



LETTRES D'EUROPE & ENTREPRISES

décembre 2009, n° 50

LES VINGT ANS DE LA CHARTE SOCIALE : TROIS LEÇONS UTILES

BRUNO VEVER, Secrétaire général, p. 2

A PROPOS DE DEUX NOUVEAUTES TOUCHANT LES CITOYENS EUROPEENS

Guillaume CHIRON, chroniqueur juridique E&E, p. 6

L'AUTOMOBILE : UNE INDUSTRIE EN PLEINE MUTATION

Marine DUBOST, chroniqueuse Peco-Industrie E&E, p. 8

EUROPE & ENTREPRISES

Association loi 1901
BIPE Immeuble le Vivaldi
11, rue René Jacques
F - 92138 Issy-les-Moulineaux cedex
Tel: + 33 (0)1 70 37 23 23
Fax: + 33 (0)1 70 37 23 00
Mail : entreprise_europeenne@yahoo.fr

Président, Directeur de la Publication : Philippe Laurette
Rédaction : entreprise_europeenne@yahoo.fr
Rédacteur en chef : Olivier Boned (boned.olivier@neuf.fr)
Editorialiste : Bruno Vever
Production : Europe & Entreprises
Numéro ISSN : 1638-6094

Europe & Entreprises est un lieu de rencontre, d'information et de débats sans tabous sur l'Europe.

LES VINGT ANS DE LA CHARTE SOCIALE : TROIS LEÇONS UTILES

BRUNO VEVER, SECRETAIRE GENERAL

La charte communautaire des droits sociaux fondamentaux, dont nous fêtons les vingt ans, est bien représentative de cette année 1989 qui marquait les deux cents ans de la déclaration des droits de l'homme et du citoyen et qui vit tomber le mur de Berlin.

Le vingtième anniversaire de la charte ne suscite sans doute pas la même émotion que celui de la chute du mur ou, plus loin de nous, de la prise de la bastille. Pourtant la charte s'est inscrite dans la même lignée, celle du rapprochement des hommes, en construisant un pont entre une Europe économique alors bien développée et une Europe sociale encore très évanescence.

Ce faisant, la charte renouait avec cet objectif essentiel qui avait tenu au cœur du grand inspirateur du marché commun, Jean Monnet : nous ne coalisons pas des Etats, nous unissons des hommes. Quand on se remémore les controverses sur l'Europe qui ont agité l'opinion ces dernières années, notamment les reproches d'une primauté sans freins du marché sur l'homme, et les crises à répétition qui ont suivi ces votes de défiance populaire, on voit bien qu'il ne s'agit pas là d'un point de détail qu'on puisse négliger. La charte fut un pas significatif dans la bonne direction, même si beaucoup d'autres restent encore nécessaires. Et à vingt ans de distance, trois leçons encourageantes méritent d'en être retenues.

Première leçon : ne désespérons pas des avancées tardives

Il est vrai que cette charte fut une initiative tardive. Adoptée au Conseil européen le 9 décembre 1989, elle fut postérieure de trente deux ans au traité de Rome de 1957. Le traité fondateur avait créé une Communauté économique, et non une Communauté économique et sociale. Le projet d'un marché commun ne prévoyait qu'un accompagnement social très mesuré (même s'il avait notamment justifié, outre un Fonds social européen, la création du Comité économique et social représentant les partenaires sociaux et la société civile).

Mais avec ce recul des vingt années, on voit bien que tout en venant tard la charte sociale européenne venait quand même utilement à son heure. Car en 1989 trois évolutions majeures la rendaient en toute hypothèse nécessaire.

D'abord, la progression alors très rapide du programme d'achèvement du marché unique à l'horizon 1992, relancé avec succès par Jacques Delors, impliquait à l'évidence un volet social mieux étoffé en vue duquel il avait aussi très opportunément relancé en parallèle le dialogue des partenaires sociaux européens. La charte venait donner tout son sens à un tel marché unique, en le mettant au service des attentes profondes des Européens eux-mêmes.

Ensuite une nouvelle ambition, l'union économique et monétaire, était programmée en cette année 1989 par le rapport Delors avec un plan en trois étapes qui connut la consécration historique que l'on sait. Voilà aussi qui posait sous un angle nouveau la question de la dimension sociale au sein d'une telle union.

