



Bruxelles, le 12.7.2007  
COM(2007) 415 final

Proposition de

**DÉCISION DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**concernant la mobilisation du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation**

(présentée par la Commission)

## EXPOSÉ DES MOTIFS

L'accord interinstitutionnel du 17 mai 2006<sup>1</sup> permet la mobilisation du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation (FEM) au moyen d'un mécanisme de flexibilité, à concurrence d'un montant annuel maximal de 500 millions d'euros, au-dessus des rubriques concernées du cadre financier pluriannuel. Les conditions d'admission au bénéfice des contributions de ce Fonds sont édictées dans le règlement (CE) n° 1927/2006<sup>2</sup> du Parlement européen et du Conseil.

Les services de la Commission ont procédé à un examen approfondi des deux demandes présentées par la France conformément au règlement (CE) n° 1927/2006, et notamment à ses articles 2 à 6.

Les principaux éléments de ces évaluations se résument comme suit:

### **Demande EGF/2007/01/FR/Peugeot SA**

1. La demande a été présentée à la Commission par les autorités françaises le 9 mars 2007. Cette demande, fondée sur les critères d'intervention prévus à l'article 2, point a), du règlement (CE) n° 1927/2006 du Parlement européen et du Conseil, a été introduite dans le délai de dix semaines visé à l'article 5 dudit règlement.
2. La demande démontre, sur la période de référence de quatre mois (du 1er septembre 2006 au 31 décembre 2006), un total de 1 345 licenciements notifiés, dans 18 entreprises réparties sur 38 sites de production dans onze régions françaises et fournissant des pièces automobiles à Peugeot SA (PSA). La demande propose cependant de fournir une aide cofinancée par le FEM uniquement aux 267 travailleurs licenciés par l'un de ces fournisseurs, à savoir *Ateliers de Thomé Génot* à Nouzonville (Département des Ardennes), qui a été mise en liquidation et n'est plus en mesure d'apporter un soutien efficace à ses salariés.
3. L'analyse du lien entre les licenciements et les modifications majeures de la structure du commerce mondial se fonde sur les informations suivantes: Au cours de la période allant de 2001 à 2005, la production annuelle d'automobiles a progressé, à l'échelle mondiale, de 14 %, passant de 58,3 millions à 66,5 millions d'unités. Dans le même temps, l'accroissement de la production dans l'UE était de 5 % seulement. En parts du marché mondial de l'automobile, l'Asie a gagné huit points: partie de 30,7 % en 2001, sa part atteignait 38,8 % en 2005, le continent américain perdant 1,7 point et passant de 30,7 % en 2001 à 29 % en 2005. Les Vingt-Sept, pour leur part, cédaient 3,7 points et voyaient leur part de marché – 33,7 % en 2001 – s'établir à 29,9 % en 2005. Sur la même période, les fabricants coréens et japonais ont vu leur compétitivité s'accroître sur le marché européen. Le nombre de voitures fabriquées au Japon et en Corée et importées dans l'UE a connu une hausse de 27 % entre 2001 et 2005. Ces importations accrues sont essentiellement entrées en concurrence avec les véhicules d'entrée de gamme produits dans l'UE.

---

<sup>1</sup> JO C 139 du 14.06.2006, p. 1

<sup>2</sup> JO L 406 du 30.12.2006, p. 1.

4. La progression des importations dans l'UE est confirmée par les statistiques dont dispose la Commission. En 2002, les importations dans l'UE de véhicules fabriqués en dehors de celle-ci représentaient 9,3 % des voitures vendues dans l'UE. En 2006, cette part était passée à 13,9 %. Ce phénomène se confirme pour le segment inférieur du marché, dans lequel la part des voitures fabriquées hors UE et importées dans celle-ci, s'établissant à 5,2 % du total des ventes dans l'UE en 2002, était passée à 9,2 % en 2006.

Si les nouvelles immatriculations dans les segments inférieurs du marché ont connu une légère décline entre 2002 et 2006, celles des voitures de ces segments importées dans l'UE se sont envolées de près de 70 %.

