

Philippe Van Parijs

Un Sustainable New Deal est-il possible? Ou comment concilier l'économique, l'écologique et le social?

in *La social-écologie en débat*, numéro spécial
de *La Revue socialiste* 40, décembre 2010, 33-40.

Le texte qui suit est largement basé sur une conférence prononcée dans le cadre du Forum annuel du Conseil fédéral pour le développement durable (Bruxelles, 16 novembre 2009). Il s'interroge sur ce que pourrait être un "sustainable new deal" pour la Belgique, en tenant notamment compte de l'importance cruciale du rôle européen de Bruxelles. Mais les considérations générales qui y sont articulées s'appliquent tout autant aux autres Etats-membres de l'Union européenne.

Au philosophe que je suis, on a dit gentiment: "Vous avez écrit sur la société juste, sur la pensée écologiste, sur la justice entre générations, mais maintenant assez pinaillé, un peu de concret." Il m'est ainsi demandé de tracer les contours d'un *sustainable New Deal* pour la Belgique, c'est-à-dire de ce qui pourrait constituer, pour un pays comme le nôtre, "une réponse structurelle et collective à la crise économique et financière qui orienterait notre production, consommation en tenant compte des défis écologiques, de la justice sociale et d'une économie saine".

Il y aura du concret, et même quelques chiffres. Mais je répondrai tout de même à la demande qui m'est faite en tentant de jouer mon rôle de philosophe, c'est-à-dire en invitant à élargir les horizons, à relever la tête, à prendre un peu de hauteur. Je le ferai en quatre étapes qui me permettront d'articuler très elliptiquement quelques-unes de mes convictions sur ce sujet. Les deux premières auront trait à la composante écologique du *sustainable new deal*, la troisième à sa composante sociale et la quatrième à sa composante économique.

Vérité des prix

Pour faire face aux « défis écologiques », je ne crois guère au préchi-précha, au volontariat environnemental, si sympathique soit-il : « Achetez vert, *earth-friendly*, écologique, tirez la chasse une fois sur deux, compensez l'empreinte écologique de votre mini-trip en plantant 3 arbres et demi, etc ». Je crois bien davantage à la rudesse et à l'intelligence des prix,

Quand ils fonctionnent bien - ou du moins raisonnablement bien -, les prix du marché sont un instrument fabuleux qui condense en un nombre le degré auquel le fait que nous consommons un bien ou un service prive le reste du monde des ressources requises, directement ou indirectement, pour le produire - ce que les économistes appellent le « coût d'opportunité ». Par exemple, le fait que mon bic coûte trois fois moins cher que celui de mon voisin indique que le travail, le capital et les ressources naturelles utilisés directement ou indirectement pour le produire et le distribuer sont globalement trois fois moins *précieux* que le travail, le capital et les ressources naturelles utilisés pour produire le bic de mon voisin.

« Précieux » en quel sens ? En un sens qui synthétise magistralement, tous les facteurs qui affectent à la fois l'offre de ces biens - ultimement la rareté absolue des différentes catégories de ressources - et la demande pour ces biens - le degré auquel les préférences des êtres humains les conduisent à convoiter, directement ou indirectement, ces ressources. Tout cela bien sûr de manière très approximative. Mais de manière tellement plus précise, plus correcte, plus intelligible pour tous et plus susceptible d'orienter le comportement que n'importe quel autre système d'information. Certains disent du reste - et ils n'ont certainement pas tout à fait tort - que si le rideau de fer a fini par s'écrouler il y a vingt ans, c'est faute d'avoir pu trouver, de l'autre côté, une alternative efficace aux prix du marché comme mode de coordination d'une économie complexe.

En entamant cette apologie des prix de marché, j'ai formulé d'emblée une restriction: « quand ils fonctionnent raisonnablement bien ». Or le moins que l'on puisse dire, c'est que s'ils sont laissés à eux mêmes pour faire face aux défis écologiques, les prix du marché ne fonctionnent pas bien du tout. Ils fonctionnent même catastrophiquement mal. Pourquoi? Pour deux raisons fondamentales désormais familières, empiriquement liées l'une à l'autre mais logiquement indépendantes l'une de l'autre.

