

La note  
de veille

Centre d'analyse stratégique  
18 rue de Martignac  
75700 Paris cedex 07  
Site Internet : [www.strategie.gouv.fr](http://www.strategie.gouv.fr)

## France

### > LE TRANSPORT FLUVIAL : UNE DESSERTE COMPLÉMENTAIRE POUR "PORT 2000"

Sous l'effet de la mondialisation des échanges, le trafic des ports européens enregistre une forte croissance, en particulier pour les conteneurs. Sur la façade nord de l'Atlantique, le port du Havre se place en troisième position, loin derrière Rotterdam et Anvers, avec 75 millions de tonnes en 2005. Après une très bonne année 2004 (+ 13 % pour les conteneurs), il avait légèrement régressé en 2005, gêné par les mutations techniques et sociales liées à la réalisation de "Port 2000". Bénéficiant aujourd'hui d'une capacité triplée, il doit pouvoir disposer aussi, pour se développer, d'une bonne desserte de son hinterland (principalement la région parisienne). Le transport des conteneurs se fait en grande partie par route, la part du fer n'ayant cessé de baisser, de 16 % à 9 % en 10 ans. Mais le fluvial semble bien placé pour profiter de ce "gisement" de trafic : sur une base il est vrai encore modeste, **le trafic de conteneurs sur la Seine, principalement destinés à la grande distribution, a progressé de 40 % en 2005.**

### > L'ÎLE-DE-FRANCE À LA POINTE DES HAUTES TECHNOLOGIES EN EUROPE

Selon Eurostat, les demandes de brevets européens de haute technologie sont concentrées sur 36 régions européennes, au rang desquelles l'Île-de-France se classe 2<sup>e</sup> et Rhône-Alpes 4<sup>e</sup>. On observe parallèlement une forte concentration des forces de travail spécialisées en sciences et technologies (S & T) en Europe. L'Île-de-France est ainsi la 6<sup>e</sup> région européenne selon la proportion de personnes travaillant dans les S & T. Mieux, si l'on rapporte le nombre de personnes travaillant dans les S & T à l'emploi total de l'industrie et des services de haute technologie ou à forte intensité de connaissances, l'Île-de-France, avec 70 %, arrive en tête des régions européennes. Selon ce dernier critère, **la France, prise dans son ensemble, se distingue également avec le pourcentage national le plus élevé en Europe.**

([http://epp.eurostat.cec.eu.int/cache/ITY\\_OFFPUB/KS-NS-06-010/FR/KS-NS-06-010-FR.PDF](http://epp.eurostat.cec.eu.int/cache/ITY_OFFPUB/KS-NS-06-010/FR/KS-NS-06-010-FR.PDF)  
[http://epp.eurostat.cec.eu.int/cache/ITY\\_OFFPUB/KS-NS-06-009/FR/KS-NS-06-009-FR.PDF](http://epp.eurostat.cec.eu.int/cache/ITY_OFFPUB/KS-NS-06-009/FR/KS-NS-06-009-FR.PDF))

## Europe

### > QUESTIONS POUR L'AVENIR DES JEUNES EUROPÉENS

Le Conseil Jeunesse du 30 mars a reçu le Forum européen de la Jeunesse et les délégués de plusieurs organisations nationales. **Les jeunes se sont présentés comme de nouveaux acteurs sociaux, demandant une implication pérenne dans le dialogue politique et décisionnel.** Ils ont formulé plusieurs propositions : meilleures rémunérations, reconnaissance des qualifications extra-scolaires et participation plus active à la vie citoyenne européenne. Des qualifications complémentaires, comme l'esprit d'équipe et la capacité à encadrer un groupe (scouts, pompiers volontaires), pourraient être mentionnées dans le "passeport européen" récapitulant les formations suivies par chaque jeune, augmentant ses chances d'intégrer le marché du travail. De jeunes "ambassadeurs" pourraient transmet-

nérations, reconnaissance des qualifications extra-scolaires et participation plus active à la vie citoyenne européenne. Des qualifications complémentaires, comme l'esprit d'équipe et la capacité à encadrer un groupe (scouts, pompiers volontaires), pourraient être mentionnées dans le "passeport européen" récapitulant les formations suivies par chaque jeune, augmentant ses chances d'intégrer le marché du travail. De jeunes "ambassadeurs" pourraient transmet-

tre régulièrement leurs questions aux responsables politiques. Consciente de l'enjeu, la Commission publiera cet été une communication sur la "Citoyenneté active des jeunes".

