



*Syndicat des Personnels du Réseau International
du Ministère de l'Économie, des Finances
et de la Souveraineté industrielle et Numérique*

139 rue de Bercy - bâtiment Vauban - Télédéc 627 - 75572 Paris Cedex 12
sprim-fo@dgtresor.gouv.fr - Tél. : 01.53.18.83.03 - www.sprim-fo.org

Revue de presse du 12 juillet 2022

Presse – Actualités

- [Souveraineté industrielle : la France marque un point dans la bataille des semi-conducteurs – Le Monde](#)
- [La France se prépare à livrer du gaz à l'Allemagne..., une grande première ! – La Tribune](#)
- [Le ministre de l'économie Emmanuel Macron a-t-il déroulé le tapis rouge à Uber ? – La Tribune](#)
- [Budget : le gouvernement affiche sa volonté de maintenir l'effort en faveur des ministères régaliens – Les Echos](#)
- [Transport aérien : les compagnies européennes pas rentables pour la 3e année consécutive, selon Allianz Trade – Le Moci](#)
- [Commerce extérieur : les exportations de biens toujours en légère progression – Le Moci](#)
- [Union européenne : pas d'Union douanière sans prise en compte des enjeux géopolitiques ! – Le Moci](#)

ARTICLES DE PRESSE

Semi-conducteurs: un projet à 5,7 milliards d'euros couronne le sommet "Choose France" - AFP

Un investissement phare dans les semi-conducteurs et 180 patrons étrangers invités: le président Emmanuel Macron et le gouvernement tiennent lundi au château de Versailles le cinquième sommet "Choose France", l'occasion de vanter l'attractivité française.

La journée a débuté par l'annonce de l'investissement de 5,7 milliards d'euros du franco-italien STMicroelectronics et de l'américain GlobalFoundries pour construire une usine de semi-conducteurs à Crolles, près de Grenoble.

"C'est le plus grand investissement industriel des dernières décennies, hors nucléaire, et un grand pas pour notre souveraineté industrielle: c'est 1.000 emplois à la clé", a commenté le ministre de l'Économie Bruno Le Maire, sur Twitter.

Il a aussi salué un "motif de confiance dans notre capacité à reconquérir nos positions industrielles", lors d'un point presse à Versailles.

Ces annonces surviennent dans un climat tendu, après des révélations dimanche soir par le journal Le Monde des liens qui ont uni Emmanuel Macron, alors ministre de l'Économie (2014-2016), et la société Uber. S'appuyant sur différents témoignages et documents, ces "Uber Files" concluent à l'existence d'un "deal" secret, visant à aider la plateforme à consolider ses positions en France, ce qu'ont vivement dénoncé des élus de l'opposition.

Les projets d'investissements industriels présentés lundi après-midi à Versailles (6,7 milliards d'euros d'investissements, "plus de 4.000 emplois créés"), tombent à point nommé pour le gouvernement, pressé par l'inflation qui pèse sur le pouvoir d'achat.

La future usine de semi-conducteurs s'inscrit dans le cadre du "Chips Act", le programme de l'Union européenne pour retrouver une place aux côtés de l'Asie et de l'Amérique dans la production mondiale de semi-conducteurs, à la suite de la crise du Covid-19.

Les premières productions, rendues possibles par un "soutien financier important de l'État français", selon les deux groupes, devraient être lancées à partir de la fin 2023, avec une montée en charge jusqu'à 2025-2026, selon l'Élysée. La production sera pour environ 58% destinée à GlobalFoundries, le reste étant pour STMicroelectronics, ont indiqué les deux entreprises.

"C'est une annonce qui est clé pour la France", s'est réjoui le PDG de STMicroelectronics Jean-Marc Chery, devant la presse à Versailles, disant espérer qu'elle ouvre la voie pour "d'autres types d'investissements de ce type dans le pays".



Le président français Emmanuel Macron lors d'une conférence vidéo à l'Élysée, à Paris, pour l'ouverture du précédent sommet "Choose France", le 25 janvier 2021 (POOL / Ludovic MARIN)

M. Macron se rendra mardi sur place pour présenter ce projet d'usine, qui sera à terme "le plus important site de production de puces français et l'un des plus importants d'Europe".

- Attractivité -

Pour l'Élysée, la participation record de dirigeants d'entreprise étrangers à "Choose France" - ils étaient 120 à 130 lors des précédentes éditions - montre un "très fort intérêt des patrons étrangers, à la suite de la réélection du président".

Lors du déjeuner marquant le début du sommet, le ministre de l'Économie Bruno Le Maire leur a d'ailleurs assuré que pendant les cinq prochaines années l'exécutif continuera "de baisser les impôts de production, d'améliorer les compétences de notre main-d'œuvre et de réduire les formalités administratives pour l'installation de nouveaux sites industriels", selon le texte de son discours transmis à l'AFP.

