



EUROPE ET MONDIALISATION : QUEL DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET
QUELS EMPLOIS ?

20 octobre 2006

SÉMINAIRE PRÉPARATOIRE

A LA 9ÈME RENCONTRE BIENNALE DE LASAIRE

EUROPE TRAVAIL EMPLOI

SAINT-ÉTIENNE

La mondialisation contre le modèle social européen, est-ce fatal ? Comment maîtriser la mondialisation ? Comment l'Europe peut-elle s'organiser pour être un acteur majeur d'une régulation sociale et environnementale de la mondialisation ? Telles étaient les questions posées en ouverture de la 8^e biennale en janvier 2005 à Lyon. Les mésaventures du projet de Traité constitutionnel ne leur ont nullement retiré leur pertinence. Loin de là. Aussi la 9^e biennale de LaSaire envisage-t-elle de les reprendre à nouveau. Quant à lui, le Forum international de Lyon qui va s'ouvrir le 24 octobre 2006 fait de la "mondialisation responsable" le thème de sa réflexion.

L'Europe a pourtant le poids nécessaire pour infléchir le cours de la mondialisation. Il n'est pas inutile de rappeler que L'Union européenne est de loin la première puissance commerciale au monde avec 20% des échanges mondiaux. Les États-Unis en réalisent 18%, le Japon 10%. L'UE constitue par ailleurs un pôle économique de toute première importance avec un PIB supérieur à celui des États-Unis. Même au sein des institutions de Bretton Woods, les pays européens possèdent, au sein des instances de décision, un nombre de voix nettement plus élevé que les USA (29 % contre 18 %).

Par ailleurs, elle a une tradition sociale plus affirmée que dans n'importe quelle autre région du monde. On peut diverger sur les délimitations exactes du modèle social européen mais tout le monde s'accorde sur quelques grandes valeurs sur lequel il repose : des systèmes de négociations collectives fondés sur la reconnaissance et l'implication des acteurs sociaux dans la sphère économique et sociale ; des systèmes de protection sociale qui reposent sur le double principe de la solidarité et de la cohésion sociale ; des services d'intérêt général qui assurent l'égal accès de tous aux services publics, santé, transport, éducation.

Ce patrimoine social européen se voit-il encore promu voire simplement défendu, en regard des avancées de la mondialisation ? Le double non au Traité constitutionnel modifie-t-il les termes du problème ? La question des contreparties aux efforts et aux changements demandés notamment à ceux qui travaillent tend à devenir de la pure rhétorique.

PANORAMA ET CONTEXTE : RELANCE DE L'EUROPE ET MONDIALISATION, PERSPECTIVES DEMOGRAPHIQUES ET IMMIGRATION

Chacune des biennales de Lasaire s'est déroulée sur un fonds d'événement européen important. Cette 9^e édition s'ouvre sur un paysage profondément bouleversé, 18 mois après l'échec de la ratification du traité constitutionnel.

Après avoir été lancé comme un bateau ivre sur l'océan de l'élargissement sans qu'auparavant aient été installés les stabilisateurs qu'auraient apporté des instruments de pilotage et des institutions politiques organisant la coopération entre les équipages embarqués, l'Union européenne s'est encaimée. Les peuples d'Europe ont voulu mettre un terme à cette fuite en avant en bloquant le processus. La non ratification du traité en France et aux Pays Bas a mis en lumière le malaise des peuples devant un processus qui se développait loin d'eux, en dehors de leur contrôle et, qui plus est, de manière erratique : encouragement à la concurrence entre pays, absence de coopération entre les états membres, concurrence fiscale exacerbée, laisser-faire devant la disparition de joyaux européens comme Arcelor, BCE semblant vouée à étouffer la croissance.

Comment dans ce contexte poursuivre la réflexion sur la construction européenne ? Comment l'Union européenne peut-elle retrouver un nouvel élan ? Quel pourra être le rôle des acteurs sociaux ? telles sont les questions mises en débat dans la 9^e biennale. Il s'agira de mener cette réflexion avec pour toile de fond la mondialisation qui avance à grande vitesse et, pour l'instant, n'arrive pas à rééquilibrer la répartition des richesses entre le Nord et le Sud. Les inégalités s'aggravent et entraînent, comme mécaniquement, l'accroissement des poussées de l'immigration notamment en Europe.

