscriptions | Seuil de répartition |
|------------------|-----------------|-------------------|-------------------|------------------|----------------------|
| Belgique | Allemagne | Belgique | Allemagne | Allemagne* | Autriche - 4 |
| Chypre | Croatie | Bulgarie | Bulgarie | Belgique | Chypre – 1,8 |
| Grèce | Espagne | Chypre | Chypre | Irlande | Croatie – 5 |
| Luxembourg | France | Danemark | Croatie | Italie | Grèce – 3 |
| | Hongrie | Estonie | Danemark | Malte | France - 5 |
| | Roumanie | Finlande | Espagne | Pays-Bas | Hongrie – 5 |
| | Royaume-Uni | Grèce | Estonie | Pologne | Italie – 4 |
| | | Irlande | Finlande | Royaume-Uni | Lettonie – 5 |
| | | Italie | France | | Lituanie – 5 |
| | | Lettonie | Hongrie | | Pologne – 5 |
| | | Lituanie | Lettonie | | République |
| | | Luxembourg | Lituanie | | Tchèque – 5 |
| | | Malte | Luxembourg | | Roumanie -5 |
| | | Pays-Bas | Portugal | | Slovaquie – 5 |
| | | Pologne | République | | Suède – 4 |
| | | République | tchèque | | |
| | | tchèque | Roumanie | | |
| | | Slovaquie | Slovaquie | | |
| | | Slovénie | Slovénie | | |
| | | Suède | Suède | | |
| | | Autriche | Autriche | | |
| | | | Grèce | | |

*au choix des candidats de se présenter au niveau fédéral ou dans les länder

2) Résultats en France en 2014

| Partis | Totaux | Sortants | Nouveaux |
|--|--------|----------|----------|
| Front national | 24 | 3 | + 21 |
| Union pour la majorité présidentielle | 20 | 11 | - 9 |
| Parti socialiste/Radicaux de gauche | 13 | 4 | - 9 |
| Union démocratie française/Mouvement démocrate | 7 | 6 | - 1 |
| Europe écologie les verts | 6 | 5 | + 1 |
| Front de gauche | 4 | 4 | 0 |

3) Pays ayant envoyés des extrémistes de droite au PE

| Rang | Pays | Députés extrémistes | Nombre de députés | % de députés extrémistes |
|------|-----------|---------------------|-------------------|--------------------------|
| 1 | France | 24 | 74 | 32,43 |
| 2 | Danemark | 4 | 13 | 30,77 |
| 3 | Autriche | 4 | 18 | 22,22 |
| 4 | Lituanie | 2 | 11 | 18,18 |
| 5 | Pays-Bas | 4 | 26 | 15,38 |
| 6 | Hongrie | 3 | 21 | 14,28 |
| 7 | Grèce | 3 | 21 | 14,28 |
| 8 | Suède | 2 | 20 | 10,00 |
| 9 | Italie | 5 | 73 | 6,85 |
| 10 | Belgique | 1 | 21 | 4,76 |
| 11 | Allemagne | 1 | 96 | 1,04 |

Élection 2019 : que faire pour convaincre ?

A six mois de la date du scrutin, il faut s'interroger sur la manière dont on doit, à notre niveau, engager le débat.

Le premier point important, me semble-t-il, est de **faire preuve de pédagogie**. Il faut rappeler les raisons de l'Union, ses grandes étapes et ce qu'il y a de réussi dans ce parcours. Il faut expliquer ce que sont réellement ses institutions, comment elles fonctionnent et où se trouve la réalité du pouvoir. Il faut présenter plus en détail le Parlement européen, ce qu'il est, comment il fonctionne, quels sont ses pouvoirs, comment il est élu. Rappeler les valeurs de l'Union et ce sur quoi elle est fondée ; présenter la Charte des droits fondamentaux.