Les dirigeants de Coca-Cola, Disney, Siemens, des banques américaines Citi, JP Morgan, Morgan Stanley, du conglomérat chinois Fosun ou du groupe australien de services financiers Macquarie se retrouveront sous les ors de Versailles. Emmanuel Macron a aussi rencontré de grands fonds souverains du Golfe, mais aussi de Corée du sud ou canadiens.

"C'est une opportunité unique de parler (...) à beaucoup d'acteurs majeurs et pas seulement en France, mais au niveau international", s'est réjoui Luigi Corradi, PDG de la compagnie ferroviaire Trenitalia, qui vient d'entrer sur le marché français.

"C'est incroyable de voir qu'autant d'entreprises investissent en France, cela signifie que probablement nous n'avons pas eu tort" de le faire aussi, a-t-il ajouté auprès de l'AFP, saluant la "bonne collaboration" avec le gouvernement français.

Parmi les autres projets annoncés dans le cadre de "Choose France", le spécialiste des colis express FedEx va créer 1.000 emplois à Roissy (Val-d'Oise), le cabinet de conseil Accenture 500 en Bretagne et le vietnamien Vinfast (automobile) 350 à 400 dans des "showrooms" et ateliers, selon l'Elysée.

Le géant britannique du médicament GlaxoSmithKline (GSK) va investir dans des essais cliniques et l'allemand Vorwerk se doter d'une deuxième usine Thermomix, en Eure-et-Loir.

La France s'enorgueillit d'être le pays le plus attractif en Europe pour les investisseurs étrangers par le nombre de projets - 1.222 en 2021 -, leur taille étant en revanche généralement plus petite, selon le baromètre du cabinet EY.

Près de 80 projets d'investissements, représentant 12 milliards d'euros et 21.000 emplois, ont été annoncés dans le cadre des sommets "Choose France" depuis 2018: 25 ont été réalisés, 50 sont en cours et cinq ont été abandonnés ou reportés.

* * *

La France se prépare à livrer du gaz à l'Allemagne..., une grande première ! - La Tribune

Très exposée au gaz russe, dont les livraisons pourraient être complètement coupées, l'Allemagne va vraisemblablement demander à la France de lui livrer du gaz. Au nom de la solidarité européenne, le gouvernement français se prépare à répondre à cette demande inédite, mais ne communique pas encore sur les quantités qui pourraient être livrées outre-Rhin. Cette solidarité doit s'organiser de manière concertée pour qu'aucun Etat membre ne soit lésé.



(Crédits : Christian Hartmann)

Alors que l'Allemagne anticipe une coupure totale des livraisons de gaz russe et se prépare à une pénurie qui pourrait avoir des conséquences dramatiques sur son économie, la question n'est plus de savoir si la France livrera du gaz à l'Allemagne, mais de savoir quand et dans quelles quantités.

« On sent que l'Allemagne va demander de changer le sens du flux des livraisons de gaz. Il y a une question de solidarité. Si nous sommes dans une bonne situation, on peut se permettre d'envoyer du gaz pour soutenir nos voisins allemands. La question c'est quand et dans quelles quantités », confirme-t-on au ministère de la Transition énergétique. Samedi, en marge des Rencontres économiques d'Aix-en-Provence, Elisabeth Borne l'a indiqué que, la France devra fournir une petite partie de son gaz à l'Allemagne.

Historiquement, les flux de gaz en Europe ont toujours transité de l'Est vers l'Ouest, via trois gazoducs : Nord Stream 1 (qui relie directement la Russie à l'Allemagne), Yamal-Europe (qui relie la Russie à l'Allemagne en passant par la Biélorussie et la Pologne) et Brotherhood (qui transite notamment par l'Ukraine).

Reconfiguration des flux de gaz européens

Désormais, ces flux d'Est en Ouest sont très faibles. En effet, dans le contexte de fortes tensions entre la Russie et les pays occidentaux liées à la guerre en Ukraine, le géant russe Gazprom a coupé ses livraisons par gazoduc vers la Pologne, la Bulgarie et la Finlande et a réduit ses livraisons de 40% vers la France, l'Allemagne, l'Italie, l'Autriche, la République tchèque et la Slovaquie. Résultat, les livraisons de gaz russe représentent aujourd'hui la moitié de ce qu'elles étaient en 2021 à la même période. Pis encore, alors que la Russie a arrêté totalement, ce lundi 11 juillet, le fonctionnement de Nord Stream 1 pour une opération de maintenance prévue de longue date, les Vingt-Sept se préparent à ce que le gazoduc ne redémarre pas.

D'ici quelques semaines, les flux devraient donc s'inverser pour transiter de l'Ouest vers l'Est. Ce qui est inédit. On se dirige vers « une reconfiguration des flux européens de gaz où la France et l'Espagne deviennent la porte d'entrée du gaz, là où avant elles en recevaient », explique-t-on au sein du cabinet d'Agnès Pannier-Runacher.

