

Union européenne : le fossé se creuse entre l'Est et l'Ouest

Accusés de dumping social et fiscal, les pays de l'ex-bloc soviétique, qui n'ont pas encore rattrapé le niveau de vie occidental, se sentent floués

BRUXELLES, VIENNE - *correspondants*

La Bulgarie, l'Autriche et la Roumanie vont se succéder à la présidence de l'Union européenne dans les dix-huit prochains mois. Ce décentrage vers l'est des centres de décision européens permettra-t-il de réduire le fossé qui s'est creusé avec l'Europe de l'Ouest ? La crise des migrants a exacerbé cette division, certains Etats de l'Est refusant catégoriquement d'accueillir des réfugiés. Les dérives illibérales de la Hongrie et de la Pologne n'ont rien arrangé.

Mais c'est sur le front économique que la scission est la plus manifeste entre les économies des pays fondateurs et celles, toujours en rattrapage, des ex-pays du bloc soviétique, entrés dans le club lors des phases d'élargissement de 2004 (Chypre, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pologne, République tchèque, Slovaquie, Slovénie), 2007 (Bulgarie, Roumanie) et 2013 (Croatie).

La révision de la directive sur le travail détaché, une priorité d'Emmanuel Macron (et de François Hollande, avant lui) a polarisé les débats pendant des mois. Finalement, seuls quatre pays ont voté contre au Conseil (dont la Pologne et la Hongrie). Mais l'affrontement pourrait reprendre au printemps sur les conditions de travail des chauffeurs routiers.

Quelles sont les principales lignes de fracture, et pourquoi ? A Paris, Berlin et Bruxelles, on accuse Budapest et Varsovie d'abuser de la libre circulation des services et des personnes, en contournant la directive sur le détachement de 1996, qui impose que le travailleur étranger soit payé au salaire minimum du pays d'accueil. Depuis Bucarest, fin août 2017, Emmanuel Macron avait fustigé ce « *dumping social et fiscal* », qui pourrait conduire à un « *démantèlement de l'Union* ».

Pas du tout, répond-on à l'Est : s'il existe des entorses aux directives, elles doivent être sanctionnées. Mais le fait que les salaires y restent bien inférieurs à ceux de l'Ouest n'a rien à voir avec du dumping, il s'explique par les différences de développement. L'Ouest céderait à un réflexe protectionniste en tentant d'entraver la libre circulation des travailleurs des ex-pays de l'Est.

Qui a tort, qui a raison ? La réalité est tout sauf binaire. En France et en Belgique, notamment, la crise, le chômage de masse et les délocalisations ont rendu ultra-sensible le sujet des travailleurs détachés. Ceux-ci

ne représentent que 0,9 % du total des emplois dans l'Union, mais leur concentration dans certains secteurs (bâtiment, agriculture) est problématique.

C'est le modèle de développement des ex-républiques soviétiques qui est contesté, à base de fiscalité attrayante, de salaires modestes et de législation sociale très flexible. En Bulgarie, pays le plus pauvre de l'Union, un développeur d'applications ne coûte que 500 euros mensuels, vante la municipalité de Plovdiv (Centre).

EUROPÉENS DE SECONDE ZONE

En France, ces arguments sont connus. Ceux de l'autre camp le sont moins. Les citoyens européens qui vivent dans les pays ayant rejoint l'Union depuis 2004 se sentent floués. Car, si l'Allemagne de l'Est a vécu un rattrapage spectaculaire grâce « au plan Marshall » de la réunification, ses anciens pays « frères » n'ont pas connu le même destin.

« *Pourquoi les Tchèques sont-ils les plus eurosceptiques d'Europe après les Grecs ?*, feint de s'interroger Martin Michelot, membre du think tank Européen à Prague. *Parce qu'on leur a vendu un rattrapage économique qui n'arrive pas.* » Le contraste est saisissant entre Vienne et Bratislava, à une heure de route seulement. L'autoroute qui doit relier les capita-

les autrichienne et slovaque n'a pas vu le jour. Côté slovaque, des infrastructures d'un autre temps sont « *un obstacle majeur au développement des échanges* », selon M. Michelot.

