

L'EUROPE Désarmée face à la Mondialisation

INDUSTRIE. Excès de normes et de règles, naïveté face à la Chine... un rapport remis hier à Bercy accuse Bruxelles d'être en partie responsable du manque de compétitivité des entreprises européennes.

A trop vouloir encadrer, à grands coups de normes et de règlements, les bonnes pratiques de ses entreprises, l'Europe se tire-t-elle une balle dans le pied ? C'est la thèse défendue par un rapport sur la mondialisation et la « concurrence déloyale » publié hier. Certes, ce document n'exonère pas la Chine, accusée d'ouvrir ses marchés aux entreprises occidentales selon son bon vouloir et ses intérêts, ni les Etats-Unis, toujours prompts à « jouer » du protectionnisme. Les auteurs — l'ancien candidat à la présidence du Medef Yvon Jacob et le haut fonctionnaire Serge Guillon — ne sous-estiment pas non plus les déséquilibres (parfois même au sein de l'Europe) liés au coût du travail.

Une vingtaine de propositions

Mais en plein débat sur la sauvegarde des emplois industriels et la lutte contre les délocalisations, ce rapport pointe également la « naïveté » et le manque de coordination des pays de l'Union européenne — la région du monde la plus ouverte aux échanges commerciaux —

face à leurs rivaux asiatiques ou américains. Dénonçant une « inflation des normes source de charges pour les entreprises », le rapport précise que pour EADS, par exemple, le surcoût annuel généré par une loi sur les substances chimiques se chiffre à 80 M€ pour ses peintures d'avions. Un sacré handicap face à des concurrents nettement moins regardants sur les textes réglementaires (lire page 3).

Que faire, alors ? Pour Yvon Jacob qui formule une vingtaine de propositions, aucun doute : il ne suffit pas de défendre les intérêts des consommateurs. Il faut aussi préserver les intérêts des industriels et des entrepreneurs. Et pour cela, estime-t-il, les Européens n'ont d'autre choix que de « muscler » leur jeu s'ils ne veulent pas finir par enterrer définitivement leurs industries. Comment ? En contrôlant plus efficacement la conformité des produits importés sur le Vieux Continent et en imposant à la concurrence un égal accès aux marchés publics. Bref, en battant les Américains et les Chinois à leur propre jeu. Un sacré défi.

OLIVIER BACCIZAT



MOT

Mondialisation

Relativement récent, le terme de « mondialisation », traduction du terme anglais « globalization », qui désigne l'interpénétration croissante des êtres humains à l'échelle du village mondial, a été popularisé dans les années 1990 par les mouvements dits justement antimondialistes. Ces derniers protestent contre la globalisation de l'économie au profit des marchés financiers. Un phénomène qui, selon ses détracteurs, accentue les inégalités entre pays riches et pays pauvres et menace l'environnement de la planète soumis à une surexploitation industrielle et commerciale. La mondialisation est devenue synonyme de croissance sans frein des échanges avec l'irruption sur les marchés mondiaux de nouvelles puissances économiques comme la Chine et l'Inde. La mondialisation a réveillé sur le Vieux Continent le débat entre libre-échangeisme et protectionnisme.

MARC LOMAZZI

« On ne joue pas à armes égales »

YVON JACOB ● ambassadeur de l'Industrie

Coauteur d'un rapport sur la mondialisation, Yvon Jacob, ancien patron de Legris Industries et candidat malheureux à la tête du Medef en 2005, regrette que les produits européens pâtissent de la concurrence déloyale de fabrications asiatiques qui respectent rarement les normes pourtant imposées par Bruxelles.



(L.P./ERIC PIERMONT.)

Est-ce le cas pour l'étiquetage CE ?

Le marquage est décidé par le producteur, l'importateur ou l'exportateur. En aucun cas ça n'est visé par une autorité administrative. Cet étiquetage repose sur un système déclaratif. On part du principe que le fabricant est de la plus grande honnêteté. C'est d'une naïveté incroyable et on induit le consommateur en erreur.

Que préconisez-vous ?

Il faut que la surveillance du marché européen soit beaucoup plus organisée. A cette fin, nous suggérons la création d'un observatoire du marché intérieur européen.

La plupart des industriels sont désarmés face à ces enjeux

Cette surveillance doit-elle se faire aux frontières ?

Non. C'est illusoire. Des dizaines de milliers de conteneurs arrivent chaque jour, par exemple, au port de Rotterdam. Plus que les contrôles aux frontières, c'est le contrôle du marché qui est important. Comme il n'y a pas de service des douanes européen, il appartient aux pays de coordonner et cibler leurs contrôles. Il est également très important que les entreprises collaborent avec les administrations. Elles sont les mieux placées pour observer ce qui se passe sur leur marché. Le problème, c'est qu'à l'exception des grands groupes, la plupart des industriels sont désarmés face à ces enjeux.

PROPOS RECUEILLIS PAR O.B.