La France et l'Espagne sont, en effet, les deux pays membres de l'Union européenne les mieux dotés en terminaux gaziers permettant de regazéifier et de stocker le gaz naturel liquéfié (GNL) transporté par voie maritime. Or, pour se défaire au plus vite de leur dépendance au gaz russe, les Vingt-Sept se sont tournés massivement vers le GNL, importé notamment depuis les Etats-Unis. L'Espagne en compte six tandis que la France dénombre quatre terminaux terrestres (un à Dunkerque, un autre à Montoir-de-Bretagne et deux à Fos-sur-mer) et s'appête à en construire un cinquième flottant dans le port du Havre.

Résoudre la question de l'odorisation

« Faire transiter du gaz de la France vers l'Allemagne suppose toutefois de répondre à la question réglementaire et technique de l'odorisation », souligne Alexandre Martin, responsable de la prospective et de la régulation stratégique, chez Téréga, l'un des deux gestionnaires du réseau gazier en France.

« En effet, le gaz en France est odorisé au niveau du transporteur, ce qui n'est pas le cas en Allemagne. Il y a donc une différence de qualité du gaz au niveau des

réseaux de transport. Quand on envoie du gaz depuis l'Allemagne vers la France, on rajoute du produit pour l'odoriser. Dans le sens inverse, il faut pouvoir le désodoriser. Des stations de désodorisation existent donc ce n'est pas infaisable, mais il faut être vigilant », explique-t-il.

Aujourd'hui, le gouvernement français ne communique pas sur les volumes de gaz qui pourraient être envoyés vers l'Allemagne et éventuellement vers d'autres pays de l'Est. Toutefois, ces volumes devraient être relativement limités en raison de facteurs purement physiques mais aussi du niveau de stockage du gaz français, lié au rythme des importations de GNL.

Des volumes limités

S'il y avait une pénurie sur le marché mondial du GNL, la France ne pourrait pas jouer à plein le jeu de la solidarité européenne, avait prévenu l'entourage d'Agnès Pannier-Runacher, le 23 juin dernier. *« Si nous n'avons pas suffisamment de gaz qui entre dans nos terminaux méthaniers, cela fera baisser la pression [dans le réseau de transport gazier du pays, ndlr]. Il faudra alors réduire notre capacité d'export vers les autres pays pour maintenir la pression en France. Il y aura un minimum de solidarité, mais l'intensité de l'envoi de gaz vers l'Est [notamment vers l'Allemagne, la Belgique, l'Italie et la Suisse ndlr] va dépendre du niveau des importations de GNL »,* avaient alors détaillé les membres du ministère de la Transition énergétique.

« L'objectif est de soutenir nos voisins allemands, tout en préservant notre sécurité d'approvisionnement énergétique », précise le cabinet d'Agnès Pannier-Runacher.

La France est certes moins exposée que l'Allemagne au gaz russe (sa consommation annuelle de gaz est de l'ordre 480 térawattheures (TWh), contre environ 920 (TWh) en Allemagne et 17% de nos importations de gaz provenaient de Russie avant le début de la guerre, contre 55% pour l'Allemagne), mais l'Hexagone doit aussi s'accommoder d'une production électronucléaire historiquement basse (aujourd'hui 27 réacteurs sur les 56 que compte le parc tricolore sont indisponibles) et pourrait donc avoir besoin de plus de gaz pour produire de l'électricité cet hiver.

Aujourd'hui, le niveau de stockage de la France est de 65%. Un niveau supérieur à celui de l'année dernière à la même époque. Le gouvernement prévoit que les capacités souterraines de stockage soient remplies à 100% d'ici à la fin de l'été. Il entend ainsi aller au-delà de l'obligation prévue par la loi française, qui prévoit que les fournisseurs remplissent leurs réserves à au moins 85% de leurs capacités au 1er novembre. A l'échelle européenne, les Etats membres se sont récemment accordés pour remplir à "au moins 80%" de leurs capacités leurs réserves souterraines de gaz, d'ici 1er novembre également.

Organiser la solidarité européenne

« Lorsque l'Allemagne demandera de mettre en place ces flux, nous le ferons, mais de manière concertée », précise-t-on encore au sein du ministère de la Transition énergétique.

Cette réponse coordonnée n'est, aujourd'hui, pas encore définie. Elle fait justement l'objet d'un intense travail auprès de la Commission européenne qui doit présenter un plan d'urgence le 20 juillet prochain. En effet, en cas de pénurie de gaz, l'accord conclu entre les Européens ne spécifie pas selon quelles règles les États membres pourront puiser dans leurs réserves. Or, Bruxelles doit s'assurer que les Vingt-Sept ne puisent pas dans les réserves de gaz de manière désordonnée, pour qu'aucun pays ne soit lésé. Certains membres du Parlement européen appellent ainsi à la mise en place de règles contraignantes.

Un règlement européen sur la sécurité d'approvisionnement en gaz, datant de 2017, instaure déjà un mécanisme de solidarité entre États membres. Celui-ci oblige un État à réduire son approvisionnement local pour venir en aide à un pays avec lequel il est connecté, si ce pays en difficultés est dans l'incapacité de fournir en gaz "un client protégé".