(a) Les externalités. Lorsque vous poussez sur l'accélérateur de votre voiture, vous ne payez pas la moindre fraction de centime au piéton qui avale à pleins poumons ce qui sort de votre pot d'échappement; et pas davantage à l'agriculteur du Bengla Desh dont la moisson sera une nouvelle fois ruinée en raison d'une inondation qui ne se serait pas produite s'il y avait eu moins d'accélérateurs comme le vôtre actionnés sur la terre entière. En ignorant ces externalités négatives, les prix que le marché assigne à tous les biens dont la production exige, directement ou indirectement, que des accélérateurs soient actionnés, échouent à refléter cet aspect non négligeable de leur coût d'opportunité.

(b) Les générations futures. Les prix des matières premières et leurs fluctuations reflètent le degré auquel les différentes composantes de l'humanité de ce début du 21^e siècle veulent et peuvent les utiliser. Mais ils ne tiennent aucun compte du degré auquel l'humanité de la fin du 21^e siècle, ou du 22^e siècle, ou du 57^e, pourrait souhaiter en faire usage. En d'autres termes, la formation des prix du marché ne tient aucun compte du coût d'opportunité de l'usage de ressources naturelles non renouvelables pour les

générations futures, dont elle est intrinsèquement incapable de refléter la demande.

Le résultat de cette double ignorance est que les prix qui se forment spontanément sont profondément faussés et que la vérité des prix ne peut être réalisée que par une action publique vigoureuse. Cette action doit s'assigner un double objectif : d'une part internaliser les externalités, incorporer dans le prix les coûts environnementaux proches ou lointains, certains ou probables, que ce soit en termes de climat ou de santé publique, de confort acoustique ou d'agrément esthétique; et d'autre part faire preuve d'un minimum de décence à l'égard des générations humaines qui nous suivront et leur léguer autre chose qu'une gigantesque poubelle dans laquelle elles pourront lentement suffoquer.

Ce double objectif ne pourra bien entendu être atteint que de manière très approximative, notamment parce que l'estimation de la nature et de l'ampleur des externalités engendrées, ainsi que de l'utilité potentielle des réserves de ressources naturelles pour les générations futures, proches ou lointaines, est inévitablement spéculative. Mais que la vérité des prix ne soit pas atteignable avec précision n'implique évidemment en rien qu'il soit impossible de s'en approcher en utilisant une combinaison de taxes, de permis de polluer vendus au plus offrant, de normes dont le dépassement déclenche le paiement d'amendes, et de subventions dans les rares cas où les externalités sont positives.

Bon nombre d'implications sont évidentes. Par exemple, que ce ne serait pas une mauvaise idée, si les conditions techniques sont réunies, d'introduire en Belgique une "taxe au kilomètre" comme celle qui est envisagée aux Pays-Bas et déjà en vigueur à Singapour, de préférence en la pondérant en fonction du degré de congestion, et donc du jour de la semaine, de l'heure de la journée et du caractère rural ou urbain de la voirie empruntée. Que ce serait aussi une bonne idée de faire payer plus cher pour le stationnement des voitures en ville, y compris pour les résidents. Et que ce serait encore plus évidemment une bonne idée de supprimer d'urgence toute forme d'encouragement fiscal aux voitures de société. Il est aberrant d'entendre dire : « Je préfère prendre ma bagnole quand je sors en ville, parce qu'en métro c'est moi qui débourse, alors qu'en voiture c'est mon entreprise qui paie tout, sauf le PV si par malchance un flic remarque que je me parque systématiquement sur les passages-piétons". L'usage privé de voitures de société cofinancé par les caisses de l'Etat, c'est plus qu'une bêtise économique. C'est un délit contre la survie de l'humanité.

Mais attention : il ne faut pas s'acharner exclusivement contre les voitures privées. Les transports publics ont aussi un coût que la vérité des prix exige d'imputer à leurs usagers. Il est sans doute justifié de subventionner les transports publics aussi longtemps que les transports privés restent massivement sous-taxés par rapport aux nuisances qu'ils produisent. Mais un *sustainable new deal* exige que l'employé qui travaille à Bruxelles et choisit de vivre à Namur ou à Gand paie l'intégralité du coût de son transport en train tout comme celui qui choisit d'habiter à Bruxelles doit

payer l'intégralité du surcoût en loyer ou en prêt hypothécaire lié au fait d'habiter près de son travail.