5. La production automobile de PSA étant, dans une large mesure, concentrée sur ces segments d'entrée de gamme, la France affirme que ces modifications de la structure du commerce mondial ont touché ce fabricant et entraîné une perturbation économique grave. La hausse des importations de petites voitures, particulièrement en provenance d'Asie, combinée à une concurrence accrue sur le marché mondial, a contribué dans une certaine mesure à une contraction réduction de 14,3% en 2006 de la production en volume (nombre agrégé de voitures et de petits véhicules utilitaires produits) de PSA en France. Si cette réduction ne s'est pas traduite par des licenciements massifs chez PSA, elle n'en a pas moins entraîné la disparition de plusieurs milliers de postes, occupés jusque-là par des travailleurs temporaires ou sous contrats à durée déterminée. En revanche, chez les fournisseurs de composants de PSA, la réduction des activités et les pressions exercées sur les prix des composants ont entraîné les nombreux licenciements qui motivent la présente demande.
6. En ce qui concerne le respect des critères fixés à l'article 6 du règlement (CE) n° 1927/2006, la France a confirmé entre autres que la contribution financière du FEM ne se substitue pas aux actions relevant de la responsabilité des entreprises en vertu de la législation nationale ou de conventions collectives. La France a indiqué qu'une entreprise mise en liquidation, comme *Ateliers de Thomé Génot*, n'est plus assujettie à son obligation de mettre en place des «mesures de reclassement». En France, les pouvoirs publics nationaux et locaux ne sont soumis à aucune obligation d'ordre légal ou conventionnel d'intervenir dans les coûts de mesures de reclassement. Les autorités françaises estiment inévitable que les pouvoirs publics interviennent en faveur des travailleurs licenciés par une entreprise placée en liquidation judiciaire. Le concours financier du FEM est complémentaire aux efforts financiers consentis par la France. La France a confirmé que les actions envisagées apportent un soutien directement aux travailleurs individuels et qu'elles ne sont pas utilisées pour restructurer des entreprises ou des secteurs. Elle a en outre confirmé que les actions financées par le FEM ne bénéficieront d'aucune aide d'autres instruments financiers communautaires.

En conclusion, pour les raisons énoncées ci-dessus, il est proposé d'approuver la demande EGF/2007/01/FR/PSA présentée par la France à la suite des licenciements intervenus chez les fournisseurs de Peugeot SA. Des éléments probants ont en effet été fournis pour attester que ces licenciements résultent de modifications majeures de la structure du commerce mondial ayant entraîné une perturbation économique grave, ce qui, dans le cas d'*Ateliers de Thomé Génot*, pour les travailleurs de laquelle une aide est demandée, a des incidences négatives sur l'économie locale. Un ensemble coordonné de services personnalisés éligibles a été proposé pour un coût total de 5 116 500 euros, la contribution demandée au FEM se chiffrant à 2 558 250 euros.

## **Demande EGF/2007/02/FR/Renault SA**

1. La demande a été présentée à la Commission par les autorités françaises le 23 mars 2007. Cette demande, fondée sur les critères d'intervention prévus à l'article 2, point a), du règlement (CE) n° 1927/2006 du Parlement européen et du Conseil, a été introduite dans le délai de dix semaines visé à l'article 5 dudit règlement.
2. Selon les informations fournies par les autorités françaises, 1 057 licenciements sont intervenus au sein de dix fournisseurs de Renault SA pendant la période de quatre mois allant du 1er décembre 2006 au 31 mars 2007. L'intervention du FME est sollicitée uniquement pour les 628 travailleurs de *Cadence Innovation*, dont les sites de production sont situés à Burhaupt-le-Haut (Alsace), Vernon (Haute Normandie), Nœux-les-Mines (Nord-Pas-de-Calais) et Pouancé (Pays de la Loire). Cette entreprise, placée en liquidation judiciaire par le tribunal, n'est plus en mesure d'apporter un soutien efficace à ses salariés.
3. L'analyse du lien entre les licenciements et les modifications majeures de la structure du commerce mondial se fonde sur les informations suivantes: Au cours de la période allant de 2001 à 2005, la production annuelle d'automobiles a progressé, à l'échelle mondiale, de 14 %, passant de 58,3 millions à 66,5 millions d'unités. Dans le même temps, l'accroissement de la production dans l'UE était de 5 % seulement. En parts du marché mondial de l'automobile, l'Asie a gagné huit points: partie de 30,7 % en 2001, sa part atteignait 38,8 % en 2005, le continent américain perdant 1,7 point et passant de 30,7 % en 2001 à 29 % en 2005. Les Vingt-Sept, pour leur part, cédaient 3,7 points et voyaient leur part de marché – 33,7 % en 2001 – s'établir à 29,9 % en 2005. Sur la même période, les fabricants coréens et japonais ont vu leur compétitivité s'accroître sur le marché européen. Le nombre de voitures fabriquées au Japon et en Corée et importées dans l'UE a connu une hausse de 27 % entre 2001 et 2005. Ces importations accrues sont essentiellement entrées en concurrence avec les véhicules d'entrée de gamme produits dans l'UE.
4. La progression des importations dans l'UE est confirmée par les statistiques dont dispose la Commission. En 2002, les importations dans l'UE de véhicules fabriqués en dehors de celle-ci représentaient 9,3 % des voitures vendues dans l'UE. En 2006, cette part était passée à 13,9 %. Ce phénomène se confirme pour le segment inférieur du marché, dans lequel la part des voitures fabriquées hors UE et importées dans celle-ci, s'établissant à 5,2 % du total des ventes dans l'UE en 2002, était passée à 9,2 % en 2006.