Grossièrement, cela signifie que la France pourrait devoir renoncer à l'alimentation d'un site industriel pour pouvoir fournir du gaz à un hôpital allemand.

« Mais ce mécanisme a été mis en place pour une situation d'urgence et très temporaire, et non pour une situation prolongée comme celle que nous pourrions connaître cet hiver », pointe Phuc-Vinh Nguyen, chercheur sur les politiques énergétiques européennes à l'institut Jacques Delors.

Jusqu'à présent, ce mécanisme n'a jamais été mis en œuvre, souligne-t-on chez Téréga.

Éviter la récession

Toutefois, même en l'absence de règles contraignantes de solidarité européenne, la France a tout intérêt à venir en aide à l'Allemagne en lui livrant du gaz. En effet, l'industrie allemande, notamment celle de la chimie, est très consommatrice de gaz. Si elle devait être mise à l'arrêt en raison de rationnements imposés, cela plongerait l'Allemagne dans la récession.

« Dans ce cas, la France n'échappera pas non plus à un recul de son PIB car l'Allemagne est le premier marché de l'Hexagone et vice-versa » », pointe Patrice Geoffron, directeur du centre de géopolitique de l'énergie et des matières premières de Paris-Dauphine.

Juliette Raynal

* * *

Le ministre de l'économie Emmanuel Macron a-t-il déroulé le tapis rouge à Uber ? – La Tribune

Dans le cadre des « Uber Files », une enquête reposant sur des milliers de documents internes à Uber adressés par une source anonyme au quotidien britannique The Guardian et transmis au Consortium international des journalistes d'investigation (ICIJ) et à 42 médias partenaires, Le Monde s'est intéressé aux liens entre la société américaine et Emmanuel Macron à l'époque où il était ministre de l'Economie (2014-2016).



(Crédits : Mike Blake)

Ceux qui ont vu la série Super Pumped, diffusée le mois dernier sur Canal Plus et dont l'histoire se focalise sur la saga de la société Uber et de son PDG Travis Kalanick, ne peuvent pas être étonnés de la mise à jour des pratiques douteuses de la société de VTC pour s'installer dans telle ou telle ville.

Des milliers de documents internes - « Uber Files », envoyés au Guardian, mettent ainsi en avant certaines méthodes employées pendant ces années d'expansion rapide mais aussi de confrontation pour Uber, de Paris à Johannesburg.

« L'entreprise a enfreint la loi, trompé la police et les régulateurs, exploité la violence contre les chauffeurs et fait pression en secret sur les gouvernements dans le monde entier », affirme le quotidien britannique.

En France, Le Monde, conclut à l'existence d'un « deal » secret entre Uber et Emmanuel Macron à Bercy. Le quotidien fait état de réunions dans le bureau du ministre, de nombreux échanges (rendez-vous, appels ou SMS) entre les équipes d'Uber France et Emmanuel Macron ou ses conseillers, citant notamment des comptes-rendus de réunions rédigés par le lobbyiste Mark MacGann.

Sont pointées du doigt certaines pratiques destinées à aider Uber à consolider ses positions en France, comme le fait de suggérer à l'entreprise de présenter des amendements clés en « main » à des députés.

Uber France a confirmé la tenue de réunions avec Emmanuel Macron: des rencontres qui « *relevaient de ses responsabilités en tant que ministre de l'Économie et du Numérique supervisant le secteur des VTC* ».

Uber France revient par ailleurs sur la suspension d'Uber Pop, un service en fonction entre février 2014 et juillet 2015 qui permettait aux utilisateurs d'être mis en relation avec des véhicules dont les conducteurs étaient de simples particuliers, non titulaires d'une licence de taxi ou de VTC. Cette suspension « *n'a aucunement été suivie d'une réglementation plus favorable* », comme suggéré dans l'idée d'un « *deal* ».

L'opposition se déchaîne

L'Elysée indique que M. Macron, comme ministre de l'Économie, était « *naturellement amené à échanger avec de nombreuses entreprises engagées dans la mutation profonde des services advenue au cours des années évoquées, qu'il convenait de faciliter en dénouant certains verrous administratifs ou réglementaires* ».

La patronne des députés LFI Mathilde Panot a dénoncé sur Twitter un « *pillage du pays* », Emmanuel Macron ayant été selon elle à la fois « *conseiller et ministre de François Hollande et lobbyiste pour multinationale états-unienne visant à déréguler durablement le droit du travail* ».

Le numéro un du PCF Fabien Roussel a relayé des « *révélations accablantes sur le rôle actif joué par Emmanuel Macron, alors ministre, pour faciliter le développement d'Uber en France* », « *contre toutes nos règles, tous nos acquis sociaux et contre les droits des travailleurs* ».

A l'autre bord, Jordan Bardella, président du RN, a aussi jugé que « *le parcours d'Emmanuel Macron a une cohérence, un fil rouge: servir des intérêts privés, souvent étrangers, avant les intérêts nationaux* ».