Ainsi illustrée, la recherche constante, toujours imparfaite, toujours approximative, de la vérité des prix s'applique bien entendu à tous les domaines où l'impact sur l'environnement et sur les réserves de ressources naturelles est significatif, pas seulement celui de la mobilité. Quel que soit le domaine concerné, c'est sur elle qu'il faut compter comme moteur du *mainstreaming* des innovations technologiques dont la santé de notre planète a un urgent besoin mais qui resteront confinées à des niches expérimentales tant que la vérité des prix ne les aura pas rendues rentables.

Villes tentaculaires

De l'instauration résolue de la vérité des prix en matière de mobilité découlera une pression puissante à rapprocher le lieu de travail du domicile, notamment par le développement du télétravail - un sujet important pour notre *sustainable new deal* mais dont je ne dirai rien ici -, et une pression puissante à rapprocher le domicile du lieu de travail, tout particulièrement par la densification des villes, dont je voudrais maintenant dire un mot, en partant d'une question sur laquelle s'ouvre un livre tout récent publié aux Etats-Unis sous le titre *Green Metropolis: Quelle est la portion du territoire américain qui peut être exhibée au monde comme le modèle le meilleur, ou du moins le moins mauvais, de mode de vie soutenable ?*¹

Spontanément, on songera sans doute d'abord à l'une ou l'autre région bien verte, rurale, bucolique, respectueuse de la nature, dans l'Oregon ou au Montana. Mais la réponse correcte, selon l'auteur, est toute différente : Manhattan. Il étaye sa thèse avec un paquet de chiffres, qu'il faut parfois nuancer mais qui au total sont convaincants. Je ne vous en donne qu'un : la ville de New York produit 1% des gaz à effet de serre des USA mais loge 2.7% de sa population, ce qui revient à dire - très grossièrement - que la pollution par tête y est près de trois fois inférieure à la moyenne nationale. Pourquoi ? Le logement y est cher et donc on habite petit. Les logements sont entassés les uns sur les autres et donc la chaleur qui s'échappe de votre appartement ne s'envole pas dans l'atmosphère mais profite au voisin du dessus. Comme l'habitat est dense, cela a du sens d'y développer un métro et de le faire circuler à un rythme intense. Et comme il n'y a pas de place pour garer votre voiture vous vous en passez, ce qui permet à la circulation de rester fluide, malgré la densité de la population.

A cette lumière, un *sustainable new deal for Belgium*, c'est Manhattan - toutes proportions gardées, bien entendu. C'est donc en tout cas la densification de nos villes, en particulier à proximité des stations de train et de métro. C'est la restructuration des voiries et des espaces publics de nos

¹ David Owen, *Green Metropolis. Why living smaller, living closer and driving less are the keys to sustainability*, New York: Riverhead Books, 2009. Les thèses défendues dans ce livre ne sont bien entendu pas l'apanage des Etats-Unis. Voir le Forum *Green and Connected Cities* (Strasbourg, 10-11 décembre 2009, www.greenconnected.eu)

villes, de manière à ce que le recours à la voiture y soit, comme à New York, exceptionnel, de manière aussi à ce qu'il soit agréable de s'y promener, de s'y asseoir sur un banc, de s'y attabler - et sous cet angle il ne devrait pas être trop difficile de faire rapidement bien mieux qu'à Manhattan. Plus largement, c'est l'amélioration de toutes les dimensions du bien-vivre quotidien dans nos villes : la sécurité, la propreté, les espaces verts, les commerces de quartier, les plaines de jeux, et surtout sans doute la qualité des écoles. Avec pour effet espéré et probable de neutraliser la tentation de quitter la ville pour s'installer dans des lotissements de maisons à quatre façades et à deux voitures dont on est prêt à payer le coût de plus en plus lourd « pour le bien des enfants », lorsque la seule alternative est une ville sordide et dangereuse et des écoles défailtantes.

En Belgique comme dans le monde, notre *sustainable new deal* devra donc être résolument urbain. Si nos défis écologiques peuvent être rencontrés, c'est par la ville, toujours plus de ville. Une ville qui ne pourra pas être « étalée » à la manière du *urban sprawl* américain ou de la périphérie flamande et wallonne de Bruxelles. Bien plutôt une ville « tentaculaire »², qui étend ses excroissances le long des voies ferrées - chemins de fer et RER, trams et métros. Une ville structurée de manière à permettre ainsi à des personnes habitant relativement loin du centre urbain d'y pénétrer rapidement, facilement et sans trop de nuisance pour les habitants de la ville. De manière aussi à permettre aux habitants du centre urbain d'accéder facilement et rapidement à des emplois localisés aux nœuds des tentacules. Une tentacule, selon le dictionnaire Robert, est un « organe allongé muni de ventouses ». Les tentacules de nos villes durables doivent être munies de ventouses aux deux bouts. Utilisant au mieux les axes de transports en commun qui en forment l'armature, elles doivent être structurées de manière à assurer matin et soir une circulation dans les deux directions.