Enfin, l'éclatement du rideau de fer en cette même année 1989 annonçait la réunification allemande et le grand élargissement à l'est, et allait donner lui aussi une dimension inédite aux enjeux de cohésion économique et sociale.

On le voit, en cette année 1989, même si la charte venait tard, elle venait à point nommé. Retenons donc cette première leçon : ne désespérons pas des avancées tardives.

Seconde leçon : ne calons pas à cause des controverses

La controverse fut vive lors de l'élaboration de la charte. Vive et omniprésente : sur son opportunité, sur sa signification, sur son contenu, sur sa portée et sur ses conséquences.

Jusque là, les affaires sociales étaient demeurées pour l'essentiel de compétence strictement nationale. La grande diversité culturelle et historique des pays européens expliquait aisément cette situation, qui persiste encore assez largement de nos jours, confortée aussi par les élargissements successifs.

En raison de ces grandes différences de sensibilité, la charte ne put être déclinée que sur un mode mineur. Certes on y trouve une énumération bien étoffée de droits (cf. emploi, mobilité, formation, conditions de travail, sécurité sociale, association, etc.) mais elle ne s'accompagne d'aucune règle précise à caractère directement contraignant, contrairement aux dispositions économiques et commerciales du traité. Il revient surtout aux juges et aux législateurs, tant européens que nationaux, de préciser les obligations juridiques qu'impliquent ces grands principes, et qui peuvent varier sensiblement d'un pays à l'autre.

Malgré ces précautions, il ne fut pas possible de réunir sur la charte un consensus des douze Etats membres de l'époque : le Royaume Uni entendit bien marquer sa différence. Mais les onze décidèrent d'avancer quand même. Et cette décision s'avéra être le bon choix, à tous égards.

Elle permit dans un premier temps d'adopter la charte pour les onze, ce qui était déjà beaucoup. Ceci fut aussi le point de départ d'un nouveau programme social européen. La charte devint également le référentiel d'une meilleure prise en compte de la dimension sociale par toutes les autres politiques européennes. Et elle fut un acquis non négociable pour les élargissements qui suivirent. In fine, neuf ans plus tard, un nouveau gouvernement britannique mit fin à la bouderie et l'entérina.

L'ultime effet de cette charte sociale aura été, last but not least, d'avoir largement inspiré la charte européenne des droits fondamentaux, plus ambitieuse encore, qui fut adoptée en parallèle au traité de Nice onze ans après, à l'ouverture du millénaire, et qui est dorénavant intégrée dans le traité de Lisbonne. Retenons donc cette seconde leçon : ne calons pas à cause des controverses.

Troisième leçon : ne négligeons pas le concours moteur de la société civile

La charte sociale a bien démontré aussi ce que la société civile peut apporter à la construction européenne quand on l'associe plus directement.

Il s'agit d'abord du premier exemple réussi d'un avis exploratoire du Comité économique et social, qui fut consulté fort opportunément par Jacques Delors pour préparer le terrain et réunir tous les matériaux nécessaires à l'édification de la charte, avant toute autre consultation et toute autre saisine. Voilà bien le meilleur usage qu'on pouvait – et qu'on peut encore – faire du Comité : le consulter en amont, alors que trop souvent il est consulté en parallèle à la saisine des codécideurs, ce qui pénalise bien sûr son poids consultatif réel.

Les partenaires sociaux aussi furent mis à contribution pour la charte et acceptèrent de jouer un rôle direct, à l'instar du législateur, dans sa mise en œuvre pratique. Sans leur concours à part entière, il n'aurait guère été possible d'adopter cette charte et de lui donner des résultats concrets. Cette charte contribua elle-même à intensifier le dialogue social autonome des partenaires sociaux européens, qui finirent par demander et obtenir ultérieurement, dans le traité de Maastricht, la pleine reconnaissance de leur capacité contractuelle, faisant de ces partenaires sociaux de véritables acteurs de la construction européenne. Cette leçon là aussi doit être retenue.

Et maintenant ? Au moins trois chantiers d'avenir...

