

question du jour

L'idée d'une Europe à plusieurs vitesses progresse-t-elle?



Lüder Gerken

Président du Centre pour la politique européenne (CEP), groupe de réflexion basé à Fribourg-en-Brisgau

C'est la solution la plus réaliste

Berlin
De notre correspondante

Au CEP, nous disons depuis longtemps qu'une Europe à plusieurs vitesses est la solution la plus réaliste à défaut d'être la solution idéale. Je suis heureux de voir que le gouvernement allemand le reconnaît enfin. En pratique, nous voyons que les 28 États de l'Union européenne ont des visions tellement différentes qu'il est difficile de réussir une intégration. Or aujourd'hui, je peux dire que l'on est soutenu par les autorités allemandes sur cette question.

Cette évolution s'est faite en plusieurs étapes. Dans les années 1990, le ministre des finances Wolfgang Schäuble a soutenu cette idée sans trouver vraiment d'écho.

De fait, l'Europe à plusieurs vitesses existe déjà. Nous avons une zone euro avec 19 pays et un espace Schengen dont les 27 membres ne font pas tous partie.

C'est la décision du Royaume-Uni de quitter l'Europe qui a été centrale dans la promotion de cette idée en Allemagne. La Grande-Bretagne a toujours voulu faire partie de l'Union économique mais a refusé une intégration politique, et elle n'est pas la seule. Le Danemark, la Suède émettent des réserves, tout comme la Pologne.

Un deuxième motif dans cette évolution a été la question des réfugiés. Le gouvernement alle-

mand a remarqué que les États avaient là aussi des approches très différentes en matière de solidarité européenne. Il a lui aussi fait des erreurs car il n'a pas fait approuver sa politique migratoire de 2015 par ses partenaires. Enfin, l'élection de Donald Trump a certainement joué un rôle sur l'état d'esprit d'Angela Merkel au sujet de la défense.

Certains pays comme la France et l'Allemagne veulent faire davantage, d'autres comme les pays de l'Est font confiance à l'Otan. Pour toutes ces raisons, il est réaliste d'imaginer que certains pays puissent avancer ensemble en termes d'intégration politique et que d'autres suivent plus tard ou renoncent à suivre. De fait, l'Europe à plusieurs vitesses existe déjà. Nous avons une zone euro avec 19 pays et un espace Schengen dont les 27 membres ne font pas tous partie.

En Allemagne, la discussion commence à peine. Les partis politiques, à Berlin, ne se penchent sur la question que maintenant, en dehors peut-être du candidat à la chancellerie pour le Parti social-démocrate, Martin Schulz. En tant qu'ancien président du parlement européen celui-ci s'est toujours prononcé en faveur d'une démarche homogène de l'Europe. Il faudra attendre pour voir s'il changera de position.

On peut en tout cas envisager qu'une Europe à plusieurs vitesses concerne les domaines de la politique monétaire, de la politique sécuritaire et de défense. Il est trop tôt pour se prononcer sur l'éventualité d'une politique migratoire et d'asile européenne. Ne parlons pas de la politique fiscale : il semble très peu réaliste que le gouvernement allemand puisse en soutenir l'idée.

Recueilli par Delphine Nerbollier

Le château de Versailles a accueilli lundi soir un mini-sommet européen en forme de dîner de travail réunissant les leaders français, allemand, italien et espagnol. L'occasion, pour François Hollande, Angela Merkel, Paolo Gentiloni et Mariano Rajoy d'afficher leur unité à trois jours d'un sommet des 27 prévu demain à Bruxelles, et d'acter la nécessité d'une Europe à plusieurs vitesses, seule manière selon eux de sortir l'UE de l'ornière.



Fabian Willermain

Chercheur à l'Institut Egmont, l'Institut royal des relations internationales

Impossible d'avancer sans un changement des traités

Bruxelles
De notre correspondante

A Bruxelles comme dans toutes les capitales européennes, l'idée d'une Europe à plusieurs vitesses progresse, mais de manière trop floue et trop tardive. Trois scénarios semblent possibles : se concentrer sur la zone euro comme noyau dur, se baser sur les six pays fondateurs ou opter pour un système de coopérations renforcées.

Je pense que l'Europe optera pour le premier scénario. L'UE va se centrer sur la zone euro – parce qu'elle est déjà extrêmement intégrée – et y greffer d'autres domaines, comme la politique fiscale, sociale ou de défense, cette dernière restant prioritaire pour beaucoup de pays.

Le livre blanc de la commission esquisse cinq chemins pour le futur des 27. Dans son troisième scénario, elle présente l'idée d'une Europe à plusieurs vitesses et ce faisant, lui permet d'avancer. Il s'agit de l'option favorite de Jean-Claude Juncker qui la considère plus réaliste que le chemin vers le fédéralisme.

Mais il est impossible d'avancer sans un changement des traités. Ou alors, il faudra au moins un nouveau traité ad hoc, à côté du celui de Lisbonne. L'état d'esprit qui prévaut à Bruxelles est que rien ne bougera avant septembre et qu'après les élections en France et en Allemagne nous pourrions nous attendre à une réflexion autour de la question.

Certaines capitales eurosceptiques – dont Varsovie – sont en faveur d'une réforme des traités. Elles veulent clarifier les choses et imaginent, dans certains domaines, un retour de compétences aux capitales. Or cette

perspective fait peur : Paris, notamment, ne veut pas ouvrir cette boîte de Pandore.

Cette idée d'Europe différenciée ne révèle pas l'échec de l'intégration, mais celui de l'élargissement. Quand l'UE s'est élargie en 2004 et en 2007, nous pensions les pays de l'Est proeuropéens par nature et proeuropéens pour toujours. Or on n'a jamais eu autant de mal qu'aujourd'hui à dégager des accords au sein du Conseil. À 27, on ne peut pas se coordonner complètement.

Après les élections en France et en Allemagne, nous pourrions nous attendre à une réflexion autour de la question.

En créant l'Union économique et monétaire, tout le monde savait que le pilier économique manquait, et qu'un jour ou l'autre, il faudrait avancer. L'histoire montre que l'intégration se fait crise après crise. Face au Brexit, à Trump et à toute une série de menaces extérieures, l'Europe va changer car elle n'a pas d'autre choix.

Mais c'est au moment du traité de Maastricht que l'idée d'une Europe à deux dimensions aurait dû être mise sur pied. Je préfère parler de « dimensions » que de « vitesses » car ce terme suppose que l'on puisse aller en arrière. Le Royaume-Uni en a fait la démonstration.

Recueilli par Céline Schoen