Le deuxième point est de **ne pas occulter ce qui ne fonctionne pas** : trop de place au marché sans contrepartie fiscale et sociale ; limiter le libre-échange et revenir à une Europe qui protège sans pour autant en faire une forteresse fermée à l'extérieur ; favoriser la création de géants européens capables de rivaliser sur la scène internationale avec des entreprises de pays continentaux : chine, USA, Inde, etc. ; encourager la recherche et le développement dans des secteurs où nous sommes faibles comme le numérique ; consolider les fleurons que nous avons construit ensemble : aéronautique et aérospatiale.

Le troisième point est de montrer **en quoi l'Union apporte un plus** à ce que pourrait, seul, faire un État. Il faut expliquer que c'est uni que l'on parviendra à jouer un rôle sur la scène mondiale. La politique de migration, la lutte contre le terrorisme, les deux devant être dissociés, la préservation de l'environnement,

la lutte contre le réchauffement climatique ou encore la résolution de conflits dans le monde qui ne peuvent trouver d'issue qu'au sein de l'Union européenne.

Dans tout ce travail d'explication, il ne faut pas opposer « *fin du monde et fin de mois* », tels que le scandent les slogans des manifestations actuelles. C'est un piège dans lequel il ne faut pas se faire enfermer. A nous de montrer que nombre de problèmes trouveront des réponses par des changements opérés ensemble au niveau européen et non par un pays isolément. Comme je l'ai démontré avec l'exemple de la Mini, la lutte contre le réchauffement climatique n'est pas affaire de taxation nationale, mais bien de changement de mode de production. La France peut-elle le faire seule ? La réponse est non. Le relèvement des salaires peut-il être décidé par l'État ? La réponse est non car l'économie n'est plus nationale, mais mondialisée. L'Europe peut-elle être un espace d'ajustement économique et social ? Oui car 60 % du commerce est intra-européen et que c'est à ce niveau que par des harmonisations sociales et fiscales, ainsi que par une politique de concurrence qui favorise les entreprises européennes, nous parviendrons à obtenir de meilleurs salaires et éviterons le dumping social. Nous devons trouver d'autres arguments, sachant que le syndrome du supermarché « *tout, tout de suite* », n'aide pas à toucher la raison !

Peut-on se référer aux consultations citoyennes ?

Les résultats de ces consultations viennent d'être publiés. Il nous faut donc les analyser et en tirer, si possible, les éléments à travailler pour convaincre sur le terrain, au moins d'aller voter. Je propose que ce travail soit entrepris par un groupe de bénévoles afin d'identifier une dizaine de points sur lesquels, ces mêmes personnes, et d'autres qui les rejoindraient, voudront bien entreprendre la rédaction d'un argumentaire avec l'aide d'experts.

Il est important que l'on mette en place une stratégie qui ne soit pas trop décalée par rapport aux attentes de nos concitoyens.

Les réseaux sociaux. Ils vont jouer un rôle essentiel dans cette campagne. Ils sont malheureusement, aujourd'hui, plus habilement exploités par les démolisseurs d'Europe que par les bâtisseurs. Là encore, il faut mettre en place des outils et une alimentation permanente de ceux-ci afin de faire valoir une information simple, efficace et utile. Il faut pour cela s'appuyer sur les jeunes générations qui maîtrisent bien tous ces outils. Il faudra voir avec les jeunes européens, mais pas seulement. Il nous faudrait sans doute lancer un appel plus large. Une bonne coopération également avec d'autres associations sera nécessaire, notamment au sein de l'URALE Auvergne-Rhône-Alpes.

La tâche ne manque pas. Les mois qui viennent seront cruciaux, car jamais l'Union européenne n'a été aussi près de la désintégration. Il faut que l'on convainque qu'il n'y a pas d'opposition entre États et Union, mais complémentarité. C'est ensemble, à ces deux niveaux, que l'on articulera la protection de nos concitoyens contre les risques du XXI^e siècle qui est celui d'un monde de plus en plus ouvert, de plus en plus interdépendant et de plus en plus dangereux.

Il faut faire comprendre que le repli sur soi, le rejet de l'autre et le nationalisme sont les sources d'un nouvel embrasement du monde : la paix n'est jamais gagnée !