



Dr. Olivier Buirette

Le Partenariat oriental : une percée européenne vers l'Est et l'Asie centrale ?

Véritable axe de la politique étrangère de l'Union européenne (UE) dirigé vers l'Est, le Partenariat oriental créé le 7 mai 2009 regroupe une série d'accords d'association préfigurant les éventuels élargissements possibles notamment vers l'Est de l'UE actuelle étant donné qu'ils concernent l'Ukraine et la Biélorussie. Pour l'Ukraine, rappelons que c'est justement le refus de la ratification de cet accord dans un premier temps par l'ancien Premier ministre pro-russe, Viktor Ianoukovitch, qui avait déclenché en novembre 2013 le mouvement de l'Euromaidan qui devait mener à la division du pays entre pro-européens et pro-russes ; un conflit toujours non terminé à l'heure actuelle, dans un contexte de provinces pro-russes auto proclamées et d'annexion de la péninsule de Crimée depuis mars 2014 par la Russie.

Le partenariat comprend aujourd'hui six États : l'Arménie, l'Azerbaïdjan, la Biélorussie, la Géorgie, la Moldavie et l'Ukraine. Ces derniers se rassemblent autour de quatre axes, à savoir :

- La démocratie, la bonne gouvernance et la stabilité
- L'intégration économique et la convergence avec les politiques européennes
- La sécurité énergétique
- Les contacts entre les peuples

On constate ici que ces axes préfigurent en quelque sorte une première version du fameux acquis communautaire que chaque futur entrant doit ratifier pour pouvoir un jour espérer intégrer l'UE.

Au regard de la carte du développement de ce Partenariat oriental géré à Bruxelles par le Service européen pour l'action extérieure (SEAE), on note que les frictions avec la zone d'influence revendiquée par la Russie ne peuvent que se développer. Ainsi le ministre des Affaires étrangères russe, Sergueï Lavrov, ne devait-il pas régulièrement dénoncer les pressions de l'UE sur des régions considérées comme faisant partie de la zone périphérique russe depuis toujours ? Le cas de la Biélorussie est à ce titre significatif, tandis que le cas ukrainien montre de manière dramatique cet affrontement. Que dire alors de la Géorgie située dans un Caucase repris en main par Moscou durant l'été 2008, ou encore de la Moldavie où s'affrontent des courants pro-européens rêvant de rejoindre - comme entre 1920 et 1939 - la Roumanie, face à une Transnistrie qui reste sous le contrôle de Moscou ? Enfin, le cas de l'Arménie et de l'Azerbaïdjan avec l'épineux et persistant problème du Haut-Karabagh prêtent encore plus le flanc à des frictions éventuelles avec Moscou.

Alors qu'en décembre 2017, Vladimir Poutine a annoncé qu'il était candidat à sa réélection comme président de la Fédération de Russie aux élections de mai 2018, la montée en puissance et le retour de la Russie sur la scène internationale ne pourront que stimuler des points de tensions entre une Russie qui retrouve sa force et ses zones d'influences traditionnelles et une Union européenne qui reste attractive pour les pays cherchant à s'émanciper de Moscou.

Enfin, le Partenariat oriental, par ses accords d'association, pose le problème - toujours non résolu - des frontières de l'Europe. Où celles-ci s'arrêtent-elles à l'est ? Si l'on considère que des États qui bordent la mer Noire, comme la Géorgie, sont intégrables dans l'UE, alors qu'en est-il d'États voisins comme la Turquie ? Les frictions entre cette politique de l'UE et la Russie montrent finalement que la notion de « la gestion des périphéries » de l'Europe reste encore à définir. Elle est pourtant indispensable pour équilibrer les relations entre l'UE et ses voisins.

Nous sommes ici de manière incontestable devant l'un des défis que l'éventuelle « relance européenne », souhaitée par Emmanuel Macron, devra relever dans les mois et les années à venir.



Ozan Akyürek

Avocat au
Barreau de Paris
oakyurek@jonesday.com

Les véhicules connectés et leurs homologues autonomes : la responsabilité en question

Les objets connectés ne cessent de surpasser les technologies existantes, au point qu'ils ont envahi le quotidien d'un bon nombre d'entre nous. Depuis plusieurs années, ils ont investi les voitures que nous utilisons, ou du moins côtoyons, au quotidien : les voitures connectées sont des véhicules assistant les utilisateurs. Or, le développement de ces technologies est tel que les véhicules autonomes, c'est-à-dire les véhicules s'affranchissant de conducteurs physiques, ne sont désormais plus un mythe ; si bien qu'ils s'approprient à s'immiscer dans le trafic routier, non sans soulever un certain nombre de questions juridiques, notamment en ce qui concerne la responsabilité des uns et des autres.