Les dirigeants de la région, souvent taxés de populisme, retourneraient volontiers la remarque aux Européens de l'Ouest, qui les caricaturent en profiteurs de grasses subventions publiques – ils devraient recevoir 205,5 milliards d'euros au titre des fonds structurels entre 2014 et 2020, selon Bruxelles –, tout en étant eux-mêmes tentés par des mesures protectionnistes.

La Slovaquie est vent debout contre le projet du gouvernement conservateur et d'extrême droite en Autriche, qui souhaite indexer les allocations familiales des travailleurs frontaliers laissant leurs enfants au pays sur le niveau de vie local.

Cette impression d'être des Européens de seconde zone ressort de tous les débats opposant l'Est à l'Ouest. On l'a vue ressurgir en 2017, lors des discussions sur la moindre qualité des produits vendus en Europe médiane par les grandes firmes agroalimentaires. Un « *grand scandale* », selon le premier

ministre slovaque, Robert Fico, qui y a consacré un sommet en octobre 2017. « *Il est inacceptable qu'un jambon de la même marque vendu au même prix contienne 10 % de viande en plus à 8 kilomètres d'ici, de l'autre côté de la frontière, et que, au contraire, du côté slovaque, il contienne trois fois plus de sel* », s'est emporté le dirigeant social-démocrate.

L'autre grande raison du ressentiment tient au fait qu'en dépit des récriminations de l'Ouest, les firmes de la « vieille Europe » ont profité au maximum de l'ouverture des marchés à l'Est, alors que très peu de champions nationaux sont apparus à l'Est. La fuite de leurs cerveaux vers l'Ouest, massive, empêche l'émergence d'un capitalisme national compétitif.

L'exemple bulgare est frappant. Le seul fabricant de voitures national, Litex Motors, est une joint-venture avec la Chine, mise en faillite en 2016. Alors, quand la France réclame que l'Europe contrôle les investissements étrangers, spécialement chinois, cela fait tiquer à l'Est. Interrogé mi-janvier, Boïko Borissov, le premier ministre bulgare, ironise : « *Emmanuel Macron vient d'effectuer une visite très réussie en Chine, la France aussi souhaite beaucoup travailler avec ce pays.* »

LA DANGEREUSE IDÉE DU CHANTAGE

L'influent eurodéputé tchèque Pavel Telicka (libéral) s'insurge lui aussi. « *La République tchèque se situe au 5^e ou 6^e rang mondial des économies les plus ouvertes. Est-ce que les investisseurs français y sont malheureux ? Les pays de l'Est se sont grand ouverts aux sociétés de l'Ouest et ont renoncé en partie à leur souveraineté économique.* »

Dans ce contexte, la récente offensive de la France et de l'Allemagne, qui disent vouloir lier l'attribution des fonds de cohésion au respect de l'Etat de droit ou à des critères sociaux, est très mal accueillie. « *Dans les traités, il y a deux procédures clairement séparées*, selon Viktor Orban, le premier ministre hongrois. *L'une concerne les budgets, l'autre l'Etat de droit. Il n'y a aucun lien entre les deux.* » Le dirigeant ne veut pas « *donner l'impression de tendre son chapeau* » – de faire la quête – car, selon lui, les « *contributeurs nets* », plus précisément la France et l'Allemagne, bénéficient largement des investissements réalisés à l'Est.

