

Actualité européenne – Nouveau souffle pour une politique industrielle européenne

Réunis le 1^{er} mars au cours d'un Conseil « Compétitivité » largement dédié à la voiture verte, les ministres de l'Industrie des États membres de l'UE ont appelé de leurs vœux une nouvelle politique industrielle « ambitieuse » pour accroître la compétitivité de l'UE, sa croissance, et développer l'emploi de haute qualité. Le texte adopté décline une approche générale centrée sur les défis environnementaux, qui devront être transformés en opportunités d'affaires et en emplois dans l'efficacité énergétique et les nouvelles technologies énergétiques. Enfin, les États entendent mettre l'ensemble des politiques communautaires au service de cette politique industrielle intégrée : le marché intérieur, les fonds structurels, mais aussi les politiques commerciales ou de concurrence, et les instruments normatifs et réglementaires.

Mais à travers cette approche générale, c'est avant tout l'avenir de l'industrie automobile qui retient l'attention des États. **Dans ses conclusions, le Conseil prouve une nouvelle fois qu'il n'entend pas abandonner l'industrie automobile mais souhaite en faire un levier de la compétitivité européenne.** Il souligne ainsi que le secteur automobile pourrait souffrir d'une suppression hâtive des aides d'État tolérées à titre temporaire par la Commission dans le cadre de la relance. Il souhaite également démontrer l'engagement de l'UE envers l'enjeu d'avenir de cette industrie : les véhicules propres.

Pour cela, les États demandent à la Commission d'établir **un plan d'action européen pour la voiture verte** (voitures électriques, hybrides, à biocarburant ou à hydrogène), afin d'accentuer les efforts de recherche sur les batteries, de soutenir le développement des équipements nécessaires (bornes de ravitaillement des

batteries), de lancer des travaux de normalisation (sûreté des véhicules et interface véhicule-infrastructure), et enfin de promouvoir la compétitivité globale de l'industrie automobile.

Le Conseil rappelle en outre que le succès de la voiture verte repose sur des réseaux énergétiques intelligents et un approvisionnement durable en énergie. Alors que les industries automobiles entament leurs travaux sur la normalisation des voitures électriques, le Commissaire européen à l'Industrie Antonio Tajani les invite à élaborer une lettre d'intention commune et s'engage à préparer une première stratégie européenne pour mai.

Les défis de l'industrie automobile et l'enjeu de la voiture verte seraient-ils en train de donner un second souffle à la politique industrielle européenne ?

Inscrite dans les traités européens depuis 1993, la politique industrielle est soutenue activement par la France et par l'Espagne, qui préside actuellement le Conseil des ministres de l'UE. Elle suscite par contre de fortes réserves Outre-rhin, Berlin voyant dans cette politique un instrument pour contourner les règles de concurrence. Mais les milliers d'emplois industriels menacés à travers l'Europe sont peut-être en passe d'avoir raison de telles réticences. De même, en appelant l'UE début février à se doter d'une vision solide pour sa compétitivité, la Table Ronde Européenne des Industriels (ERT), club de grandes entreprises européennes, a sûrement pesé dans le débat. **Dans ce contexte nouveau, le Conseil demande ainsi à la Commission européenne de présenter un agenda européen pour la politique industrielle avant fin 2010.**

Dossiers importants

L'avenir du Fonds social européen en question

La députée européenne française Pascale Gruny (UMP, Aisne) a pris la présidence d'un groupe de travail du Parlement européen sur l'avenir du Fonds social européen (FSE).

Historiquement le premier des fonds structurels européens, le FSE, est face à un avenir incertain pour l'après 2013. Créé en 1957 par le traité de Rome, ce fonds vise depuis ses origines à accompagner le marché intérieur par des mesures sociales agissant notamment sur l'employabilité des travailleurs et l'adaptation aux mutations industrielles. Pour la période 2007-2013, il intervient dans l'ensemble des régions d'Europe, et représente une enveloppe de 5,4 Md€ pour la France (dont 80 % affectés à la métropole), ce qui est sensiblement moins que les 6 Md€ reçus pour la période 2000-2006.