Compensation universelle

Voilà donc pour un aspect central de la réorientation de notre mode de vie, rendu nécessaire par la prise en compte des défis écologiques et rendu inéluctable par l'instauration de la vérité des prix que cette prise en compte requiert. Mais un *sustainable new deal* est supposé être bien plus que tout cela. Il doit aussi, dit la définition, « tenir compte de la justice sociale ».³ Comment ? En tant qu'auteur d'un livre intitulé *Qu'est-ce qu'une société juste?*, je devrais avoir une idée sur la question. J'en ai une en effet : la justice sociale, c'est « la liberté réelle pour tous ». Plus précisément, une société juste est une société dont les institutions offrent de manière économiquement et écologiquement soutenable des possibilités réelles de

² Pour reprendre le titre d'un recueil de ce chantre de l'urbanisation que fut le poète Emile Verhaeren : *Les Villes tentaculaires* [1895], Paris : Gallimard, 1982

³ Voir P. Van Parijs, *Qu'est-ce qu'une société juste ? Introduction à la pratique de la philosophie politique*, Paris : Seuil, 1991 ; *Real Freedom for All. What (if anything) can justify capitalism ?*, Oxford : Oxford University Press, 1995).

choix de vie aussi étendues que possible à celles et ceux qui en ont le moins.

Mais si tel est le critère, la vérité des prix ne pose-t-elle pas un sérieux problème ? D'une part, cela va coûter plus cher d'habiter la campagne ou la périphérie, en raison d'une tarification et d'une imposition internalisant les externalités de tous ordres, y compris par exemple en matière de services postaux et de transports en commun. D'autre part, cela va aussi coûter plus cher d'habiter la ville, en raison précisément de l'attrait accru de l'habitat concentré qui en résulte. Certes, il y aura, « en équilibre général », un effet auto-régulateur : l'augmentation du coût de fonctionnement de l'habitat périphérique se répercutera dans une baisse de sa valeur vénale et locative. Mais le problème fondamental demeurera : la vie sera plus chère pour les plus pauvres.

La solution, cependant, est très simple. Vous prenez le produit de toutes ces taxes et tarifications écologiques, ainsi que de l'abrogation de subventions perverses.⁴ Vous ignorez tous les lobbys capitalistes, associatifs, scientifiques, politiques, etc. qui tenteront de vous convaincre de la thèse absurde selon laquelle le produit d'une taxe écologique doit nécessairement servir à des dépenses écologiques. Vous redistribuez cette masse considérable de manière uniforme à la population : si vous avez un brin d'audace, sous la forme d'une modeste allocation universelle modulée ou non selon l'âge ; si vous êtes d'un naturel plus timoré, sous la forme d'un crédit d'impôt forfaitaire remboursable.⁵

Les incitations aux choix écologiquement responsables de court et long terme seront ainsi intégralement conservés pour toutes les catégories de la population. Et vous en aurez profité pour redistribuer des catégories les plus riches et donc (statistiquement) les plus consommatrices et les plus polluantes vers les catégories les plus pauvres, les moins consommatrices et les moins polluantes.

Capitale de l'Europe: un atout durable ?

Tenir compte de la justice sociale en plus des défis écologiques n'est donc pas si ardu. C'est même sensiblement plus facile que ce qu'on aurait pu craindre. Mais un *sustainable new deal* exige davantage. Il exige en outre une économie saine et dynamique susceptible de nous sortir de la crise économique. La Belgique dispose-t-elle d'atouts qui assurent ce dynamisme d'une manière compatible avec les composantes sociale et verte du *sustainable new deal* ?

⁴ Y compris les subventions aux transports en commun, qui se justifient aujourd'hui — je le répète — parce qu'elles sont nécessaires pour créer un différentiel par rapport au transport privé, mais ne se justifieront pas une fois que le transport privé sera taxé avec la lourdeur que requiert la vérité des prix.