Si les nouvelles immatriculations dans les segments inférieurs du marché ont connu une légère décreue entre 2002 et 2006, celles des voitures de ces segments importées dans l'UE se sont envolées de près de 70 %.

5. La production automobile de RSA étant, dans une large mesure, concentrée sur ces segments d'entrée de gamme, la France affirme que ces modifications de la structure du commerce mondial ont touché ce fabricant et entraîné une perturbation économique grave. La hausse des importations de petites voitures, particulièrement en provenance d'Asie, combinée à une concurrence accrue sur le marché mondial, a contribué dans une certaine mesure à une réduction de la production en volume

(exprimée en nombre de voitures produites) de Renault en France de 3,8 % en 2005 et de 14,7 % en 2006. Si cette réduction ne s'est pas traduite par des licenciements massifs chez RSA, elle n'en a pas moins entraîné la disparition de plusieurs milliers de postes, occupés jusque-là par des travailleurs temporaires ou sous contrats à durée déterminée. En revanche, chez les fournisseurs de composants de RSA, la réduction des activités et les pressions exercées sur les prix des composants ont entraîné les nombreux licenciements qui motivent la présente demande.

6. En ce qui concerne le respect des critères fixés à l'article 6 du règlement (CE) n° 1927/2006, la France a confirmé entre autres que la contribution financière du FEM ne se substitue pas aux actions relevant de la responsabilité des entreprises en vertu de la législation nationale ou de conventions collectives. Dans le cas particulier de *Cadence Innovation*, placée en liquidation judiciaire par le tribunal, la France a indiqué qu'en l'espèce l'entreprise n'est plus assujettie à son obligation de mettre en place des «mesures de reclassement». En France, les pouvoirs publics nationaux et locaux ne sont soumis à aucune obligation d'ordre légal ou conventionnel d'intervenir dans les coûts de mesures de reclassement. Les autorités françaises estiment inévitable que les pouvoirs publics interviennent en faveur des travailleurs licenciés par une entreprise placée en liquidation judiciaire. Le concours financier du FEM est complémentaire aux efforts financiers consentis par la France. La France a confirmé que les actions envisagées apportent un soutien directement aux travailleurs individuels et qu'elles ne sont pas utilisées pour restructurer des entreprises ou des secteurs. Elle a en outre confirmé que les actions financées par le FEM ne bénéficieront d'aucune aide d'autres instruments financiers communautaires.

En conclusion, pour les raisons énoncées ci-dessus, il est proposé d'approuver la demande EGF/2007/02/FR/Renault présentée par la France à la suite des licenciements intervenus chez les fournisseurs de Renault Société Anonyme (RSA). Des éléments probants ont en effet été fournis pour attester que ces licenciements résultent de modifications majeures de la structure du commerce mondial ayant entraîné une perturbation économique grave, ce qui, dans le cas de *Cadence Innovation*, pour les travailleurs de laquelle une aide est demandée, a des incidences négatives sur l'économie locale. Un ensemble coordonné de services personnalisés éligibles a été proposé pour un coût total de 2 516 060 euros, la contribution demandée au FEM se chiffrant à 1 258 030 euros.