Pour Yves Bertoncini, président du Mouvement européen, l'idée du chantage est dangereuse. « *Le versement des fonds structurels faisait partie d'un deal initial : vous participez au marché intérieur en respectant ses quatre*

libertés de circulation [personnes, biens, capitaux, services] malgré des marchés des services moins développés et, en retour, on vous envoie de l'argent. Là, c'est comme si on menaçait de rompre le contrat de mariage. »

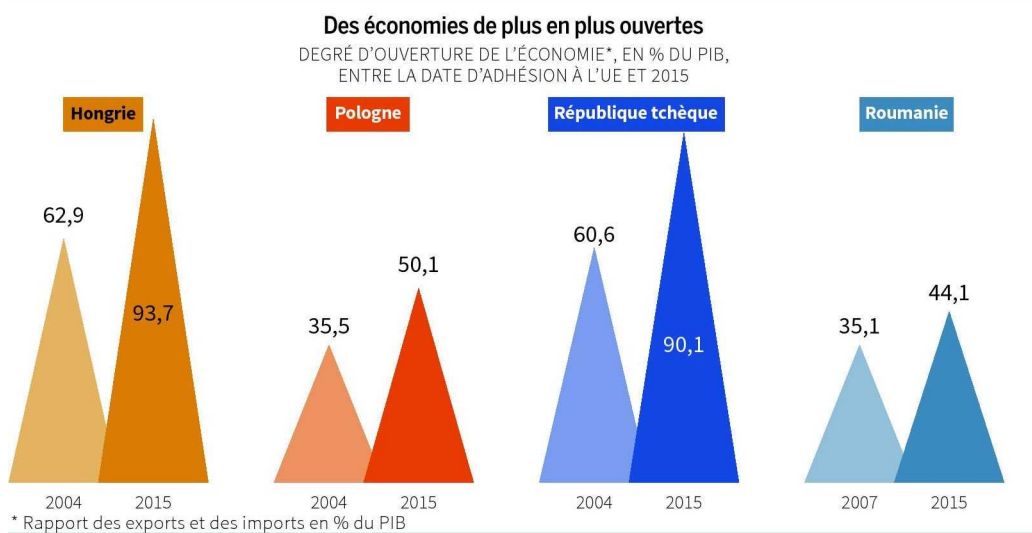
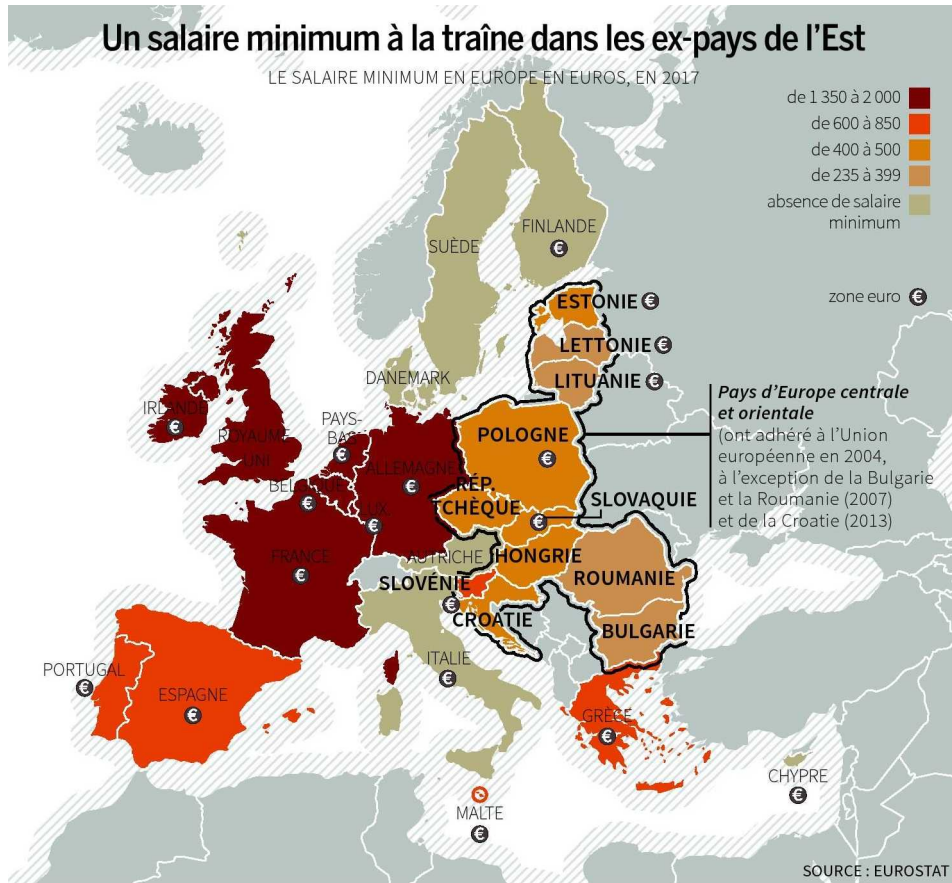
Rencontré à Sofia, le vice-premier ministre bulgare, Tomislav Donchev, insiste : « Quand on est entrés dans l'UE, nos entreprises