Ces trois leçons peuvent nous aider à progresser dans d'autres domaines proches de la charte où nous sommes aujourd'hui aussi en retard, où nous avons aujourd'hui aussi des controverses, et où nous avons aujourd'hui aussi besoin de la société civile. Citons ainsi trois chantiers d'avenir où on retrouve bien tous ces critères :

Premier chantier : la charte des droits sociaux fondamentaux ne peut guère demeurer une exception européenne alors que le marché est devenu mondial, pour les Européens comme pour le reste de la planète. Cette globalisation implique de définir et de faire respecter des droits sociaux également à l'échelle internationale. Vaste programme, mais raison de plus de s'y atteler résolument, avec tout le poids de notre solidarité et de notre force de conviction commune sur la scène internationale.

Second chantier : l'union monétaire que nous avons construite depuis dix ans autour de l'euro ne pourra pas, sous peine des pires déboires, se priver éternellement d'une union économique qui implique également que notre contrat social soit mieux eurocompatible. Epineuse question, mais les épines seront bien plus douloureuses encore si on persiste à vouloir l'ignorer.

Troisième chantier : l'achèvement d'un véritable marché unique, qui reste encore devant nous, ne pourra pas être atteint puis sauvegardé sans la mise en place de services publics européens, capables d'assurer pleinement notre identité européenne, notre cohésion européenne et notre sécurité européenne par delà les particularismes administratifs nationaux. Impertinente question aux yeux des ultras de tous bords, tant souverainistes que libre-échangistes, et donc très pertinente pour tous les autres Européens !

Vu sous ces angles, voilà un vingtième anniversaire en fin de compte bien rafraîchissant. Vingt ans, c'est surtout un âge prometteur même pour une charte sociale !

A PROPOS DE DEUX NOUVEAUTES TOUCHANT LES CITOYENS EUROPEENS

GUILLAUME CHIRON, CHRONIQUEUR JURIDIQUE E&E

Le 13 décembre 2007, peu après l'échec de la ratification du traité établissant une Constitution pour l'Europe, les chefs d'Etat et de gouvernement des vingt-sept Etats membres signaient le traité de Lisbonne et plusieurs protocoles.

A compter du 1er décembre 2009, le traité de Lisbonne devrait fortifier les anciens traités applicables à l'Union européenne (I) et pourrait conduire à changer la sémantique utilisée jusqu'à présent pour nommer les juridictions issues des traités (II).

I. Le renforcement des anciens traités applicables aux citoyens européens

Les trois traités principaux aménageant la vie des citoyens de l'Union sont à partir du 1^{er} décembre 2009 le "traité sur l'Union européenne" ("TUE"), le "traité sur le fonctionnement de l'Union européenne" ("TFUE") et le "traité instituant la Communauté européenne de l'énergie atomique" (dit traité "EURATOM").

Finalement, en utilisant une image du droit des affaires, le traité de Lisbonne n'aura fait qu'une "fusion-absorption" du "traité instituant la Communauté européenne" ("TCE") au bénéfice du TUE.

Nous sommes donc loin du traité totalement unifié recherché initialement par le traité établissant une Constitution pour l'Europe. Il faut toutefois reconnaître que l'Union européenne se trouve renforcée avec ce dernier traité ratifié par l'ensemble des Etats membres.

Par ailleurs, pour la grande majorité des Etats membres, la "Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne" aura la même valeur juridique que le TUE et le TFUE.

Proclamée en marge du traité de Nice en 2000, cette Charte prend donc une toute autre valeur juridique en 2009. Simplement, cette affirmation doit être toutefois nuancée puisque les juridictions communautaires avaient fait le pari que ces dispositions dépasseraient le stade de la simple proclamation pour pouvoir être directement évoquées devant elles par les justiciables.

Enfin, dès l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne, les dispositions de la "Convention européenne de sauvegarde des droits de l'Homme et des libertés fondamentales" fera également partie du droit de l'Union, mais simplement en tant que principes généraux.

II. Un nouveau champ lexical pour dénommer les juridictions de l'Union européenne

Parallèlement, à compter de l'entrée en vigueur de ce traité, la "Cour de justice de l'Union européenne" ("CJUE") verra le jour.

Cette nouvelle institution de l'Union comprendra - à la fois - la "Cour de justice", mais aussi le "Tribunal" et des "tribunaux spécialisés".

Dans de telles conditions, et compte tenu de la nouvelle architecture des traités, il sera plus difficile de maintenir l'expression française de "Cour de Justice des Communautés européennes" ("CJCE") pour désigner la "Cour de justice" comprise comme une sub-institution de la CJUE.