L'ancien député PS Thomas Thévenoud, qui a donné son nom à la loi d'octobre 2014 délimitant plus précisément les droits et devoirs respectifs des taxis et des voitures de transport, accable aussi Emmanuel Macron : « *Il a toujours cherché à dérouler le tapis rouge à Uber* ».

L'ex-député et éphémère secrétaire d'État s'interroge aussi sur le rôle d'Elisabeth Borne, qui « *connaît parfaitement ces sujets* ». La cheffe du gouvernement a été ministre des Transports au moment de la loi d'orientation des mobilités puis ministre du Travail quand a été favorisé le dialogue social dans le secteur des VTC - « *sans accorder le statut de salarié aux chauffeurs Uber* ».

Uber ne s'excusera pas pour son passé

« *Nous n'avons pas fait et ne ferons pas d'excuses pour des comportements du passé qui ne sont clairement pas alignés avec nos valeurs actuelles* », a indiqué Jill Hazelbaker, vice-présidente chargée des Affaires publiques d'Uber. Des articles mentionnent notamment des messages de Travis Kalanick, alors patron de la société, quand des cadres se sont inquiétés des risques pour les conducteurs

qu'Uber encourageait à participer à une manifestation à Paris. « *Je pense que ça vaut le coup* », leur a répondu le cofondateur. « *La violence garantit le succès* ». Accusé d'avoir encouragé des pratiques managériales douteuses et brutales, sur fond de sexisme et de harcèlement au travail, M. Kalanick avait dû abandonner son rôle de directeur général du groupe en juin 2017.

Annonçant sa démission du conseil d'administration, fin 2019, il s'était dit « *fier de tout ce qu'Uber a accompli* ». « *Uber est maintenant l'une des plateformes de travail les plus importantes au monde et fait partie de la vie quotidienne de plus de 100 millions de personnes. Nous sommes passés d'une ère de confrontation à une ère de collaboration* », affirme Jill Hazelbaker.

Dans le monde entier, Uber contraint de renforcer le droit des chauffeurs

Fin juin, Uber est parvenu à un accord avec un important syndicat australien, après des années de bataille juridique et des négociations, pour renforcer les droits de 100.000 chauffeurs et livreurs de produits alimentaires.

Dans un communiqué commun, Uber et le syndicat affirmaient alors soutenir la mise en place d'une autorité indépendante par le gouvernement australien pour créer des normes dans le secteur.

Le directeur général d'Uber en Australie Dom Taylor expliquait que la société et le syndicat « *ne pouvaient pas apparaître comme des alliés objectifs* » mais que l'accord entre les deux parties « *améliorerait les protections des travailleurs* ».

En Suisse, mi-juin, un accord était trouvé avec les autorités cantonales genevoises pour permettre aux chauffeurs d'Uber de reprendre leur activité, alors suspendue par décision de justice. Selon ce nouvel accord, les chauffeurs genevois de la plateforme américaine de VTC sont désormais employés par des « *sociétés partenaires suisses* ». Avec ce nouveau statut, les chauffeurs bénéficieront notamment du salaire minimum horaire de 23,27 CHF, un des plus élevés au monde, en vigueur à Genève, alors que les sociétés qui les emploient devront s'acquitter du paiement de leurs charges sociales.

latribune.fr

* * *

Budget : le gouvernement affiche sa volonté de maintenir l'effort en faveur des ministères régaliens – Les Echos

Dans la perspective de la discussion budgétaire au Parlement, les signaux d'une volonté de continuer à renforcer substantiellement les moyens de la Défense, de la Sécurité et de la Justice se multiplient du côté du gouvernement.



Gérald Darmanin, le ministre de l'Intérieur. (REUTERS/Benoit Tessier)

Sécurité, Défense, Justice. Le gouvernement prend les devants, dans la perspective des batailles parlementaires qui s'annoncent, pour défendre les engagements pris par Emmanuel Macron sur le renforcement des moyens de ces trois ministères régaliens. Coup sur coup, le ministre des Armées, Sébastien Lecornu, et le ministre de l'Intérieur, Gérald Darmanin, ont déclaré ces derniers jours que les hausses budgétaires qui sont programmées par la loi, en vigueur ou à venir, seraient bien au rendez-vous l'an prochain et ce dans les termes prévus.

« Oui. Il y aura l'année prochaine, dans le projet de loi de finances pour 2023, une augmentation de 1,25 milliard d'euros pour le ministère de l'Intérieur, en plus du budget alloué aux outre-mer et aux collectivités locales », a indiqué samedi Gérald Darmanin, l'actuel locataire de l'Hôtel de Beauvau, qui répondait [aux questions du « Monde »](#).

