



Sven Afhüppe, Sven / Sigmund, Thomas (dir.), *Europa kann es besser. Wie unser Kontinent zur neuen Stärke findet. Ein Weckruf der Wirtschaft*. Bonn, bpb, 2019.

Un titre interminable pour un livre de plus de trente textes sur les perspectives économiques de l'Europe juste avant les dernières élections européennes. Quatre parties : l'Europe continent de l'innovation et de la croissance (11 textes), la « digitalisation » (6), l'Europe sans frontières pour les hommes, les capitaux et l'énergie (6), l'engagement pour les valeurs européennes (7). Les contributions ont été réunies par le rédacteur en chef du *Handelsblatt* (journal du commerce), quotidien économique réputé de Düsseldorf, et Thomas Sigmund qui dirige la rubrique de politique intérieure du journal. Le titre peut être traduit ainsi : « L'Europe peut mieux faire. Comment notre continent retrouvera une force nouvelle. L'économie lance un signal d'alarme ». La préface, signée par Wolfgang Schüssel, chancelier autrichien conservateur de 2000 à 2007, auquel on reprocha son alliance avec les « libéraux » d'extrême droite, est résolument

européenne, l'enthousiasme culminant avec une longue citation de Shimon Peres qui célèbre les progrès sociaux accomplis par notre partie du continent durant une longue et inédite période de paix. Les auteurs sont tous des acteurs du monde économique, parmi lesquels figurent Thomas Enders, Président d'Airbus Group jusqu'en 2019, et Ignacio S. Galán, président d'Iberdrola, l'un des plus grands producteurs d'électricité du monde. Cet Espagnol est d'ailleurs avec le Belge Hans van Bylen le seul représentant d'un pays étranger à la sphère germanique. Dans l'ensemble les courtes contributions veulent davantage d'intégration et d'harmonisation, sur tous les plans : finances, recherche et innovation. Thomas Enders célèbre en 2019 le 50<sup>e</sup> anniversaire d'Airbus et insiste sur la nécessité de programmes communs, aussi pour l'armement, vœu pieu quand on observe que l'Allemagne achète des avions américains et fabrique des armes de son côté, en laissant s'enliser les projets de coopération avec la France. L'accent est souvent mis sur les thèmes « nouveaux », les techniques numériques, l'écologie, la « durabilité », sur la formation professionnelle et scientifique à tous les niveaux et l'ouverture intra-européenne du marché du travail. Certains prônent une approche différenciée selon les thèmes et les pays, bref une « Europe à plusieurs vitesses ». Le soutien aux start-ups est prôné, aussi par Markus Braun, PDG de de l'entreprise de « fintech » Wirecard, actuellement détenu après la faillite frauduleuse de son entreprise. Des cadres dirigeants de « Deutsche Bahn » (le train), de « RWE » (l'énergie) prônent l'ouverture des pays européens à la concurrence – une ouverture dont les conditions ont toutefois lourdement pesé sur le budget d'EDF en France... La banquière Carola von Schmettow attribue à Mario Draghi... et à Angela Merkel le mérite d'avoir surmonté le crise de l'Euro : il n'est pas certain que la chancelière mérite cet éloge ! Schmettow souhaite l'union bancaire... mais à condition que les États aient les mêmes conditions de départ relativement à la dette, ce qui bien entendu rend toute union impossible. L'esquisse d'une mutualisation des dettes à laquelle la chancelière Angela Merkel a fini par céder ne date que du 20 juillet 2020. Jürgen Rocholl, directeur de l'école de commerce de Berlin, constate les obstacles auxquels se heurtent les banques et les industries pour s'adapter avec flexibilité au marché et leur infériorité dans la concurrence avec la Chine et les USA, il plaide donc pour une intégration par la libéralisation. Les textes de la dernière partie de l'ouvrage souhaitent l'avènement d'un patriotisme européen, d'un récit européen... et constate son absence. En conclusion, les deux directeurs de

l'ouvrage souhaitent davantage d'intégration, par exemple la création d'une autorité européenne indépendante susceptible de contrôler les budgets des États, une vision très allemande, peu susceptible d'être approuvée par beaucoup de peuples européens. L'exemple d'une mauvaise politique industrielle : la France qui a tant cajolé « le fabricant du TGV » Alstom que General Electrics en a pris le contrôle. Idée fautive, car c'est la branche des activités électriques qui a été reprise, dans des conditions curieuses, et manifestement très mal gérée par l'entreprise US. La branche « transports » est restée française et se porte apparemment bien, sa fusion avec Siemens a été refusée par l'autorité de régulation européenne. On reproche aussi au traité d'Aix-la-Chapelle sa dimension purement franco-allemande, c'est l'UE des 400 millions d'habitants qu'il faut toujours viser. Les dernières lignes de l'ouvrage condamnent la vogue du populisme en Europe, estimant qu'elle pourrait disparaître avec le plein emploi que visent les réformes libérales suggérées par le volume. Au total une vision très allemande d'un progrès technique, économique, social qui s'appuie sur l'équilibre budgétaire imposé aux membres de l'UE à l'image du traditionnel équilibre budgétaire allemand... traditionnel, si l'on veut bien exclure les périodes durant lesquelles l'Allemagne, ruinée, fut incapable de rembourser des dettes gigantesques dues aux destructions non moins gigantesques qu'elle avait commises dans d'autres pays. On apprécie la présence d'un texte un peu différent : seul Jürgen Grossmann, économiste libéral qui entama une carrière dans la sidérurgie, regrette les initiatives personnelles de l'Allemagne : l'abandon de l'atome, du charbon ( ? ) et du moteur à combustion : il faut toujours consulter ses voisins, quelle que soit la décision, dit-il – la *Besserwisserei* (le « je sais mieux ») n'est pas une bonne attitude. C'est effectivement une sage recommandation. François GENTON.