n'avaient pas d'expérience : la Bulgarie a été un marché pour les sociétés allemandes, autrichiennes, italiennes. La cohésion, ce n'est pas de la charité : on avait besoin d'investissements pour survivre et pouvoir participer au marché unique. »

Evitera-t-on d'en arriver à cette « Europe à deux vitesses » que certains brandissent comme la seule solution viable, notamment

à Paris? Luca Visentini, le secrétaire général de la Confédération européenne des syndicats, est plutôt optimiste. « Les choses changent : certains gouvernements, en Pologne en Hongrie, en Slovaquie, en Bulgarie comprennent qu'ils ne mettront pas fin à la fuite des cerveaux si les salaires n'augmentent pas. » ■

CÉCILE DUCOURTIEUX
ET BLAISE GAUQUELIN



L'offensive de charme de Pékin en Europe centrale et orientale

L'augmentation des investissements chinois dans les ex-pays de l'Est suscite la méfiance à l'Ouest

Si l'Union européenne [UE] ne peut payer, nous nous tournerons vers la Chine.» Evoquant les retards en infrastructures qui subsistent en Europe centrale, le premier ministre hongrois, Viktor Orban, invité d'un Salon économique, à Berlin, le 10 janvier, n'a pas pris de pinces. L'avertissement, teinté de provocation, ne surprend guère de la part du dirigeant. Pourfendeur des «bureaucrates de Bruxelles», M. Orban est aussi un ardent soutien des investissements chinois à domicile.

Ceux-là se sont accrus, ces dernières années, dans les pays d'Europe centrale et orientale (PECO). Pékin a marqué son intérêt économique pour la zone à travers la formation du club «16+1». Le forum, auquel participent 11 pays membres de l'UE et 5 candidats à l'adhésion, suscite la méfiance en Europe de l'Ouest, où l'on regarde d'un œil soupçonneux les attentions du géant asiatique pour les PECO.

Lors du dernier raout du «16+1», à Budapest, en novembre 2017, la Chine a annoncé l'octroi de quelque 3 milliards d'euros destinés au financement de projets dans ces pays et une dotation de 1 milliard d'euros pour un fonds d'investissement majoritairement consacré à la région. Selon des calculs du think tank américain Center for Strategic and International Studies, les annonces d'investissements chinois en infrastructures, depuis 2012, se chiffrent à 15 milliards de dollars (12,3 milliards d'euros).

Répercussions diplomatiques

Mais ces promesses ont du mal à se concrétiser. Les investissements chinois dans l'industrie et les infrastructures des PECO se sont élevés à moins de 3 milliards d'euros en 2016. S'ils ont été multipliés par sept depuis 2009, ils constituent une fraction minime des investissements chinois dans l'ensemble de l'UE (35 milliards d'euros en 2016).

« Ces pays n'ont pas reçu en proportion de ce qu'ils attendaient », souligne François Godement, membre du Conseil européen des relations internationales, auteur d'un rapport publié en décembre 2017 sur cette thématique («China at the Gates: a New Power Audit of EU-China Relations»). « Ils auraient voulu des investissements dans des usines, comme le font la Corée du Sud ou le Japon, mais ils ont surtout eu des promesses d'infrastructures assorties de prêts à rembourser avec intérêts », poursuit le chercheur.