Une hausse à sanctuariser

Il faut voir dans cette déclaration un premier pas dans la mise en oeuvre de la loi d'orientation et de programmation du ministère de l'Intérieur (Lopmi). La bagatelle de 15 milliards d'euros doit revenir à la modernisation de la police sur la durée du quinquennat. Une rallonge budgétaire que la Lopmi a vocation à sanctuariser pour financer cet immense chantier. Son texte est prêt et a été déposé sur le bureau de l'Assemblée nationale peu avant l'ouverture de la campagne présidentielle.

Son adoption pouvait alors s'imaginer comme une promenade de santé pour la majorité présidentielle sortante. C'est beaucoup moins le cas maintenant qu'elle est devenue relative. Le résultat des dernières législatives a d'ailleurs

jeté une ombre sur le calendrier d'examen de ce texte, que Gérard Darmanin comptait initialement défendre au cours de ce mois de juillet ou en septembre.

Sébastien Lecornu, lui aussi, s'emploie à prendre les devants face aux difficultés qui risquent de se faire jour. Le ministre des Armées a assuré jeudi, devant la commission de la défense de l'Assemblée, que le budget des Armées bénéficierait d'une hausse d'au moins 3 milliards d'euros en 2023. Cette annonce, ou plutôt ce rappel, est en ligne avec la loi de programmation militaire 2019-2025. Encore faut-il que ce chiffre soit validé. Un conseil de défense doit se tenir au début de cette semaine pour trancher. Du côté des parlementaires, la déclaration de Sébastien Lecornu a reçu un accueil plutôt favorable. Reste à savoir ce qu'il en sera dans l'hémicycle.

Justice : vers une nouvelle loi de programmation

Pour ce qui est des moyens de la Justice, c'est encore un peu le suspense. Le ministère sort d'une loi de programmation sur 2018-2022 dont les prévisions, celles d'une hausse inédite des crédits (+ 24 %) auront été tenues et même dépassées (+30 %) , pour atteindre 2,2 milliards d'euros sur toute cette période. Les signes du maintien d'un effort au moins aussi substantiel ne manquent pas.

Lors de son discours de politique générale, la Première ministre Elisabeth Borne a annoncé que son gouvernement allait proposer une nouvelle loi de programmation. Y figurera, entre autres grands défis à relever, le recrutement de 8.500 magistrats et personnels de justice supplémentaires. Un bon millier d'emplois de plus que ceux créés sous le précédent quinquennat.

Joël Cossardeaux

* * *

Transport aérien : les compagnies européennes pas rentables pour la 3e année consécutive, selon Allianz Trade – Le Moci



© istock

Alors que le secteur aérien redécoule après deux ans de pandémie, l'assureur Allianz Trade (ex-Euler Hermes) vient de publier ses prévisions des grandes tendances de l'aviation. En 2022, et pour la troisième année consécutive, les compagnies européennes ne devraient pas être rentables. Explications.

Allianz Trade a publié le 4 juillet son analyse du secteur aérien et anticipe une hausse des prix des billets d'avion proposés par les compagnies européennes. Selon l'assureur, les **prix devraient bondir de + 21%**, entraînant une hausse de 102 % du chiffre d'affaires des entreprises du secteur.

Mais « *cela sera insuffisant pour empêcher les compagnies aériennes européennes de connaître une troisième année consécutive de **pertes nettes pour – 9,7 milliards de dollars (Md USD)*** », précisent les experts. Et elles ne devraient pas être rentables avant 2023.

Toujours l'année prochaine, les analystes tablent sur une progression de + 23 % du chiffre d'affaires, un retour aux chiffres observés avant la crise sanitaire.

Pour information, en 2020, les pertes du secteur étaient de – 137,7 Md USD, contre – 42,1 Md USD en 2021.

De plus en plus de vols annulés

Face à la forte hausse du prix du kérosène, les compagnies aériennes européennes pourraient annuler de plus en plus de vols **pour protéger leurs marges**. En 2020, le contexte de pandémie avait cloué au sol près des deux tiers de la flotte d'avions commerciaux. Les compagnies avaient été forcées de réduire leurs coûts drastiquement, notamment en suspendant les dividendes et en diminuant les investissements au minimum.

De plus, **la masse salariale représente 25 % du chiffre d'affaires** (contre 19 % pour le kérosène). En 2021, les compagnies européennes ont réduit leurs effectifs de – 8 %, alors que les effectifs des compagnies nord et sud-américaines ont gonflé de + 14 % sur la même période. On comprend mieux pourquoi les compagnies européennes semblent avoir peu d'intérêt à résoudre, à court terme, les problèmes de manques d'effectifs auxquels ils font face, soulignent les experts de l'assureur.

La transition verte : prochain enjeu du secteur

A plus long terme, Allianz Trade alerte sur la transition verte, prochain enjeu de taille auquel les compagnies du secteur auront à faire face. « *Les opérateurs, qui produisent 85 % d'émissions de CO2 de moins et qui sont détenus par les Etats, donc soutenus financièrement, font figure de véritables concurrents pour les acteurs de l'aérien* », analyse l'assureur.