LE PANORAMA

Dans un tel contexte, comment relancer la mécanique européenne ? Sur cette question, le point de vue exprimé par Lasaire depuis les précédentes rencontres biennales est plus que jamais à l'ordre du jour : il consiste à prendre appui sur la zone euro qui a toujours constitué, à ses yeux, le socle constitutif et structurant de l'Europe en construction. Mais le constat est dur : les performances de l'Euroland au plan économique sont décevantes avec un taux de chômage qui reste élevé. Cela entraîne des risques de détricotage de la zone euro en tout cas de dilution. Devant ces menaces qui sont réelles nous avons au cours de chacune de nos biennales, mis le projecteur sur les raisons de ces défaillances : la gouvernance de l'euroland reposerait sur un trépied bancal dont le seul élément fort est la BCE qui se refuse à inscrire le plein emploi dans ses objectifs : pas de réelle politique budgétaire, pas de coordination des politiques économiques, un pacte de stabilité et de croissance qui réprime déficit et dette publique mais laisse filer l'inflation et dont les effets sur l'emploi restent problématiques. Le 3^e point d'appui du trépied, le dialogue social qui devrait jouer un rôle fort n'est pas pris en compte, le processus de Cologne qui devait instaurer le dialogue macroéconomique tripartite ne fonctionne pas. Sur la question du contrôle de l'inflation, si les pouvoirs publics européens sont allés chercher les syndicats pour organiser la désinflation (qu'ils ont obtenue) en revanche ces derniers en attendent toujours les contreparties. La question centrale demeure donc plus que jamais : le partage salaire profit est-il bien réglé pour permettre une relance de la croissance en Europe ? et quel bilan peut-on faire de l'élargissement.

Il y a enfin la question démographique qui vient compliquer la donne européenne. Les territoires de l'UE sont à l'orée d'un déclin de leur population active et, à moyen terme, d'une décroissance absolue dans ce domaine. Certes, il y a des exceptions à cette situation. La France par exemple, n'est pas loin de l'équilibre démographique, tant il est vrai que son taux de natalité

n'est dépassé en Europe que par l'Irlande. La solution peut-elle résider dans les apports de l'immigration ? y a-t-il lieu de pousser à la mise en place d'une politique commune de l'Europe dans ce domaine ? Mais d'abord est-il possible d'en définir les termes de manière à concilier l'inévitable, le souhaitable et le possible ? jusqu'à quel point le rééquilibrage démographique par l'immigration peut-il se solder par l'accroissement de tensions entre populations autochtones et flux migratoires (cf l'exemple de la Flandre, des Pays Bas, de l'Autriche, notamment) ? par quels mécanismes peut-on imaginer de faire partager par l'ensemble des pays de l'UE la pression exercée par la déferlante des immigrants sur les rives des pays du sud de l'Europe ? En fin de compte, qui assume véritablement le poids de l'intégration des nouveaux arrivants et les conséquences que leur présence risque d'entraîner en termes de dumping social, à savoir la diminution générale des salaires et la réduction des charges sociales au nom de la nécessaire pression sur les coûts qu'imposerait la mondialisation ? Si les soudeurs pakistanais employés au rabais sur les *Chantiers de l'Atlantique*, les Polonais réduits en esclavage dans le sud de l'Italie, ou les Maliens sans papier maniant la truelle dans des entreprises de travaux publics choquent à ce point la conscience sociale de l'Européen ne faut-il pas y voir, plutôt que l'expression d'un réflexe xénophobe, la crainte que ces pratiques n'entraînent la baisse progressive et généralisée des salaires sans que de nouveaux modes de régulation soient mis en place..

LES TERRITOIRES FACTEURS DE CROISSANCE ET DE DEVELOPPEMENT : POLITIQUES INDUSTRIELLES, METROPOLES, GOUVERNANCE

L'amplification des mutations économiques à l'échelle mondiale et européenne, ainsi que le rôle et le poids du savoir et des innovations dans les processus concurrentiels dessinent les contours d'une nouvelle économie. L'organisation de la production et de la recherche dans cette « économie de la connaissance » s'appuie sur un accroissement des interactions entre la recherche et l'industrie. Dans ce contexte, que devient le territoire ? Pour Veltz (2002), c'est l'intelligence de la combinaison des ressources qui fait la différence entre les territoires qui gagnent et ceux qui perdent. Ainsi, au sein d'une économie géographique de la connaissance qui est plus polarisée que la géographie de la production (Autant, Massard, 2001), les territoires non seulement peuvent continuer à exister, mais peuvent agir dans un cadre qui est celui d'une concurrence territoriale à échelle mondiale.