⁵ Voir dans le News Flash 62 (septembre 2010) du BIEN (www.basicincome.org) un écho à l'introduction d'une allocation universelle en Iran, couplée avec l'alignement du prix domestique du pétrole iranien sur son prix sur le marché mondial.

Vous regardez la carte économique de la Belgique. Vous savez que la région bruxelloise fait environ un demi pourcent du territoire, mais vingt pourcents du PIB. Vous y ajoutez quelques tentacules vers Zaventem et Waterloo, un peu plus loin même jusque Leuven et Louvain-la-Neuve. Vous n'avez alors pas encore atteint deux pourcents du territoire national mais il y a fort à parier que vous soyez déjà bien au delà du tiers du PIB, surtout si l'on comptabilise - ce qui n'est pas fait dans les statistiques officielles - l'activité des institutions européennes. Le dynamisme de la Belgique, c'est donc inévitablement, pour une part non négligeable, le dynamisme de Bruxelles.

Et en quoi consiste l'atout principal de Bruxelles en ce début du 21e siècle, ce qui peut constituer le moteur de la prospérité de sa population et de celle des régions avoisinantes ? Si l'on ne peut nommer qu'une chose, les avis convergeront sans doute rapidement : c'est son rôle international de capitale de l'Europe avec tout ce que cela induit ou peut induire en fait de réunions, de colloques, de congrès, de festivals, de foires, de manifestations, de tourisme, etc.

Cet atout a quelque chose de particulièrement avantageux dans un contexte de crise : il s'agit d'activités qui, privées ou publiques, sont financées d'une manière très dispersée par tous les secteurs économiques de tous les Etats membres de l'Union européenne. Quelle belle assurance contre les aléas qui peuvent affecter durement tel secteur ou telle région ! Mais cet atout a aussi quelque chose de particulièrement préoccupant du point de vue de notre *sustainable deal*. Car qui dit ville internationale dit mobilité, voyages, avions, taxis, circulation, pollution. Avec la vérité des prix, n'est-ce pas une activité vouée à s'atrophier ou à se déplacer ?

S'atrophier? Ce n'est guère probable. On aura toujours - et même toujours plus - besoin d'un petit nombre de lieux, et même de préférence (précisément pour minimiser les déplacements) d'un lieu unique où l'on puisse communiquer, négocier, collaborer, se mobiliser par delà les frontières des nations européennes, et cela côte à côte, face à face, les yeux dans les yeux, plutôt qu'en bloggant ou en twittant, par contact direct plutôt que par vidéo-conférence (si on est riche) ou par Skype (si on l'est moins).

La prise en compte des vrais coûts de la mobilité ne risque donc pas de neutraliser le besoin sans cesse croissant de villes-hubs accueillant une activité transnationale intense. Mais elle pourrait par contre impliquer un déplacement de la localisation optimale de cette activité. Il est dès lors légitime de se demander si ce qui paraît être aujourd'hui l'atout n°1 de Bruxelles et de la Belgique n'est pas quelque chose d'insoutenable, amené à s'effriter à mesure que les prix deviennent plus « vrais », à mesure qu'ils reflètent mieux, en particulier, le coût écologique des déplacements ? N'y a-t-il pas, au sein de l'Union européenne, d'autres villes bien mieux situées que Bruxelles pour minimiser les déplacements et donc mériter d'être choisies comme capitale européenne dans le cadre d'un *sustainable new deal* ?

Quelques exercices mathématiques simples permettent de fournir une base objective pour répondre à cette question. Sans intégrer une

différenciation plus complexe en fonction de la longueur du parcours effectif ou du mode de transport probable (train ou avion), ils consistent à calculer, pour chaque ville qui pourrait être choisie comme capitale de l'Union, la somme des distances qui la sépare d'autres villes ou du centre démographique des Etats-membres.⁶ Leurs conclusions peuvent être résumées comme suit. Si un choix soutenable est un choix qui minimise la distance aux capitales de l'Union européenne, le choix de Bruxelles n'était pas mauvais dans le cadre de l'Europe des six : seule Luxembourg était préférable, et de peu. Mais il est devenu indéfendable dans le cadre de l'Europe des vingt-sept. Prague est alors le meilleur choix devant Vienne et Bratislava. Même si on restreint le choix à des capitales, Bruxelles n'arrive qu'en neuvième position.