## > POURQUOI LES EUROPÉENS BOUGENT-ILS ?

Le projet communautaire de recherche *Pioneur* a questionné les motivations de 5 000 Européens ayant décidé de s'installer dans un autre État membre. Dans son rapport publié le 28 mars, il apparaît que l'immigré européen type est de classe moyenne, qualifié et formé, généralement europhile. **Le principal facteur de déplacement est "la famille/l'amour" (29,7 %)**. Viennent ensuite les opportunités de travail (25,2 %), la qualité de vie (24 %) et les études (7 %). La qualité de la vie constitue le principal facteur d'attraction de la France ou de l'Espagne. L'installation en Italie est souvent motivée par le partenaire ou la famille. L'Allemagne attire plutôt ceux qui cherchent un emploi manuel, le Royaume-Uni en majorité les professionnels des finances, des assurances et de l'immobilier. Le rapport conclut de manière enthousiaste au fait que "les expatriés européens contribuent à la légitimité de l'Union européenne".

## > ROYAUME-UNI : VENDRE SA PROPRIÉTÉ POUR FINANCER SA RETRAITE ?

Le rendement des fonds de pension déçoit et, quoique souhaitant rester dans leur domicile, **75 % des boomers britanniques** envisagent de vendre leur résidence. La génération d'après-guerre serait ainsi en train de libérer 543 milliards de livres (780 milliards d'euros) capitalisés avec leur propriété. 10 % des jeunes retraités estiment

que la vente de leur propriété financera 50 % de leur retraite. D'après une étude de *Prudential* et *Datamonitor*, 19 % des jeunes retraités envisagent d'emménager dans une propriété plus petite pour garder une partie de l'argent récupéré lors de la vente de leur résidence principale. Grâce au boom immobilier, la valeur de leurs propriétés pourrait atteindre 1 400 milliards de livres (2 000 milliards d'euros) d'ici 2020. Ceci n'intègre pas les effets de bouclage de telles ventes massives. (Source : *The Financial Advisor*, 23/03/2006, "Baby Boomers Look to Houses for Pensions")

## > COMMERCE DE DÉTAIL

Le commerce de détail est souvent désigné comme recelant un fort gisement d'emplois et comme la principale source des écarts de taux d'emploi en Europe. Eurostat a recensé pour l'ensemble de l'UE-25 les grandeurs clés concernant l'activité dans ce secteur en 2002. La France apparaît au 3<sup>e</sup> rang (derrière Chypre, aux cotés de l'Espagne et devant le Royaume-Uni) en terme de spécialisation (mesurée par la valeur ajoutée du commerce en pourcentage de la valeur ajoutée marchande). Le Royaume-Uni se démarque et fait référence. **À population équivalente, le chiffre d'affaires du commerce britannique est supérieur de 20 % à celui de la France, la valeur ajoutée est supérieure de 42 %, et l'emploi de 88 %** (soit 1,4 million d'emplois supplémentaires). Le Royaume-Uni se singularise par un niveau élevé des marges commerciales et un faible niveau de productivité.

(Source : Eurostat, *Statistiques en Bref*, édition du 22 février 2006, "Le commerce de détail dans l'Union européenne").

[http://epp.eurostat.cec.eu.int/cache/ITY\\_OFFPUB/KS-NP-06-008/FR/KS-NP-06-008-FR.PDF](http://epp.eurostat.cec.eu.int/cache/ITY_OFFPUB/KS-NP-06-008/FR/KS-NP-06-008-FR.PDF)

## > ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE (OMI) ET DÉCONSTRUCTION DES NAVIRES

À l'occasion de la 54<sup>e</sup> session du Comité de la protection du milieu marin de l'OMI, du 20 au 24 mars 2006, un groupe de travail (37 États et des ONG) s'est réuni pour examiner le projet de convention concernant le démantèlement des navires proposé par la Norvège. La discussion sur le système de notification du démantèlement a vu s'opposer **deux conceptions : l'une favorable à l'attribution d'une responsabilité à l'État du pavillon, l'autre s'y refusant**. Or si l'État du

pavillon a une responsabilité dans la procédure, il se devra d'être cohérent dans ses notifications avec ses autres engagements internationaux, notamment ceux relatifs à l'Organisation internationale du travail et à la convention de Bâle sur les déchets transfrontaliers. Si les conventions OMI, OIT et Bâle ne sont pas harmonisées, les obligations des flottes civiles sous pavillon de ces pays seront différentes, au risque d'ouvrir une nouvelle concurrence entre les pavillons, en particulier pour les navires les plus vieux. Dans le cas où elles seraient intégrées, l'application d'une telle convention au cas des navires existants poserait encore problème.

