

La Fédération des industries ferroviaires s'insurge : le conseil européen du 26-27 juin devrait valider les efforts japonais d'ouverture de leur marché ferroviaire pour poursuivre les négociations autour du projet d'accord de libre-échange UE-Japon. Or ces efforts sont en trompe-l'œil, estime la FIF.

Le libre-échange, c'est aussi la réciprocité. Dans le cadre des négociations entamées au printemps 2013 autour du projet d'accord de libre-échange UE-Japon, l'archipel devait prouver qu'il était bien disposé à s'appliquer ce principe en faisant des efforts pour ouvrir son marché ferroviaire. Selon la Fédération des industries ferroviaires (FIF), le conseil européen des 26 et 27 juin devrait valider ces efforts et poursuivre les négociations avec le Japon. Or le pays n'a pas réalisé de véritables avancées, juge la FIF. De quoi pousser Jean-Pierre Audoux, délégué général de la FIF, à alerter : *"On risque de sacrifier le ferroviaire pour avancer dans les négociations sur d'autres secteurs"* , comme l'automobile.

La FIF estime que le projet d'accord reste *"insuffisant et déséquilibré"*. En particulier sur le point-clé de la levée de l'application de la clause japonaise dite de sécurité opérationnelle. Cette barrière non tarifaire, " *sou s couvert d'exigences de sécurité spécifiques [...] permet aux donneurs d'ordres japonais d'exclure les entreprises étrangères des appels d'offres publics alors même qu'aucun écart technologique significatif n'a pu être identifié* ", explique un communiqué de la Fédération publié le 24 juin.

Percée d'Hitachi en Europe

Selon la FIF, cette clause couvre toujours une *"liste de produits et services [...] trop exhaustive"* . Et d'ajouter à ses griefs un recours à des appels d'offres qui reste discrétionnaire, des procédures de passation opaques et, enfin et non des moindres, *"la volonté japonaise d'exclure les trois principaux opérateurs ferroviaires japonais du champ d'application de l'Accord sur les marchés publics, alors même qu'ils représentent à eux seuls près de 60% des opportunités d'affaires sur le marché nippon"*.

Les barrières technologiques liées à la sûreté et la préférence des opérateurs publics pour leurs

industriels compatriotes ne sont pas vraiment une spécificité japonaise. Mais l'Archipel a poussé le protectionnisme très loin puisque, selon la FIF, les industriels ferroviaires européens, qui captent 50% du marché mondial, n'ont accès qu'à 0,3% du marché japonais. Les entreprises du rail nippon n'ont pas les mêmes entraves. Et affichent de grandes ambitions en Europe, le premier marché mondial.

Hitachi Rail Systems est bien avancée : la filiale du conglomérat japonais a décroché en juillet 2013 un contrat de 1,44 milliard d'euros pour un programme de trains intercity au Royaume-Uni. Hitachi construit une usine sur place. L'entreprise a même annoncé, en mars 2014, qu'elle transférerait le siège mondial de son activité ferroviaire au Royaume-Uni pour accélérer sa globalisation et son expansion. Un contraste saisissant avec des industriels européens du rail bloqués au Japon.