

Le Parlement européen bataille pour l'industrie ferroviaire

Le ferroviaire est l'un des rares secteurs industriels où les Européens occupent encore une position dominante dans le monde. Mais elle est fortement menacée, surtout par des concurrents dont le marché est verrouillé, parfois à double tour. L'Europe, elle, ne se protège guère... Une résolution qui doit être définitivement adoptée avant l'été par le Parlement va mettre la pression sur la Commission. Pendant qu'il est encore temps...



La résolution est présentée par l'eurodéputée allemande Martina Werner (S&D, Socialistes et Démocrates)

Leader mondial du ferroviaire, avec 46 % du marché mondial, et 400 000 emplois, l'industrie européenne voit sa place menacée. Sur les marchés tiers et pourquoi pas sur le marché intérieur. C'est pourquoi le 7 avril, la commission Industrie Recherche Energie (Ire) du Parlement européen a adopté une résolution sur le secteur mettant la Commission de Bruxelles sous pression. La résolution présentée par la rapporteur Martina Werner (S&D, Socialistes et Démocrates) a été vigoureusement soutenue par des rapporteurs fictifs, ou *shadow* rapporteurs, de deux grands groupes du Parlement, Nadine Morano (PPE, Parti populaire européen) et Dominique Riquet (Alde, Libéraux-Démocrates). Le projet déposé en février a été précisé et musclé en commission par l'adoption de nombreux amendements. Il doit maintenant être approuvé en plénière par le Parlement de Strasbourg en juin ou en juillet. L'issue du scrutin ne fait guère de doute, le vote en commission ayant été acquis à une écrasante majorité.

Il n'y a pas de quoi rêver. Le texte n'aura pas de pouvoir contraignant. Mais il ne sera pas

Ce sont les Chinois qui inquiètent particulièrement, maintenant qu'ils se sont dotés de CRRC et CRCC

vain pour autant et l'Unife, qui représente les industriels européens, s'est aussitôt félicitée de son adoption. Tout en demandant que la résolution débouche sur des actions concrètes. Dominique Riquet a lui aussi salué le vote de la commission Ire. Pour lui, ce « *texte est un signal positif envoyé à la Commission européenne, appelée à adopter une stratégie à long terme, ambitieuse et globale, afin d'aider notre industrie ferroviaire confrontée à une concurrence mondialisée* ».

Et le successeur de Jean-Louis Borloo à la mairie de Valenciennes, forcément très attentif au sort de l'industrie ferroviaire, profite de cette « *excellente base de départ* » pour lancer un nouvel appel à la constitution d'un Airbus du ferroviaire.

Selon le point 24 de la résolution, un rendez-vous annuel devrait être institué, ce qu'on appelle « un dialogue structuré », ou « dialogue industriel à haut niveau ». Cela n'a l'air de rien mais aurait le mérite de demander des comptes à la Commission de Bruxelles et pourrait déboucher sur un plan concret de soutien au secteur. Ou de rééquilibrage.

Car certains hauts responsables s'inquiètent de la dissymétrie entre l'Europe et ses partenaires dans les grandes négociations en cours sur le libre-échange. En pleine négociation pour le traité de libre-échange transatlantique Tafta, les Etats-Unis ont adopté, fin 2015, un renforcement progressif, d'ici à 2020, de 60 à 70 % de la part de production locale demandée par le Buy America, législation qui encadre les projets de transport public subventionnés par le gouvernement fédéral. Le marché japonais est faussement ouvert, les certificats de sécurité requis pour être agréés dans l'archipel n'étant quasiment attribués qu'à des sociétés japonaises. Les Chinois, eux, font jouer des critères de nationalité pour l'attribu-



© Alstom Transport

tion de points aux fournisseurs dans les appels d'offres sur leur marché.

En Europe, les Japonais d'Hitachi ont déjà fait une percée remarquable dans le ferroviaire (construction et signalisation). Mais ce sont les Chinois qui inquiètent particulièrement, maintenant qu'ils se sont dotés de géants mondiaux dans la construction de matériel ferroviaire (CRRC) et dans la construction d'infrastructures ferroviaires (CRCC).

Et, comme ils ont intégré l'OMC il y a quasiment quinze ans déjà, ils pourraient se voir reconnaître au bout de ce laps de temps, le 11 décembre prochain, le statut d'économie de marché. Ce n'est pas acquis, c'est un point sur lequel les juristes n'ont pas fini de batailler. Si c'était le cas, cela rendrait extrêmement difficile des actions antidumping contre les produits chinois. La question n'a rien de théorique. La sidérurgie européenne en est la victime. Du fait du fléchissement de la croissance, la Chine a des capacités de production excédentaires, et inonde les marchés de produits à prix cassé. En février, une grande manifestation a réuni à Bruxelles patrons et syndicats d'une sidérurgie en perdition. Elle a sans doute aidé à la prise de conscience du danger dans d'autres secteurs industriels.

En se concentrant sur les accords de libre-échange et de droit de la concurrence, entravant de ce fait l'émergence de géants européens, l'Europe s'est depuis des dizaines d'années refusée à toute politique industrielle. Un frémissement dans un autre sens est perceptible. Dominique Riquet se félicite ainsi que le Parlement ait « *appelé de ses vœux une révision des règles concurrentielles empêchant les concentrations* ».

La Commission européenne veut elle aussi réagir. Elle envisage de taxer de 20 % supplémentaires les produits de pays avec lesquels il n'y aurait pas de réciprocité dans les échanges. Un texte est en cours d'examen. Problème classique : les Européens ne sont pas d'accord entre eux. Les Britanniques, les Suédois et les Allemands, peu convaincus par un recours au protectionnisme, ont refusé une première mouture du texte. Reste à les convaincre d'en adopter une nouvelle. De telles mesures seront-elles suffisantes ? Que se passera-t-il le jour où les Chinois achèteront des constructeurs ou équipementiers majeurs en Europe ? Une barrière douanière ne suffira sans doute pas pour que les Européens, selon l'expression d'un grand patron, cessent d'être « *les idiots de la bande* ». F. D.

Certains s'inquiètent de la dissymétrie entre l'Europe, dont l'industrie ferroviaire représente 400 000 emplois, et ses partenaires dans les grandes négociations en cours sur le libre-échange.

Le test Belgrade - Budapest

Les Chinois ont bien saisi que les anciens « pays frères » de l'URSS ont un impérieux besoin de modernisation de leurs infrastructures. Ainsi s'est constitué un groupe, dit « 16 + 1 », où l'on trouve 16 pays d'Europe centrale et orientale, dont 11 membres de l'UE, le « + 1 » étant évidemment la Chine. Groupe où l'on examine, parmi d'autres sujets, des grands projets d'investissements dans les infrastructures. Un exemple inquiète. Une ligne ferroviaire Belgrade - Budapest, que les Chinois présentent comme quasiment actée et attribuée, sans qu'on sache bien quel est le statut de cette réalisation, ni si toutes les normes européennes en matière de marchés publics ont été respectées ou vont l'être... Ce serait la moindre des choses car l'Union finance à hauteur de 85 % de tels projets. Trop fort ces Chinois !