Les engagements chinois sont également loin de rivaliser avec les fonds structurels européens, cet argent destiné à remettre à niveau les équipements de l'Europe orientale et méridionale. A titre de comparaison, l'enveloppe 2014-2020 s'élève à 86 milliards d'euros rien que pour la Pologne et à 25 milliards d'euros pour la Hongrie... Mais leur assèchement futur est un sujet qui préoccupe Budapest, Prague ou Varsovie.

« Les PECO ont surtout eu des promesses d'infrastructures assorties de prêts à rembourser avec intérêts »

FRANÇOIS GODEMENT
membre du Conseil européen
des relations internationales

Une inquiétude renforcée par la perspective de la fin de la contribution britannique après le Brexit.

La Chine joue de ces attentes pour maximiser ses intérêts économiques. Les Etats de l'Est lui ont aussi servi de point d'entrée sur le Vieux Continent pour son « initiative de la ceinture et de la route », programme de maillage terrestre et maritime, de l'Extrême-Orient à l'Europe occidentale. « La Chine a utilisé le "16+1" comme un méca-

nisme de promotion des nouvelles routes de la soie, à quoi s'ajoutait le diagnostic que ces pays avaient davantage besoin d'infrastructures que l'Europe de l'Ouest », explique Alice Ekman, chercheuse au centre Asie de l'Institut français des relations internationales.

A Bruxelles et dans certaines grandes capitales, les fractures que peut faire naître cet expansionnisme chinois inquiètent. L'UE ne doit pas se réveiller « quand il sera trop tard et que des pans entiers d'infrastructures en Europe centrale et orientale dépendront de la Chine », mettait en garde, en décembre 2017, l'ancien premier ministre danois, Anders Fogh Rasmussen, dans une tribune publiée par l'hebdomadaire allemand *Die Zeit*. Pour l'ex-secrétaire général de l'Organisation du traité de l'Atlantique nord, « la Chine investit dans la division de l'Europe ».

Déjà exprimée par le chef de la diplomatie allemande, Sigmar Gabriel, cette crainte est-elle fondée ? L'influence croissante de Pékin a bien eu des répercussions diplomatiques, avec l'opposition de la Hongrie, en 2016, à une résolution européenne condamnant l'aventurisme de Pékin en mer de Chine méridionale.

Sur le plan commercial, de premières sirènes d'alerte ont également retenti. Ainsi de l'obstination de Budapest à signer le communiqué final du sommet organisé par Pékin, en mai 2017, sur les « routes de la soie », contre l'avis de Bruxelles. L'UE s'est aussi gendarmée contre le projet chinois de ligne ferroviaire à grande vitesse Belgrade-Budapest, lancé en dehors des procédures réglementaires européennes.

Mais, preuve que la maison Europe tient encore, la Hongrie a obtempéré et lancé un appel d'offres en décembre 2017. « Et, quand il est question d'antidumping vis-à-vis de la Chine, ces pays suivent le mouvement européen », ajoute François Godement. Ils savent qu'il reste dans leur intérêt de se protéger. ■

MARIE DE VERGÈS

En Hongrie, « les salaires ont augmenté, le coût de la vie aussi »

Quinze ans après l'élargissement, les revenus des Hongrois n'ont pas rattrapé ceux de l'Ouest, malgré de fortes hausses depuis deux ans

REPORTAGE

GYÖR (HONGRIE) - envoyé spécial

Istvan Sabo jouit d'une situation enviable en Hongrie. Depuis dix-sept ans, il badge sur le site rutilant des usines Audi à Győr, dans le nord-ouest de ce pays d'Europe centrale qui compte 9,8 millions d'habitants. A l'époque, être embauché pour assembler les moteurs de voitures allemandes de prestige, c'était s'assurer une ascension sociale jaloussée. Et, aujourd'hui encore, les 11 600 employés du complexe peuvent s'enorgueillir d'avoir dégoté une bonne place. Ils touchent des revenus mensuels nettement supérieurs au salaire moyen.