Mais les discussions sur l'avenir de la

politique régionale européenne et des fonds structurels ont montré que l'avenir du FSE n'est pas garanti. Jusqu'ici, les discussions ont largement mis l'accent sur la dimension économique de cette politique, se concentrant sur l'évaluation et les enjeux du Fonds de cohésion (FC) et du Fonds européen de développement régional (FEDER). Au point que de nombreux acteurs, y compris le Parlement sous la précédente mandature, ont envisagé la fusion des fonds au détriment du FSE. Une telle mesure viserait à simplifier la politique régionale, dans un contexte où cette politique bénéficierait d'un financement moindre à partir de 2014.

Tirant les leçons de la crise, Pascale Gruny est d'un tout autre avis. La députée considère essentiel de conserver le FSE en tant que filet de sécurité, et notamment de maintenir sa dotation actuelle au-

delà de 2013. Cependant, la députée n'exclut pas une rénovation importante du fonctionnement de ce fonds. **Elle suggère d'une part de le recentrer sur la formation tout au long de la vie, rappelant par là que cette priorité ne représente aujourd'hui qu'une faible part du FSE en France. D'autre part, Pascale Gruny pointe les charges administratives liées à la gestion de projets FSE, et les délais de versement des aides, qu'elle voudrait réduire.** Ces dérives avaient été également relevées dans la contribution de la FNTP sur la révision du règlement financier de l'UE en décembre dernier. Au 1^{er} février 2010, les programmes français du FSE et du FEDER pour 2007-2013 montraient un taux de versement des aides aux porteurs de projets minime (respectivement 6 % et 5,5 %) malgré un taux d'engagement des fonds bien plus important (33 % et 27 %).

Plans décennaux de développement des réseaux énergétiques

Avant même son entrée en vigueur en mars 2010, le 3^{ème} paquet de libéralisation du marché européen de l'énergie entre en application de manière anticipée grâce aux efforts des gestionnaires de réseaux de transport (GRT). En décembre 2008 puis décembre 2009, les GRT électriciens européens (dont RTE), puis gaziers (dont GRTgaz et TIGF) ont en effet institué les Réseaux Européens de GRT de l'Électricité et du Gaz (REGRT-É et REGRT-G), qui bénéficieront de larges prérogatives légales en application du 3^{ème} paquet. En décembre et mars dernier, les deux REGRT ont présenté leurs Plans décennaux indicatifs de développement des réseaux énergétiques européens. Ces documents prévus par le 3^{ème} paquet présentent des

scénarios de demande et de capacité des réseaux européens entre 2010 et 2020, et offrent un état des lieux complet des projets de dimension européenne. Le plan décennal du réseau électrique a ainsi recensé 500 projets de dimension européenne pour la période 2010-2014, représentant un investissement total de 23 à 28 Md€, et correspondant à 35 000 km de lignes nouvelles, et 7 000 km de lignes à rénover. Ils détaillent enfin les enjeux clés pour les réseaux : technologie, législation, acceptabilité, besoins d'investissement et investissements prévus, etc.

De valeur indicative, ces plans n'en demeurent pas moins un premier exercice de planification énergétique à l'échelle européenne, et joueront sans

doute un rôle dans les développements ultérieurs de la politique énergétique de l'UE. Les plans décennaux sont consultables sur les sites internet des deux nouvelles entités :

www.entsog.eu et www.entsoe.eu.

N.B. : Outre l'élaboration des plans décennaux, les REGRT ont déjà entamé les travaux préparatoires à l'élaboration de codes de réseaux contraignants. Également prévus par le 3^{ème} paquet, ces codes pourront porter sur une série de domaines comme les règles de raccordement au réseau, d'interopérabilité, des structures tarifaires, ou encore d'efficacité énergétique des réseaux.

Une initiative pour une libéralisation effective du transport ferroviaire en 2010

Lors d'une réunion de la commission des Transports et du Tourisme (TRAN) du Parlement européen le 23 février, la Commission a admis vouloir initier en 2010 une refonte du droit européen concernant le marché du transport ferroviaire. Cette initiative visera surtout à poursuivre l'ouverture du marché et à remédier à une situation où 21 États membres sur 27, dont la France, sont en procédure d'infraction pour défaut d'application des textes existants.