## > AUTOMOBILE : NOUVELLES TECHNOLOGIES ET MOBILITÉ DURABLE

Avec un prix du baril de pétrole brut proche de 70 dollars et les exigences du Protocole de Kyoto, les constructeurs automobiles ont réactivé des programmes d'innovation technologique dans les moyens de propulsion alternatifs. Le transport contribue pour 28 % aux émissions de CO<sub>2</sub> de l'Union européenne et 80 % d'entre elles proviennent de la route.

### Améliorer les performances énergétiques des voitures

Toutes les ressources technologiques d'économie d'énergie sont bonnes à prendre dès maintenant : poids, aérodynamique, pneumatiques, système "stop and start". Cette voie graduelle compte de fortes inerties. Le rythme de renouvellement du parc automobile est actuellement d'environ 15 ans en France et l'âge moyen des véhicules est passé, en dix ans, de 1988 à 2004, de 5,96 à 7,6 ans. Une voiture de 15 ans d'âge pollue actuellement plus que vingt véhicules neufs. Selon l'ADEME, l'objectif de réduire la moyenne des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules neufs vendus en France à 140 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre en 2008 ne serait pas atteint.

**Le véhicule électrique** constitue une transition plus radicale à application limitée (plutôt urbaine). Son développement butte, malgré d'incontestables progrès, sur la capacité limitée des batteries. Vincent Bolloré et le groupe Dassault ont annoncé récemment leur intention de se lancer dans la production industrielle de tels véhicules, misant sur un public de particuliers et d'entreprises pour une utilisation urbaine.

**Le véhicule hybride** (exemple bien connu, la Toyota *Prius* – 460 000 ex. dans le monde) représente une étape de transition a priori séduisante et particulièrement polyvalente. Ces véhicules sont équipés à la fois d'une motorisation thermique classique et d'une motorisation électrique d'appoint. En France, Renault et PSA, orientés vers d'autres développements (diesel, etc.) s'étaient peu investis sur ce créneau. PSA a présenté, le 31 janvier dernier, deux prototypes de voitures hybrides diesel en vue d'une commercialisation en 2010.

**Le véhicule électrique carburant à l'hydrogène ou équipé de pile à combustible** fait désormais l'objet de recherches dans le monde entier (en particulier Honda qui teste 30 véhicules). PSA et le CEA ont présenté en janvier un prototype de pile à combustible pour l'automobile. L'Agence internationale de l'énergie, dans un rapport de décembre 2005 ("Prospects for Hydrogen Fuels") estime que les véhicules utilisant une pile à combustible à l'hydrogène pourraient être commercialisés, au mieux, à partir de 2025 et représenteraient 30 %

du parc automobile mondial en 2050, soit 700 millions de véhicules. La consommation mondiale de pétrole en serait réduite de 13 %. La commercialisation en série de "l'automobile" devra néanmoins résoudre une difficile équation économique (kilowatt à 5 000 euros contre 50 euros pour le moteur à explosion, coûts de construction des réseaux de transport, de distribution de l'hydrogène prohibitifs) et technique (séparation de l'hydrogène, sécurisation de son transport et stockage).

Lors des chocs pétroliers, l'enjeu de la "chasse au *gasp*" était d'économiser une énergie devenue chère. Dorénavant, d'autres critères deviennent dirimants et complexifient l'approche technologique : la facture des gaz à effet de serre s'analyse en tenant compte de l'intégralité du cycle de production d'énergie (d'où des débats forts sur les biocarburants ou l'hydrogène) et la maîtrise des risques sur la santé impose des normes importantes, pouvant aller jusqu'à différencier des solutions adaptées spécifiquement au contexte urbain (carburant hydrogène n'émettant que de la vapeur d'eau au niveau du véhicule). Par ailleurs, les choix technologiques des constructeurs interagissent avec les préférences des consommateurs et les politiques de régulation des acteurs publics.