Avant la pandémie, les compagnies aériennes et ferroviaires détenaient chacune 50 % du marché avec 118 Md EUR de revenu annuel. Une rupture s'est opérée en 2020-2021, **au profit des entreprises ferroviaires avec 70 % de part de marché contre 30 % pour l'aérien**. Une période particulièrement difficile pour les compagnies aériennes low cost, dont 38 % du chiffre d'affaires proviennent des long-courriers, trajets qui ont le plus soufferts pendant la pandémie. A l'inverse, les compagnies des chemins de fer n'ont quasi aucune activité en dehors de l'Europe. Elles ont ainsi déjà retrouvé les niveaux de revenus d'avant la crise.

Par ailleurs, les nouvelles réglementations environnementales européennes, concernant le *sustainable aviation fuel* (carburant durable d'aviation), auront un impact certain sur les marges des compagnies aériennes, ce dernier « *coûtant 2,5 fois plus cher que le carburant actuel* », précisent les analystes.

C.P.

* * *

Commerce extérieur : les exportations de biens toujours en légère progression – Le Moci

Media-stock

Les exportations françaises de biens ont poursuivi leur reprise, amorcée en avril, mais la facture énergétique et la hausse des prix des importations continuent de peser sur le solde extérieur, selon les statistiques de la Douane pour le mois de mai.

Le contexte de hausse des prix des biens échangés et la dégradation du solde énergétique ont fait reculer en mai **le solde extérieur** de 300 millions d'euros (M EUR), à **- 13,1 milliards d'euros** (Mds EUR). Hors énergie, ce dernier a cependant légèrement augmenté (+ 0,1 Md EUR).

Entre avril et mai, **les exportations** ont augmenté au même rythme qu'entre mars et avril (+ 600 M EUR) pour atteindre **47,6 Mds EUR**, alors qu'elles avaient perdu 200 M EUR entre février et mars. **Les importations** ont également poursuivi leur croissance, progressant de 900 M EUR pour atteindre **60,7 Mds EUR**, après + 1,2 Md EUR en mars et + 1,3 Md EUR en avril.

Les prix des biens importés augmentent plus rapidement que ceux des importations

Depuis le début de l'année 2022, la croissance des montants échangés est principalement portée par **la hausse des prix**. Ceux-ci augmenteraient de 10 % à l'importation et de 6 % à l'exportation, pour des valeurs échangées qui progressent moins vite (respectivement de 8 % et 3 %). En cumul sur 12 mois glissants, **le solde commercial** poursuit sa dégradation et atteint **- 113,9 Mds EUR**.

Depuis le début de l'année 2022, la hausse des importations, comme celle des exportations continue d'être avant tout tirée par celle des prix, selon les données publiées par la Douane. Si **les échanges de biens de consommation et de biens intermédiaires restent très dynamiques**, dans un contexte de hausse des prix des biens échangés (leurs soldes respectifs reculent de 100 M EUR ce mois-ci), le solde des biens d'investissement a lui augmenté de 100 M EUR.

S.C.

* * *

Union européenne : pas d'Union douanière sans prise en compte des enjeux géopolitiques ! – Le Moci



pixelprof-istock

Dans cette tribune, Jean-Marie Salva, avocat associé DS Avocats (barreaux de Paris et Bruxelles) et expert reconnu des questions relatives au commerce international, explique pourquoi la reconquête de la souveraineté économique par l'Union européenne passe par une Union douanière forte qui devra prendre en compte les enjeux géopolitiques.

La reconquête de la souveraineté économique de l'Union européenne a été l'un des thèmes majeurs de la campagne électorale française et de la Présidence française de l'Union (PFUE) qui s'achève. Elle passe par l'une des plus anciennes politiques de l'Union : la **politique douanière**.

Le renforcement de l'Union douanière devait être le fer de lance de la nouvelle Commission et de sa présidente Mme **von der Leyen** installée en 2019, dans le contexte du Brexit. La pandémie d'abord et aujourd'hui la crise ukrainienne sont venues renforcer ce besoin impérieux pour l'Union de reconquérir sa souveraineté économique. La difficulté ou l'opportunité est de pouvoir le faire au sein d'un nouveau modèle de croissance.

C'est le sens du plan d'action de la Commission lancé le 28 septembre 2020, lui en pleine crise sanitaire et du rapport qui vient d'être remis à la Commission !

De l'Union douanière aux propositions de 12 sages

L'Union douanière a fêté ses 50 ans en 2018. Elle est la pierre d'angle du marché unique et l'une des premières et des plus concrètes réalisations de l'intégration européenne. Elle comporte 2 dynamiques :

-la **libre circulation des marchandises** qui est, avec celle des personnes, des capitaux et des services, l'un des 4 piliers du marché unique,
– et l'**efficacité de sa frontière extérieure** qui est revenue au centre des préoccupations avec l'affaiblissement du multilatéralisme et la montée de divers périls. La crise sanitaire et la crise ukrainienne sont venues rappeler à ceux qui l'auraient oublié le rôle essentiel des douanes dans la fluidité et la sécurité des chaînes d'approvisionnement internationales.