Le nouveau paquet de mesure devrait se

focaliser sur trois éléments précis :

- le financement et les redevances payées pour accéder à l'infrastructure;
 - l'accès aux services, en particulier l'accès au « dernier kilomètre » (accès aux terminaux, aux services d'approvisionnement en carburant, question du déplacement des wagons, etc.);
 - l'autonomie des régulateurs chargés d'assurer une égalité d'accès au marché.
- En application des directives de 2004, le marché du transport ferroviaire de passager est théoriquement ouvert en France depuis

début décembre 2009, uniquement pour les trajets internationaux. Toutefois, le premier concurrent de la SNCF n'est pas attendu avant l'été 2010, où Trenitalia pourrait entamer l'exploitation d'une ligne Paris-Milan. Outre la libéralisation du marché, le nouveau paquet de mesure prévu pour 2010 pourrait introduire des dispositions relatives à la sécurité.

Les directives en vigueur sont en effet accusées d'être à l'origine des récents accidents ferroviaires, ce que la Commission conteste.

En bref

Trois nouvelles directions générales à la Commission européenne

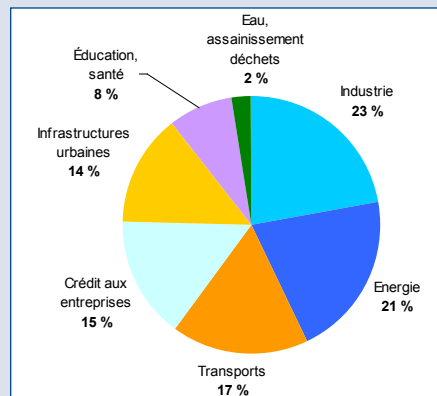
Suite à l'approbation, le 9 février, du nouveau collège de 27 commissaires, la Commission a pu entreprendre la réorganisation de ses services en fonction de la nouvelle répartition des portefeuilles entre commissaires. La scission de la DG TREN (Énergie et Transports), prévue de longue date, est donc formalisée, donnant ainsi naissance à une DG ENER (Énergie) avec à sa tête par le Britannique Philip Lowe, et à une DG MOVE (Mobilité et Transport), qui reste dirigée par l'Allemand Matthias Ruete, ancien directeur général de la DG TREN. Une nouvelle DG CLIM (Action climatique) est par ailleurs créée à partir de certains services détachés de la DG Environnement. Elle a pour directeur général le Belge Jos Delbeke.

Hausse de 37 % des investissements BEI en 2009

Dans son bilan pour l'année 2009, la banque européenne d'investissement (BEI) indique avoir augmenté son volume total de prêts de 37 % en 2009, le portant à 79 Md€. Décidé par le Conseil des gouverneurs de la BEI dans le cadre du plan de relance européen, cet effort important a permis à la France de bénéficier en 2009 de près de 6,3 Md€ de crédits pour 30 projets. Parmi les grandes infrastructures financées, citons la seconde phase du tramway des Maréchaux à Paris (500 M€), la modernisation de centrales électriques dans l'Outre-mer (500 M€), ou encore la construction de 34 lycées et écoles en région PACA (400 M€).

Selon le président de la BEI, Philippe Maystadt, le volume des prêts BEI devrait être ramené à quelque 75 Md€ en 2010.

N.B. : Un groupe d'experts a présenté fin février au Parlement européen un rapport sur le mandat extérieur de la BEI. Il préconise de renforcer la coopération entre l'action extérieure de la Banque et les financements gérés par la Commission européenne. En avril, la Commission devra proposer un nouveau mandat d'action extérieure pour la BEI, qui devra désormais, en application du traité de Lisbonne, être approuvé en codécision par le Conseil et le Parlement. En 2009, près de 20 % des montants de prêts BEI ont financé des projets situés hors UE, essentiellement dans la zone de voisinage (notamment Turquie).



Investissements BEI en France en 2009
(sur un total de 6,3 Md€)

Pour toute information complémentaire

Marie EILLER-CHAPEAUX (Tél. : 01 44 13 31 86 / Fax : 01 44 13 98 90 / Email : eillerm@fnfp.fr)

Aymeric LORTHIOIS (Tél. : 01 44 13 31 06 / Fax : 01 44 13 98 90 / Email : lorthioisa@fnfp.fr) - ou europe@fnfp.fr