A cette conclusion, on peut légitimement objecter qu'elle traite la distance par rapport à Tallinn ou Nicosie comme ayant la même importance que la distance par rapport à Londres ou Paris. Un exercice plus pertinent consiste dès lors à pondérer les distances à parcourir par le poids démographique des Etats-membres ou, mieux encore peut-être, des grandes villes de l'Union, d'où viennent de manière bien plus que proportionnelle ceux qui participent activement à la vie d'une capitale de l'Europe. C'est alors Luxembourg qui reprend la tête, dans les deux variantes, devant Bruxelles et Paris. Un critère plus sensible encore à l'origine des participants les plus réguliers à cet vie civique européenne pourrait pondérer les distances par rapport aux villes de l'Union en fonction du degré auquel elles accueillent des organisations internationales gouvernementales ou non-gouvernementales. Bruxelles émerge alors nettement en tête devant Luxembourg et Paris, en raison de la forte concentration de ces organisations à Paris, à Londres et surtout à Bruxelles même.⁷

Ce dernier critère, le plus favorable à Bruxelles, est aussi, à première vue en tout cas, le plus fragile. Le secrétariat d'une organisation se déplace plus aisément qu'une capitale, une métropole ou une population. Mais à la réflexion il est peut-être le plus robuste. D'une part les puissantes externalités de réseaux empêchent les organisations périphériques d'échapper à l'effet d'aimant qu'exerce sur chacune d'elle la présence de toutes les autres. D'autre part, si Bruxelles est devenue la capitale de l'Europe, c'est parce que la Belgique, premier Etat-membre de la Communauté économique européenne par ordre alphabétique a dû assurer

⁶ Voir Philippe Van Parijs & Jonathan Van Parys, "Bruxelles capitale de l'Europe: un choix écologiquement défendable?", *Brussels Studies* numéro 38, 17 mai 2010, www.brusselsstudies.be.

⁷ Si des grandes villes autres que des capitales sont prises en compte, ces quatre critères ("diplomatique", "démographique", "métropolitain" et "citoyen") continuent à placer Prague en tête pour le premier, Luxembourg pour le troisième et Bruxelles pour le dernier. Mais Francfort et Strasbourg dépassent Luxembourg pour le deuxième. Dans l'hypothèse d'un élargissement maximaliste de l'Union vers l'Est (y compris la Turquie), les premiers choix deviennent Vienne, Munich et Strasbourg, respectivement, pour les trois premiers critères, Bruxelles restant en tête pour le quatrième. (Voir *Brussels Studies* n°38)

sa première présidence tournante et donc accueillir ses premiers fonctionnaires, faute d'accord préalable sur le siège, et parce qu'il a été impossible de s'accorder ensuite à six, puis à neuf, puis à douze, puis à quinze, sur une capitale définitive. On imagine d'autant plus mal qu'on le puisse aujourd'hui à vingt-sept que la Commission, le Conseil, le Parlement, les représentations permanentes, les Régions, les partenaires sociaux et d'innombrables lobbys privés et associatifs ont fait à Bruxelles des investissements importants dont la valeur chuterait abruptement en cas de décision de déplacement des institutions.⁸

Si donc la capitale de l'Europe s'est initialement localisée à Bruxelles par hasard, ce n'est pas par hasard qu'elle y restera, mais en raison de la puissante coalition du *network power* et des *sunk costs*. C'est la concentration par suite constamment renforcée d'organisations transnationales les plus diverses qui propulse Bruxelles en première position selon le quatrième critère. Mais même selon les deux précédents, qui tiennent compte de la répartition de la population, Bruxelles ne fait pas mauvaise figure. Le renforcement de son rôle international peut donc légitimement figurer au cœur de ce que pourrait être un *sustainable new deal* pour la fédération belge. Il est susceptible de nourrir un dynamisme économique qui puisse satisfaire à la fois notre exigence de soutenabilité écologique et notre souci de justice sociale — du moins pour autant que les institutions politiques et la société civile européennes, que Bruxelles doit s'efforcer d'accueillir toujours mieux, s'acquittent elles-mêmes honorablement des missions qui leur incombent plus que jamais au service de l'ensemble de ces divers objectifs.

⁸ Ces mécanismes sont également explicités dans *Brussels Studies* n°38.