Le déploiement du **Code des douanes de l'Union** qui a succédé, en mai 2016, au Code des douanes communautaire de 1992, était supposé la parachever et satisfaire aux besoins de ces deux dynamiques. Il a cependant vite atteint ses limites face aux nombreux nouveaux défis d'aujourd'hui (la digitalisation de l'économie et le commerce en ligne, les attentes croissantes de la société civile en termes de commerce durable et éthique ...) et à la persistance des divergences d'interprétation et d'application entre les Vingt-sept États membres des règles douanières définies par Bruxelles.

C'est ce qui a conduit le commissaire chargé de l'économie, **Paolo Gentiloni**, à inviter un groupe de 12 sages à faire des propositions innovantes. Le rapport a été remis sous le titre « *Plus d'union dans les douanes européennes : 10 propositions pour que les douanes européennes s'adaptent à une Europe géopolitique* »*.

Des propositions innovantes pour moderniser l'Union

D'emblée, le plus innovant est déjà probablement que, de la crise ukrainienne, soit née l'**idée d'une Europe géopolitique qui appelle une nouvelle politique douanière**. C'est le retour des frontières !

Quant aux propositions elles-mêmes, on y retrouve sans surprise le renforcement de la facilitation accordée aux **opérateurs économiques agréés (OEA)**, un statut en place depuis 2008, mais qui suscite unanimement et depuis longtemps autant d'intérêt que de frustrations, ainsi que la création d'une **agence douanière européenne** qui serait au service tant de la Commission européenne que des États membres.

Or, s'il est un domaine dans lequel cette future agence douanière européenne destinée à harmoniser les pratiques entre les Vingt-sept est très attendue par les opérateurs, c'est celui de **la valeur en douane** : les multinationales qui opèrent dans plusieurs États membres de l'Union déplorent depuis longtemps des **divergences dans les pratiques** d'ajustement de prix de transfert ou de valorisation des apports immatériels dans les produits issus de la recherche, par exemple.

Autant de sujets majeurs qui **ternissent l'attractivité** de la France au sein de l'Union ou qui **pénalisent nos champions à l'export**.

Harmoniser les pratiques douanières, notamment sur la valeur

C'est probablement ce qui a incité la Commission à encourager récemment les entreprises et les douanes locales à utiliser les dispositions combinées de deux articles du Code des douanes de l'Union (les articles 73 et 26) pour faire en sorte que les « *critères spécifiques déterminés (par un État membre) pour les montants non quantifiables au moment de l'importation* » soient reconnus juridiquement « **valables sur tout le territoire douanier de l'Union** ».

Cet encouragement très technique est largement passé inaperçu. Il a pourtant **une portée symbolique et pratique importante**.

Les premières demandes sont en cours de traitement par les autorités douanières nationales. Si elles aboutissent et contribuent à l'harmonisation des pratiques douanières au sein de l'Europe, ce sera une **avancée majeure** pour les groupes qui réclament depuis longtemps un **avis européen sur la valeur** (*ruling* douanier) comme il en existe sur le classement des marchandises ou sur leur origine.

Protéger son industrie et ramener de la production : l'exemple du vélo

Après avoir longtemps délocalisé dans les pays à bas coûts et notamment en **Chine**, à l'abri d'une mondialisation régulée par l'OMC, l'Union européenne doit aujourd'hui naviguer entre deux écueils : **protéger son industrie** communautaire déjà très affaiblie en renforçant ses instruments de défense commerciale (notamment contre les subventions étrangères qui sont dans le collimateur du législateur européen) et **ramener de la production** dans les secteurs stratégiques.

L'exemple du **marché du vélo** est édifiant à cet égard.

La **demande est croissante** : plus de 14,3 % en 2021, après une année 2020 à déjà plus de 25 % comparé à 2019, tous modèles confondus, les vélos avec assistance électrique progressant l'an dernier plus vite, + 3,9 (par rapport à 1,7% l'année

précédente) tandis que les vélos classiques augmentaient de 12,9%, contre 20,8% l'année précédente.

Mais l'**industrie européenne ne peut la satisfaire**. Elle l'est essentiellement par une **offre asiatique** frappée de lourds droits antidumping (taux de 21,8% à 83,6% sur les vélos électriques chinois, les États membres s'efforcent aujourd'hui de convaincre les producteurs chinois de fabriquer au sein de l'Union ou à ses portes. Cette **réorganisation des chaînes d'approvisionnement** au son du « *bring back our production* » s'accommode de la nationalité des acteurs pour ne tenir compte que de la réalité de la frontière physique.

C'est le retour en force de la géopolitique, là comme ailleurs !

Jean-Marie Salva,

Avocat associé DS Avocats

* * *

Pour adhérer à notre syndicat il suffit de [télécharger le bulletin d'adhésion](#) sur notre site, le remplir et le renvoyer accompagné du paiement correspondant.