Pourtant, comme l'immense majorité de ses collègues, cet ouvrier a soutenu la première grève jamais déclarée par un syndicat dans le puissant secteur automobile, qui représente 20 % des exportations hongroises, compte 700 entreprises – dont Mercedes, Suzuki et Opel –, emploie 155 500 personnes à un salaire médian de 1 071 euros brut et produit 520 000 véhicules par an. C'était au début de 2017. Ceux qui, à partir des années 1990, ont profité de la délocalisation massive de pans entiers de l'industrie automobile occidentale et asiatique ont débrayé deux heures. Une vraie petite révolution.

Salaire de 558,50 euros

« On gagne toujours quatre ou cinq fois moins d'argent que nos collègues travaillant sur les sites Audi en Allemagne, dénonce Istvan Sabo. Certes, au début, c'était dix fois moins, mais il y a toujours une grande différence ! » « Et puis nos conditions de travail sont moins bonnes que les leurs », renchérit György Csalogany, lui aussi embauché sur le site, qu'il présente comme la plus grande usine de moteurs du monde.

Elle en produit près de 2 millions par an. « A l'Ouest, les chaînes sont beaucoup plus souvent automatisées. Le droit du travail est plus favorable aux employés. Les gens connaissent leur planning un an à l'avance. Ici, on nous dit le mardi qu'on doit bosser le samedi. C'est dur, alors, d'associer un emploi avec une vie de famille. D'autant plus qu'avant on avait moins de besoins. Maintenant qu'on peut comparer notre vie à celle des gens en Allemagne, on a plus de revendications. »

Chez Audi (la direction n'a pas répondu à notre demande d'entretien), où, de l'aveu même des syndicats, le dialogue social fonctionne, le taux de syndicalisation augmente chaque année. Il est désormais de 65 %. Une exception, à l'échelle du pays, où faire grève est encore très mal vu. Selon le syndicaliste Laszlo Haromi, un mécanicien hongrois débutant touche dans l'entreprise un salaire de

base de 800 euros, trois fois moins qu'en Allemagne.

« Je pensais qu'en quatorze ans on aurait rattrapé le niveau de vie des Français », s'insurge Attila Mihályi, qui préside un syndicat défendant les salariés des supermarchés. « Or les salaires ont augmenté, mais le coût de la vie aussi. Donc, proportionnellement, on ne gagne pas plus qu'avant l'adhésion à l'Union européenne en 2004. » Les chiffres ne corrigent qu'à la marge l'impression de stagnation des employés de l'Est.

En Hongrie, le revenu annuel net moyen d'une personne seule, sans enfants et travaillant à temps plein, a augmenté de 1 453 euros entre 2007 et 2015. Selon Eurostat, il n'a rattrapé que de deux points la moyenne européenne, passant de 26 % à 28 %, pour s'établir à 6 702 euros, soit 558,50 euros par mois. Pour l'économiste Attila Udvardi, ces performances médiocres s'expliquent par « l'incidence de la crise économique de 2008-2009 », mais aussi par « le taux élevé d'endettement des ménages et des entreprises », qui jouissent de peu de marges de manœuvre, car elles sont largement taxées par l'Etat.

Toutefois, depuis deux ans, un frémissement se fait sentir. L'ouverture du marché du travail, entamée à partir de 2011, a conduit à une immigration massive à

l'Ouest, qui a eu pour effet de faire baisser le chômage dans toute l'Europe médiane. La Hongrie est au plein-emploi, avec un taux de chômage de 3,8 %, le plus bas depuis la fin du communisme.

Pénurie de main-d'œuvre

La pénurie de main-d'œuvre touche plusieurs secteurs. Du coup, le salaire minimum a augmenté de 6 % en 2016, de 15 % en 2017, et sera encore revalorisé de 8 % cette année, pour dépasser les 200 000 forints (649 euros brut pour un équivalent temps-plein). « Tesco a signé un accord salarial pour 2018 avec les syndicats en novembre 2017 », affirme aussi Nora Hevesi, une porte-parole du géant britannique de la distribution.