## **Financement**

Le montant total du budget annuel disponible pour le Fonds européen d'ajustement à la mondialisation s'élève à 500 millions d'euros. En 2007, aucun montant de ressources n'a encore été affecté à des demandes antérieures, ce qui laisse la totalité de ce budget disponible.

Les aides proposées par la Commission au titre du Fonds reposent sur les informations fournies par le demandeur.

Sur la base des deux demandes d'intervention du FME présentées par la France, dont l'industrie automobile a subi les incidences négatives des licenciements intervenus chez les fournisseurs de Peugeot SA (PSA) et de Renault SA (RSA), y compris deux faillites, le montant total estimé des ensembles coordonnés de services personnalisés à financer se chiffre comme suit:

	<b>Services personnalisés à financer (en euros)</b>
France: PSA 01/2007	2 558 250
France: RSA 02/2007	1 258 030
<b>Total</b>	<b>3 816 280</b>

Après examen de ces demandes<sup>3</sup>, et compte tenu du montant maximal envisageable pour le soutien du Fonds, établi conformément à l'article 10 du règlement (CE) n° 1927/2006, ainsi que de la marge existant pour la réaffectation de crédits, la Commission propose de mobiliser le Fonds européen d'ajustement à la mondialisation pour un montant total de 3 816 280 euros, à affecter sous la rubrique 1a du cadre financier 2007–2013.

L'intervention demandée laissera plus de 25 % du montant maximum annuel du FEM disponible pour répondre aux besoins des quatre derniers mois de l'année, comme le veut l'article 12, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 1927/2006.

La Commission présentera une demande de virement visant à inscrire au budget 2007 les crédits d'engagement et de paiement nécessaires, conformément au point 28 de l'accord interinstitutionnel du 17 mai 2006.

---

<sup>3</sup> Communication à la Commission relative à la demande de mobilisation du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation présentée par la France pour Peugeot (SEC(2007) 882) et Communication à la Commission relative à la demande de mobilisation du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation présentée par la France pour Renault (SEC(2007) 881), exposant l'analyse faite par la Commission de ces deux demandes.

**DÉCISION DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**concernant la mobilisation du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu l'accord interinstitutionnel du 17 mai 2006 entre le Parlement européen, le Conseil et la Commission sur la discipline budgétaire et la bonne gestion financière<sup>4</sup>, et notamment son point 28,

vu le règlement (CE) n° 1927/2006 du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 portant création du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation<sup>5</sup>, et notamment son article 12, paragraphe 5,

vu la proposition de la Commission<sup>6</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) L'Union européenne a créé un Fonds européen d'ajustement à la mondialisation («le Fonds») destiné à fournir un appui complémentaire aux travailleurs licenciés subissant les conséquences de modifications majeures de la structure du commerce mondial, afin de les aider dans leurs efforts de réintégration dans le marché du travail.
- (2) L'accord interinstitutionnel du 17 mai 2006 permet la mobilisation du Fonds à concurrence d'un montant annuel maximal de 500 millions d'euros.
- (3) En mars 2007, La France a présenté des demandes de mobilisation du Fonds, pour deux cas de licenciements intervenant dans le secteur de l'automobile, et plus particulièrement chez les fournisseurs de Peugeot SA et Renault SA. La Commission estime que ces deux demandes satisfont aux critères d'intervention et autres conditions fixées dans le règlement (CE) n° 1927/2006.
- (4) Le montant proposé de 3 816 280 euros déterminé conformément à l'article 10 du règlement (CE) n° 1927/2006 devrait par conséquent être mobilisé,

---

<sup>4</sup> JO C 139 du 14.06.2006, p. 1

<sup>5</sup> JO L 406 du 30.12.2006, p. 1.

<sup>6</sup> JO C [...] du [...], p. [...].



DÉCIDENT:

*Article premier*

Dans le cadre du budget général de l'Union européenne établi pour l'exercice 2007, une somme de 3 816 280 euros en crédits d'engagement et de paiement est mobilisée au titre du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation.

*Article 2*

La présente décision est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Parlement européen*  
*Le Président*

*Par le Conseil*  
*Le Président*