Dans ce contexte, le projet de directive européenne de décembre 2005 obligerait les acteurs publics à réserver un quart de leurs appels d'offres de véhicules de plus de 3,5 tonnes, à des véhicules "propres", sans formuler de préférence entre les diverses technologies possibles. L'Union européenne finançait déjà, depuis 2000, plusieurs programmes en faveur des transports urbains propres (*CIVITAS*, flotte de bus biodiesel, issu du recyclage de l'huile ; *CUTE* avec 9 collectivités expérimentant des flottes de bus à hydrogène), mais le marché des véhicules particuliers propres ne bénéficie pas encore de tels instruments incitatifs. Les perspectives restent très ouvertes avec, en particulier, les possibilités de spécialisation urbain/long cours des technologies choisies, voire une segmentation encore plus fine, étudiée par des programmes comme le *PREDIT*.

## > LE CAS FINLANDAIS : PRODUCTIVITÉ ET CONNAISSANCE

---

L'European Network of Economic Policy Research Institute a publié un document sur le "capital de la connaissance comme source de croissance". L'étude examine la productivité de la croissance due au capital humain, défini comme le capital de connaissances des employés, issu de l'éducation et de l'expérience, et les actifs incorporels accumulés par les sociétés. L'analyse micro-économique réalisée sur un ensemble significatif de la population des entreprises finlandaises, soit 1 420 sociétés comptant 2,1 millions d'employés, démontre que depuis 1995 **la capitalisation dans le capital humain** par l'éducation ou l'expérience professionnelle est **un facteur clé de la croissance et de la productivité finlandaises**. Une conclusion essentielle est que l'accumulation d'un "capital humain" à haut niveau d'éducation explique les divergences régionales du taux de croissance du PNB et de la productivité des facteurs ; les clusters de connaissance sont systématiquement associés aux régions à plus forte productivité et aux PNB les plus élevés.  
(<http://www.ceps.be>)

## > STRATÉGIE DE LISBONNE : CLASSEMENT DU CENTER FOR EUROPEAN REFORM EN 2005

---

Le Center for European Reform (CER) a publié son 5<sup>e</sup> rapport d'évaluation de la Stratégie de Lisbonne. Le CER estime qu'à mi-chemin, la Stratégie de Lisbonne n'est pas en mesure d'atteindre ses objectifs majeurs de croissance ou d'emplois. La croissance européenne a stagné à 2 % en 2005, loin de l'objectif du taux annuel moyen de 3 % visé pour une économie globalement compétitive. La France atteint le 6<sup>e</sup> rang des 10 pays les plus performants en terme de progrès

réalisés depuis 1999 sur un nombre restreint d'indicateurs significatifs de la Stratégie de Lisbonne. La France, l'Allemagne et l'Italie sont jugées les pays les plus lents à ouvrir leurs marchés de l'énergie, des télécoms et des services financiers. Selon les performances d'ensemble et les progrès relatifs, **la France ne figure qu'au 10<sup>e</sup> rang sur 27** (25 États membres, Bulgarie et Roumanie) derrière respectivement la Suède, le Danemark, le Royaume-Uni, les Pays-Bas, la Finlande, l'Autriche, la Slovaquie, le Luxembourg, l'Allemagne.  
(Source CER, "Lisbon Scorecard V : Can Europe Compete ?", 2005 - <http://www.cer.org.uk>)

## > JEAN-LOUIS MISSIKA, "LA FIN DE LA TÉLÉVISION", PARIS, SEUIL, 2006, 108 P.

---

Les nouvelles technologies et les nouveaux usages sociaux vont provoquer **un bouleversement dans les médias audiovisuels, dont les conséquences seront économiques mais surtout politiques**. L'auteur revient tout d'abord sur les raisons des précédentes évolutions de la télévision, laquelle a endossé successivement, selon lui, les rôles du "messenger" (instruction d'un spectateur-récepteur), du "missionnaire" (création de lien social pour un spectateur-acteur) et du "pygmalion" (la mise en scène devient révélation de l'individu). Il détaille ensuite les dynamiques à l'œuvre : l'affaiblissement du rôle d'intermédiaire des chaînes, l'apparition de nouvelles dépendances et la déprofessionnalisation du secteur. Ces processus vont d'après lui entraîner un remaniement complet des acteurs et des logiques, l'Internet devenant dominant. C'est cependant l'animation de l'espace public par les médias qui lui paraît recouvrir les enjeux les plus importants : si le débat contradictoire n'y retrouve pas sa place, un affaiblissement durable de la démocratie est patent.

Centre d'analyse stratégique  
18 rue de Martignac  
75700 Paris cedex 07  
Téléphone 01 45 56 51 00  
Site Internet :  
[www.strategie.gouv.fr](http://www.strategie.gouv.fr)