La responsabilité des utilisateurs classique est inadaptée

En matière de circulation routière, la question de la responsabilité trouve toute son acuité dès qu'un accident se réalise. En France, les victimes d'accidents causés par un véhicule terrestre à moteur sont protégées par la loi du 5 juillet 1985. En effet, cette loi prévoit que les victimes peuvent engager la responsabilité du conducteur ou du gardien du véhicule. Or, en présence d'une voiture autonome, c'est-à-dire une voiture qui serait justement dépourvue de conducteur tel que nous l'entendons habituellement, qui serait responsable ? Faut-il imaginer que la personne donnant des instructions au véhicule serait considérée comme étant le conducteur ? On peut aisément imaginer que les personnes à l'origine de ces instructions seront difficilement identifiables. Cette solution ferait donc peser sur la victime une charge de la preuve bien trop lourde. Il faudrait alors s'orienter sur la question de la détermination du gardien du véhicule. En droit français, le propriétaire de la chose est présumé en être le gardien. Mais cette présomption peut être renversée. Il lui revient alors d'établir que quelqu'un d'autre à l'usage, le contrôle et la direction de la chose. Là encore, la charge de la preuve risque d'être disproportionnée et particulièrement délicate à établir. Ainsi, la législation en vigueur, en rendant particulièrement délicate la détermination du responsable en cas d'accident de la route causé par un véhicule autonome, ne permettra pas aux usagers d'utiliser ces véhicules bien particuliers avec la confiance requise. Cette confiance est en effet nécessaire au développement de ces nouvelles technologies. Le régime de la responsabilité devra donc s'adapter. Une fois la question de la responsabilité des usagers tranchée, il se peut que celle des producteurs des véhicules soit recherchée.

Lisez l'intégralité de cet article sur notre site internet
www.aujourd'hui.turquie.com



Mireille Sadège

Rédactrice en chef
Docteure en histoire
des relations
internationales

Les inégalités galopantes, le mal qui ronge nos démocraties

Nous voilà en décembre, j'écris le dernier article de l'année 2017 et j'ai l'impression qu'à Istanbul le temps passe plus vite qu'ailleurs. La ville subit d'importantes transformations, mais étrangement rien ne semble atteindre sa formidable énergie.

À l'international, les choses se bousculent, mais rarement dans le bon sens. Avec un président américain qui bafoue sans le moindre souci les règles de la diplomatie et ignore les accords passés, nous nous trouvons ainsi face à une « administration américaine engagée dans une dangereuse déstabilisation de la communauté internationale ».

Et que dire de l'Union européenne (UE) qui s'éloigne chaque jour un peu plus des valeurs qui la rendaient unique ? Comment expliquer la montée des partis populistes dans toute l'UE, y compris en Allemagne ?

Le premier rapport sur les inégalités mondiales a été publié le 14 décembre dernier. Ce dernier se base sur le travail d'une centaine d'économistes réunis au sein de la *World Wealth and Income Database*. D'après le rapport, « depuis

1980, la plupart des pays sont devenus plus riches... Mais leurs gouvernements se sont appauvris et c'est l'un des moteurs de la hausse des inégalités ». En effet, l'étude de la répartition du capital public et privé révèle que « sous impulsion des privatisations et de la hausse des emprunts publics » il y a eu d'importants transferts du secteur public vers le privé. Ce qui « restreint la capacité des gouvernements à redistribuer les revenus et à limiter la progression des inégalités ». « Les États-Unis restent le plus inégalitaire des pays riches. Le Moyen-Orient, champion des inégalités. En Russie, après 1989, les revenus moyens ont augmenté, mais aussi les inégalités. Enfin, l'Afrique s'est appauvrie par rapport aux autres continents », précise le rapport.

Le rapport ajoute que, « depuis les années 1980, le 1 % le plus aisé a capté 27 % de la croissance quand, dans le même temps, les 50 % les plus pauvres devaient se contenter de 12 %. Les inégalités sont ainsi en hausse partout dans le monde. Néanmoins, certaines politiques publiques, notamment la fiscalité progressive, peuvent les atténuer ».

L'Asie est le continent qui a le plus profité de la mondialisation des échanges. Ainsi, des millions d'individus sont sortis de la pauvreté et constituent désormais une classe moyenne qui était inexistante au paravent. La grande perdante de la mondialisation est indéniablement la classe moyenne occidentale dont le revenu stagne depuis 40 ans. On constate ainsi que « la mondialisation est en train d'instaurer un nouvel ordre mondial de la répartition des richesses ».

Selon les conclusions du rapport, la libéralisation des échanges doit être encadrée afin de corriger les dérives qu'elle peut engendrer. Dans le cas inverse, à terme, c'est la démocratie qui sera en danger. On constate en effet que, depuis les années 1990, un grand nombre des personnes les plus pauvres basculent dans le populisme. Désormais, cette menace guette les classes moyennes. Se consterner et condamner le phénomène ne suffisent plus. Les responsables politiques doivent prendre les mesures qui s'imposent avant qu'il ne soit trop tard.