Sarkozy, Bayrou, Mélenchon et les autres: le retour du protectionnisme

Dans la campagne présidentielle, l'Europe avait déjà mauvaise presse. Accusée par tous les candidats ou presque d'être une passoire pour les produits étrangers comme pour les flux migratoires. Du coup, de l'extrême gauche à l'extrême droite, les propositions radicales visant à « maximiser » de l'euro voire de l'Europe (Marine Le Pen), et à « minimiser » nos marchés et nos entreprises font florès. Jusqu'au centriste François Bayrou, pourtant champion de la plus pro-européenne des familles politiques, qui s'est érigé en héraut protectionniste du « produire français » ! Mais c'est Nicolas Sarkozy qui a le plus fortement marqué les esprits avec son projet, annoncé au grand meeting de Villepinte, d'imposer un Buy European Act. Une idée inspirée du Buy American Act qui date... des années 1930. Au sortir de la grande dépression, le président Franklin Roosevelt avait décidé de donner la priorité absolue aux entreprises américaines dans l'attribution de tout marché public.

Une conception minoritaire dans l'UE

Il s'agirait donc, pour le président-candidat, d'appliquer la même préférence au profit des firmes européennes — et pas uniquement françaises — face à leurs concurrents des pays émergents, chinois et asiatiques au premier chef. En effet, selon Sarkozy, rejoint dans ce combat par les protectionnistes de gauche comme de droite, tels Mélenchon, Montebourg, Dupont-Aignan ou Marine Le Pen, non seulement les Européens se retrouvent systématiquement écartés de tels marchés publics — comme les autoroutes en Chine — mais encore nos grands groupes ne joueraient pas le jeu. Exemples : Air France qui achète des



CONTY (SOMME), LE 23 FÉVRIER. François Bayrou (à droite) a fait du « produire français » un thème de sa campagne qu'il martèle à chacun de ses déplacements, comme ici dans cette fonderie.

(AFP/BERTRAND LANGLOIS.)

Boeing et pas seulement des Airbus, ou la Poste qui commande 3 000 scooters taïwanais plutôt que des Peugeot ! Problème, un tel dispositif ne se décrète pas depuis un seul pays membre, mais devrait au contraire être discuté et approuvé par les 26 autres partenaires de l'UE. Or, ce protectionnisme à la française est minoritaire au sein d'une Europe largement acquise au libre-échangeisme. Sauf à se placer en retrait de l'Union, comme le fit De Gaulle avec sa politique de la « chaise vide » dans les années 1960, le futur président quel qu'il soit ne pourra pas passer en force. Alors qu'il était récemment de passage à Paris, le Belge Herman Van Rompuy, président du Conseil européen, a relati-

visé les choses : « Devant les faits, beaucoup de programmes électoraux, beaucoup d'idéologies tomberont », a-t-il ironisé... sans viser personne nommément, devoir de réserve oblige. En outre, beaucoup s'agacent à Bruxelles de voir l'UE taxée de naïveté. « Nous avons ou aurons bientôt des accords bilatéraux avec des pays comme l'Inde, le Japon, l'Argentine et d'autres, qui prévoient expressément une stricte réciprocité des échanges. » Enfin, si la France perd davantage de parts de marché mondiales que ses voisins, c'est sans doute aussi à cause de son propre problème de compétitivité », soulignent cruellement certains « eurocrates ».

HENRI VERNET

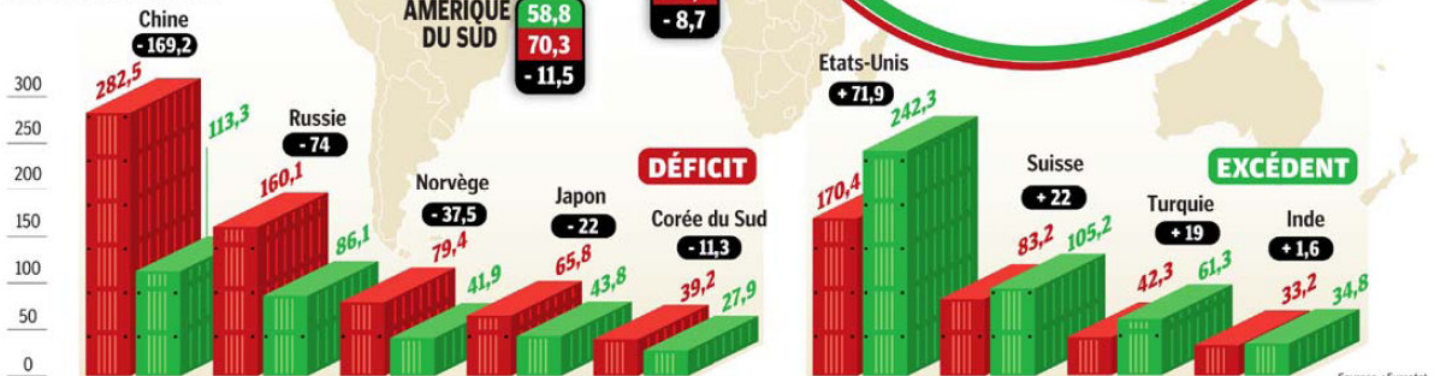
ÉCHANGES COMMERCIAUX : L'ASIE EN POSITION DE FORCE

Les échanges commerciaux de l'Union européenne en milliards d'euros en 2010

X Exportations
X Importations
X Balance commerciale



LES PRINCIPAUX PAYS PARTENAIRES DE L'UE en milliards d'euros en 2010



Sources : Eurostat.