Le gouvernement espère que ces améliorations, obtenues sans conflit, donneront envie aux Hongrois partis travailler au Royaume-Uni ou dans la très riche Autriche voisine de revenir au pays. Leur nombre varie selon les estimations : entre 300 000 et 500 000 personnes. « L'impôt sur le revenu est aussi passé de 16 % à 15 % et les taxes imposées aux employeurs, très fortes, ont baissé de 5 % en 2017 », précise Attila Udvardi. Pas encore suffisant, toutefois, pour permettre aux employés de Győr de rouler en Audi. « Moi, j'ai une Skoda qui a 12 ans, dit l'un d'entre eux. On ne peut pas se payer ce que l'on produit. » ■

BL. G.

Le transport, prochaine pomme de discorde après le travail détaché

Le secteur emploie 5 millions de personnes dans l'Union européenne

BRUXELLES - bureau européen

Après le travail détaché, qui a polarisé les débats bruxellois tout au long de 2017, c'est le secteur du transport, 5 millions d'emplois directs dans l'Union européenne (UE), qui risque de diviser l'Est et l'Ouest en 2018. Et peut-être plus

brutalement encore. « C'est simple, je ne vois pas comment on va pouvoir s'entendre ; pour l'instant, les positions semblent irréconciliables », explique une source au Parlement européen.

En mai 2017, la Commission européenne a présenté une série de propositions législatives sur le transport, allant de la réduction

des émissions de CO₂ à l'amélioration de la compétitivité, en passant par la mutation numérique et – sujet encore plus sensible – les conditions de travail des chauffeurs. Théoriquement, dans une opération de transport international, c'est la directive sur le travail détaché de 1996 qui s'applique (sa révision n'étant tou-

jours pas actée à Bruxelles), dès que le camion franchit la frontière d'un Etat membre. Le chauffeur est alors payé au salaire minimum du pays traversé sur la durée du trajet.

Dans les faits, cette législation est très peu appliquée, étant donné la complexité de sa mise en œuvre. D'où les vives tensions

apparues ces dernières années. Les PME françaises, belges ou autrichiennes de transport ont été concurrencées par des PME lettones, hongroises ou tchèques, qui ont tiré avantage des bas salaires de leurs conducteurs. Surtout lors des opérations de cabotage, quand un transporteur européen effectue une livraison à l'intérieur d'un Etat de l'UE qui n'est pas le sien.

Part considérable de l'économie
Se voulant réaliste et équilibrée, la Commission a recommandé l'application des conditions du détachement aux conducteurs, seulement si leur opération de

transport international excède trois jours (par mois) dans un pays membre. Ce seuil, retenu après des pressions de Paris (Bruxelles travaillait plutôt sur cinq jours), a suscité de vives protestations en France, mais aussi dans l'est et dans le sud de l'UE.

Beaucoup trop long, estimait-on à l'Ouest. Beaucoup trop court, ont réagi les autres. Notamment les Espagnols, parmi les plus rigides. Les camions des Etats situés aux périphéries de l'Union traversent forcément plusieurs pays membres pour arriver à destination lors d'un transport international, ce qui multiplie leurs contraintes.

En octobre 2017, une partie de ces pays ont cédé aux arguments de Bruxelles, Berlin et surtout de Paris sur le travail détaché. Emmanuel Macron avait fait de la révision de cette directive un de ses dossiers prioritaires (le nouveau texte devrait entériner le principe d'une même paie pour un même travail, quelle que soit la nationalité).

Mais Prague, Riga et Madrid n'ont pas renoncé. Car le transport représente une part considérable de l'économie de nombre d'entre eux : jusqu'à 10 % en Lettonie en 2017... Au Conseil (les Etats), la discussion commence à peine. Au Parlement, les députés euro-

peens travaillent à une position commune. Cela devrait leur prendre de longs mois.

Ce n'est pas la couleur politique, mais le « pavillon » qui compte. Les Français font bloc pour protéger leurs entreprises. Les Tchèques, les Polonais, très représentés dans la commission transport du Parlement, se seront les coudes. Ce dossier devrait être un test majeur de la capacité du président Macron à rendre l'Europe plus protectrice. Plus protectionniste, dira-t-on à Prague ou Sofia. ■

C. DU.

