

Bertille Bayart: «L'Europe finira-t-elle par dégoûter les europhiles ?»

Publié le 28 janvier à 19h14, mis à jour le 29 janvier à 10h03



Bertille Bayart. Jean-Christophe MARMARA

CHRONIQUE - L'Union européenne s'est trompée d'époque, de tempo, et de méthode. Il faut un changement radical pour garder à bord des milieux économiques déboussolés.

La plongée dans les archives est un exercice parfois cruel. Le 23 février 2022, la Commission présentait son projet de directive (CS3D) portant sur le devoir de vigilance des entreprises tout au long de leurs chaînes d'approvisionnement. Le lendemain, sous présidence française de [l'Union européenne](#), les 27 adoptaient en Conseil le projet de directive sur le reporting extra-financier (CSRD). Le jour même où les troupes de [Vladimir Poutine entraîent en Ukraine](#), l'Union européenne poursuivait, la fleur au fusil, son grand œuvre d'encodage de la totalité de son économie, traduite en indicateurs sociaux et environnementaux.

L'Union européenne s'est trompée d'époque. Début 2022, quand surgissait un monde nouveau de confrontation des empires et d'affirmation des autocraties, elle prétendait encore domestiquer le capitalisme, le « réformer » comme le souhaitait [Emmanuel Macron](#), et tracer avec les armes du temps de la mondialisation heureuse - la norme - une troisième voie entre les États-Unis et la Chine. Mais comme disait Thomas Edison, « *une vision sans exécution, c'est une hallucination* ».

L'Union européenne s'est leurrée. « *L'Europe a fait le pari qu'elle serait suivie* », constate un dirigeant d'un très grand groupe français, « *et ça ne s'est pas passé comme ça* ». Le Vieux Continent est le seul à relever constamment ses objectifs climatiques, assortis de contraintes fortes et de pénalités, depuis la signature de l'accord de Paris dont les États-Unis entrent et sortent au rythme de Donald Trump. Son ambition d'imposer ses règles du jeu par les critères environnementaux a été mise en échec. La foi dans le « Brussel effect » était mal placée. La norme européenne pèse sur les entreprises européennes, et seulement marginalement sur les autres. « *Une toile de régulation nous plaque au sol* », décrit une figure de l'automobile.

Inaccessible au commun des entreprises

L'Union européenne s'est trompée de timing. Elle a voulu transformer son modèle économique sans croissance économique associée. Et cela, ça ne marche pas (sauf à y consacrer des sommes colossales d'argent que nous n'avons pas). La mâchoire formée par le renchérissement des coûts et l'empilement des contraintes ici, et l'agressivité de la concurrence ailleurs, se referme sur les secteurs les plus exposés qui, un à un, sont en train de tomber. Il s'agit de l'acier : l'Europe est passée en cinq ans d'une situation d'exportateur net à importateur net. « *Tous les sites européens de sidérurgie sont à risque* » de fermeture en 2025, a prévenu le président d'ArcelorMittal France, Alain Le Grix de la Salle, la semaine dernière. Viennent ensuite l'aluminium, la chimie, la plasturgie (la production de plastique a chuté de 8,3 % en 2023). Et, bien sûr, l'automobile, dont la production en Europe a reculé de 20 % en cinq ans.

L'écosystème bruxellois est devenu inaccessible au commun des entreprises. Du moins les patrons le ressentent-ils comme cela

Tous ces secteurs alertent, en coulisses et en public, de façon polie ou avec fracas, les pouvoirs publics français et européens. Mais l'Europe a un problème de tempo, et un problème de méthode. « *Le problème de Bruxelles, c'est son rapport au temps* », se désole un grand patron. Il y a une formidable inertie dans la machine communautaire, qui fait aboutir des projets quand ils sont déjà datés, et qui fait arriver les remèdes quand les patients sont déjà en soins intensifs. Ainsi, c'est aujourd'hui, en janvier 2025, que la Commission met sur la table ses propositions de simplification des textes CSRD et C3D et qu'elle envisage d'amender les règles d'émissions de CO₂ pour les constructeurs automobiles. In extremis, si l'Europe veut éviter l'absurdité humiliante de voir ses constructeurs acheter pour des milliards d'euros des crédits carbone à leurs concurrents américain (Tesla) et chinois (BYD notamment).

Le problème dans la méthode est dans la fabrication de la loi européenne. « *Le projet de départ est souvent bon. Mais quand le train a quitté la gare, plus personne ne le surveille* », explique un patron du CAC 40 pour décrire l'état de complexité des textes communautaires à l'issue de leur processus d'élaboration. L'écosystème bruxellois est devenu inaccessible au commun des entreprises. Du moins les patrons le ressentent-ils comme cela. « *On n'y va plus* », témoigne le dirigeant d'un grand groupe. Lui et ses congénères décrivent tous le sentiment d'une « *autre planète* », d'une « *bureaucratie déconnectée* ». Entre les deux univers, la connexion ne se fait plus que par lobbies interposés, seuls professionnels capables de manier l'acronyme avec dextérité et de naviguer à travers l'organigramme labyrinthique de la Commission et du Parlement.

«**Il faut un sursaut européen**»

Cet état des lieux est profondément dangereux. Aucun dirigeant d'entreprise ou presque ne doute que la coalition des 27 États membres et la profondeur du marché intérieur soit la bonne échelle de réponse face aux superpuissances américaine et chinoise, et dans un monde qui se réarme. Mais l'Europe telle qu'elle avance désespère voire dégoûte les plus europhiles des dirigeants d'entreprise. Il y a une rupture de confiance. Un patron du CAC 40 constate « *un vent de révolte contre les normes* ». Un autre confesse « *avoir sincèrement cru à un modèle de croissance soutenable* ». Et aujourd'hui ? « *C'est terrifiant. Nous sommes la génération qui aura vu l'Europe s'effondrer.* »

La boussole de compétitivité est ambitieuse, mais le nombre de textes nouveaux, et sectoriels, qui y est attaché peut faire redouter une nouvelle avalanche

Il est minuit moins une. Ce mercredi, la Commission européenne présente sa « *boussole de compétitivité* » dont le morceau de choix est un choc de simplification. Et jeudi, Bruxelles engage un dialogue stratégique spécifiquement consacré à l'industrie automobile. Il ne peut être question de demi-mesures, de ménagement de la chèvre et du chou. Dans le discours, les esprits ont évolué. Mais dans les faits ? À Bruxelles, on hésite encore à parler de dérégulation. La simplification annoncée sera-t-elle alors suffisamment drastique pour changer la donne ? La boussole de compétitivité est ambitieuse, mais le nombre de textes nouveaux, et sectoriels, qui y est attaché peut faire redouter une nouvelle avalanche.

Il faut cette fois que la Commission, le Parlement européen, et les exécutifs nationaux des 27 entendent bien le message de l'économie du Vieux Continent. Il ne s'agit pas de tout envoyer valser, notamment sur le plan climatique. L'horizon de la sortie des énergies fossiles reste, sur un plan stratégique, environnemental et économique, désirable à terme. Mais la méthode ne peut être la même. « *Il faut un sursaut européen* », dit un patron. « *Un plan de bataille* », affirme le patron d'Axa Thomas Buberl dans *Les Échos*. Un autre dirigeant résume leur espoir collectif : que l'arrivée au pouvoir de Donald Trump soit prise pour ce qu'elle est en Europe, « *un grand coup de pied aux fesses* ».