L'industrie lourdement pénalisée

« Des économies annuelles de l'ordre de 38 Mds€... C'est ce qu'épargneraient les entreprises européennes si on diminuait d'un quart les charges administratives induites par les règles et autres normes imposées par Bruxelles. Telles sont les premières conclusions d'un groupe de travail présidé par l'allemand Edmund Stoiber, ex-président de la Bavière, et repris à son compte par le rapport sur la mondialisation rendu public hier. Ces 38 Mds€ — l'équivalent, peu ou prou, de 150 Airbus A-380 — permettraient d'augmenter de 1,6 % le produit intérieur brut (PIB) de l'Union européenne. Ce chiffre en dit long sur les contraintes administratives pesant sur les entreprises européennes qui, par ailleurs, subissent une concurrence, majoritairement asiatique, respectant rarement ces normes. Voici quelques exemples concrets de cette double peine dont pâtit l'industrie européenne.

75 % des briquets de poche ne respectent pas la réglementation

Pour les besoins de leur enquête, les auteurs du rapport ont rencontré les responsables du groupe BIC, le seul fabricant européen de briquets à ne pas avoir délocalisé sa production. A

en croire le rapport, il en a été plutôt mal récompensé. Alors qu'il a investi 40 M€ dans son usine de Redon (Ille-et-Vilaine), BIC a perdu en dix ans 25 % de ses parts de marché en Europe. Un problème de coût ? Non. Alors qu'il s'efforce à respecter des normes de sécurité strictes (protection des yeux, du visage, des cheveux, des enfants...), le français subit la concurrence de briquets fabriqués en Chine, où l'on est nettement moins regardant sur les normes.

11 % des pneus vendus en Europe sont non conformes

Tout pneumatique fabriqué dans l'un des 27 pays membres de l'Union (une majorité d'entre eux le sont, l'Allemagne, l'Italie et la France étant les leaders historiques de ce secteur) doit respecter un cahier des charges très précis. Certaines substances (les huiles aromatiques notamment) sont en effet interdites. En principe du moins. Car après vérification, il s'avère qu'un pneu sur dix est illégal (il s'agit essentiellement de produits low-cost fabriqués en Asie). Au grand dam des professionnels du secteur confrontés à « un surcoût de production en Europe et une concurrence déloyale de la part d'entreprises de pays tiers » ne respectant pas les normes.

L'appareillage électrique pas épargné

Prises ou commandes murales, disjoncteurs... Pour pouvoir être vendus dans l'espace économique européen, ces équipements sont eux aussi soumis à des règles de sécurité drastiques. Mais dans les faits, des appareils non conformes apparaissent sur le marché. « Ces cinq dernières années, confirme Eric Jourde, délégué national de la Fédération des industries électriques, électroniques et de communication (FIEEC), on est passés d'une proportion de 1 % à 5 % ou 6 % ».



Bic a perdu 25 % de ses parts du marché européen en dix ans face aux briquets jetables importés de Chine. (PHOTOPOR/L'ALSACE/JEAN-FRANÇOIS FREY)

Comment Bruxelles a ouvert la porte aux autos coréennes

« Une décision stupide », « Une mesure prise en dépit du bon sens sans aucune étude d'impact. » À l'image de ce grand patron d'une marque française, les constructeurs automobiles européens sont vent debout contre le traité de libre-échange entre l'Union européenne et la Corée du Sud ratifié par le Parlement européen en février 2011. Alors que le marché automobile de l'UE est en forte baisse (- 9,2 % en février) et que les usines des constructeurs

européens affichent des surcapacités de l'ordre de 20 % avec tous les risques sociaux qui en découlent, les marques coréennes arrivent massivement en Europe (+ 93 % des importations au second semestre 2011) avec des petites voitures à prix bradés. En 2011, les Coréens ont exporté 438 767 véhicules alors qu'ils n'en ont importés que 78 762. De plus, les pouvoirs publics de l'empire des Matins calmes ont imposé des normes environnementales et techniques spécifiques qui sont des

freins pour la vente de voitures européennes dans ce pays. « Si nous continuons à ouvrir nos frontières sans avoir la possibilité d'accéder aux marchés des autres pays, nous serons sur une pente dangereuse », s'est inquiété Ivan Hodac, le directeur général de l'Association des constructeurs automobiles européens. D'autant que des accords similaires entre l'Union et l'Inde, le Japon et Taïwan sont en cours de négociation.