Il pourrait plutôt lui être préféré les expressions "Cour de justice européenne" ("CJE") ou "Cour européenne de justice" ("CEJ") mais la question reste ouverte en absence de choix énoncé directement dans les traités. Des arbitrages devraient être effectués sur cette question inédite par la juridiction elle-même dans les tous prochains mois.

De même, il ne faudrait vraisemblablement plus écrire l'expression "Tribunal de Première Instance des Communautés européennes" ("TPICE").

En effet, celle de "Tribunal de Première Instance de l'Union européenne" ("TPIUE") semble pouvoir lui être préférée, sans pouvoir, elle non plus, être confirmée par les nouvelles dispositions des traités puisque seul le terme de "Tribunal" y figure. Il appartiendra en fait au "Tribunal" de se déterminer lui-même sur cette question.

Enfin, le traité de Lisbonne permet d'anticiper sur le raffinement futur du nombre de juridictions existantes dans la CJUE. En effet, actuellement, le seul tribunal spécialisé est celui institué en 2004 par décision du Conseil.

Ce tribunal est dénommé le "Tribunal de la fonction publique de l'Union européenne" ("TFPUE"). Il est chargé de statuer sur des litiges entre l'Union européenne et ses agents en lieu et place du TPICE qui s'en occupait antérieurement.

Le traité de Lisbonne n'est donc pas opposé à ce que de nouvelles autres juridictions spécialisées apparaissent.

L'avenir dira celles qui trouveront, le cas échéant, les faveurs des futurs dirigeants européens.

L'AUTOMOBILE : UNE INDUSTRIE EN PLEINE MUTATION

MARINE DUBOST, CHRONIQUEUSE PECO-INDUSTRIE, E&E

Chômage technique ; emplois supprimés, usines fermées, projets gelées...l'industrie automobile est la première touchée en Europe. Bien que centenaire, l'automobile connaît aujourd'hui une remise en cause de sa qualification d'industrie « mûre » que lui attribuait les théories du cycle de l'industrie. Autrefois déficitaire, l'offre est désormais excédentaire face à une demande touchée de plein fouet par la crise économique. Le décalage entre l'offre et la demande souligne le besoin de changements structurels profonds. Sous le double effet du retour de l'innovation et de la modification du rapport de force entre les groupes automobiles, le secteur est en pleine mutation. La crise a révélé combien il était difficile de coordonner à l'échelle européenne les plans de « sauvetage » nationaux. Il est tout de fois impossible dans un marché aussi intégré que celui du secteur automobile de raisonner à l'échelle nationale.

Les ventes se sont effondrées de 27% en janvier 2009. Personne n'est épargnée : constructeurs, équipementiers, fournisseurs de matériaux bruts ou encore les sous-traitants. La Direction Générale de l'emploi de la Commission européenne prévoit la disparition de dizaines de milliers de postes chez les sous-traitants. En France, c'est 7000 emplois qui ont été supprimés. Pour faire face à cette situation, les constructeurs automobiles ont demandé fin 2008, une aide de 6 milliards d'euros à la commission européenne. Ce sont finalement les Etats qui ont apporté un soutien financier. Ce soutien s'élève à 2 milliards d'euros en Allemagne, 2,5 milliards d'euros en Grande-Bretagne, 4 milliards d'euros en Espagne et 6 milliards d'euros en France pour Renault et PSA.

Bien que l'industrie automobile reste un symbole de la réussite de l'intégration du marché européen, la question de la coordination des aides à l'échelle européenne reste posée. La construction automobile se répartit sur l'ensemble du territoire de l'UE. La majorité des importations et exportations se font sur son territoire. A titre d'exemple, 87% des importations française viennent des autres Etats membres et 80% de ses exportations sont à destination de ces mêmes Etats. Ainsi toute politique de soutien national à l'industrie domestique a un impact sur l'industrie automobile des autres pays. Indirectement les politiques nationales soutiennent l'emploi à l'étranger. Ces plans de soutien restent néanmoins nationaux, le Conseil Européen du 1 er mars 2009 n'est pas parvenu à trouver un terrain d'entente afin de coordonner les différentes politiques nationales dans ce secteur. La Commission veille seulement à l'absence de mesures protectionnistes et au respect des règles de libre concurrence.