L'initiative française des « pôles de compétitivité », lancée fin 2004, s'inscrit dans cette perspective : en effet, elle joue sur « la combinaison sur un espace géographique donné, d'entreprises, de centres de formation et d'unités de recherches publiques ou privées engagées dans une démarche partenariale destinée à dégager des synergies autour de projets communs au caractère innovant, disposant de la masse critique nécessaire pour une visibilité internationale » (DATAR 2004). Pour autant, selon nous, elle introduit des ruptures significatives en matière de politique publique quant au rapport au territoire et aux modalités d'action des acteurs publics et privés.

Ainsi, l'émergence d'une nouvelle politique industrielle territoriale s'appuie-t-elle sur plusieurs éléments : la prise en compte des mutations internationales dans les processus concurrentiels d'une part (la désindustrialisation comme risque plausible, la prise en compte de l'innovation dans un paysage scientifique et technologique français demeurant fortement polarisé spatialement), l'importance de l'aménagement du territoire d'autre part (rôle de l'organisation territoriale des activités, par « cluster », « district » ou « SPL »). Les pôles de compétitivité traduisent alors l'articulation nouvelle entre politique industrielle et politique d'aménagement du territoire.

Cette étape nouvelle ouvre évidemment toute une série de questions : légitimité et cohérence de la labellisation de 67 pôles, maillage territorial national et européen, problèmes de gouvernance (place des PME, représentation des salariés, ...), rôle de la formation et de la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences, remembrement des financements.

Elle ouvre de plus une question majeure encore peu éclaircie : la nécessité d'élaborer une véritable intelligence économique territoriale (et non strictement sectorielle ou technologique), trop souvent assimilée à la veille ou à la maîtrise d'information, alors que la dimension stratégique et prospective est centrale.

LES TRANSPORTS ET L'ENERGIE, OUTILS DE DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES, DE SOLIDARITE ET DE COHESION

Du local à l'international

Le transport des marchandises, des services, des hommes et la circulation de l'information sont un des premiers facteurs de la mondialisation.

A chaque bond technologique dans les transports a correspondu une phase accélérée de la mondialisation.

Aujourd'hui, les transports représentent dans l'Union européenne 7% du produit national brut européen, 7% du nombre d'emplois, 40% de l'investissement fait par les Etats membres et 30% de la consommation énergétique communautaire.

La « demande de transports » est forte, le trafic communautaire a crû de 2,3% par an pour les marchandises et de 3,1% pour les passagers durant les vingt dernières années. Pour satisfaire cette demande, les besoins en infrastructures, donc en financement, sont très importants sur tout le territoire européen. Les réseaux logistiques de transport structurent l'espace et orientent les flux de transports et prennent une place de plus en plus grande dans le fonctionnement de ce secteur. La réglementation communautaire fixe aujourd'hui le cadre d'intervention de tous les opérateurs du secteur pour l'ensemble des Etats membres de l'Union, des pays candidats et pour une part des pays tiers aux frontières de l'Union. Elle fixe les normes d'utilisation des carburants en imposant, par exemple, un pourcentage minimum de carburant d'origine biologique. Au niveau mondial, des accords tels ceux de Kyoto sur les gaz à effet de serre, dont le secteur des transports est le premier producteur, entraînent des évolutions structurantes dans tous les modes de transports.

Le séminaire aura pour but de s'interroger sur la conduite de ces politiques de transports et énergétiques qui sont au cœur de nos modes de vie car elles conditionnent à la fois nos déplacements individuels, notre accès aux biens et services et notre environnement quotidien.

Les autorités publiques (locale, nationale, européenne, chacune pour ce qui les concerne) prennent-elles suffisamment et conjointement en compte les questions sociales, économiques, environnementales et de continuité des missions de service public ?

Le droit à la mobilité et le droit à un environnement sain sont des droits fondamentaux qui peuvent être contradictoires que l'activité transports réunit. Comment une région, telle la région Rhône – Alpes, fortement urbanisée, industrialisée et développée les articule-t-elle ?

COMITÉ SCIENTIFIQUE DES BIENNALES DE LASAIRE

Jacques Bertherat

Jean-Claude Boual

Françoise Crézé

Jean-Louis Dayan

Mario Dehove

Christian Dufour

Jacques Freyssinet

Anne-Marie Grozelier

André Gauron

Pierre Héritier

Antonio Lettieri

Joël Maurice

Robert Mounier-Véhier

Dominique Plihon

Udo Rehfeldt