L'industrie automobile est un secteur stratégique. En France, elle est la quatrième industrie manufacturière en termes d'emplois (2,3% des actifs) et la cinquième en termes de valeurs ajoutées. C'est une industrie très exportatrice avec une voiture sur deux exportée. Une éventuelle disparition de l'industrie automobile aurait un effet désastreux sur l'emploi et les exportations. A cela s'ajoute, les pertes en matière de recherche et développement. Les dépenses de l'industrie automobile dans la recherche et le développement représentent 32% des dépenses totales de ce domaine en Allemagne, et 14% en France. La disparition de certains groupes automobiles aurait donc un impact désastreux sur l'effort privé de recherche.

La crise que connaît aujourd'hui l'industrie automobile européenne n'est pas récente. Depuis 2004, l'industrie automobile connaît des difficultés. Plusieurs facteurs peuvent être mis en avant. Tout d'abord le prix du baril de pétrole. Ces dernières années, la fréquentation des transports publics ainsi que le covoiturage a fortement augmenté, ce phénomène est encouragé par le prix du carburant ainsi que par les politiques actives d'urbanisme. L'industrie automobile doit faire face à une mutation profonde de la demande de véhicules à énergies alternatives. Depuis le début des années 2000, on note des modifications profondes dans le comportement du consommateur. Ce dernier est de plus en plus sensible au débat écologique. Néanmoins l'achat de véhicules moins polluants est avant tout justifié par leur faible consommation en carburant et donc leur faible coût à l'usage. On constate cependant un décalage entre la demande et l'offre. Les constructeurs automobiles restent fidèles au moteur à quatre temps, bien plus polluants que les autres. Ce manque d'adaptation s'explique par une réelle incertitude technologique, dans le choix d'énergies alternatives : GPL, biocarburants, moteur électrique ou moteur hybride...Une fois l'énergie choisie, reste encore à imposer son modèle comme référence et à trouver un soutien auprès des gouvernement pour le promouvoir. Les sommes en jeu sont colossal, et la part de risque élevée. A cela s'ajoute un cadre réglementaire toujours plus complexe. Plusieurs incohérences ont été relevées. Notamment entre les normes européennes (EURO 5 à partir de septembre 2009) qui imposent des standards contraignants en matière de réduction des polluants, les normes françaises du « Pacte automobile », qui assouplie les mesures en termes d'émission. Ces incohérences dans la réglementation rendent leur lecture peu aisée.

Au décalage structurel entre une demande de plus en plus « éco-responsable » et une offre persistante de véhicules traditionnels, s'ajoute le problème du tarissement du crédit provoqué par la crise. Face à un futur incertain, les consommateurs préfèrent reporter à demain leurs achats. Le développement d'une épargne de précaution combinée à des conditions de crédit de plus en plus difficiles explique le climat morose de l'industrie automobile. Avec près de deux voitures sur trois

achetés à crédit, le secteur a été touché de plein fouet par la crise. La priorité est désormais au développement des énergies alternatives et au soutien par les gouvernements de la recherche et du développement.

Le groupe Renault et le groupe PSA ont bien compris ces enjeux. En 2009, le groupe Renault s'est fixé comme objectif la concentration des investissements et des programmes de recherche et développement sur les projets stratégiques, dont le véhicule électrique et les performances environnementales des moteurs. Le groupe lance huit nouveaux produits tels que Clio phase 2, Mégane Renault Sport, Nouveau Renault Scénic. Cette nouvelle gamme sera adaptée aux nouvelles contraintes environnementales du marché. De son côté PSA Peugeot Citroën mise sur les véhicules à basse consommation et porte son budget consacré à la Recherche-Développement à 2,3 milliards d'euros. Volkswagen et Opel optent pour la même stratégie.

Les constructeurs automobiles européens souffrent des mêmes maux, pourquoi ne pas leur prescrire les mêmes remèdes ? Les appels en faveur d'un plan automobile européen se sont multipliés. En mars dernier, les eurodéputés ont adopté une résolution afin d'encourager la coordination des plans nationaux. L'industrie automobile est un secteur clé de l'économie européenne en termes d'emplois et d'innovation. Bruxelles devraient concentrer ses efforts sur la concertation des actions des Etats membres et le renforcement du soutien financier européen, à travers la Banque européenne d'investissement et l'octroi de garanties d'Etat pour les prêts à faible intérêt. Garantir et simplifier l'accès aux fonds européens pour soutenir l'emploi est également l'une des priorités