

**Jeudi 9 juin 2016**

P8\_TA(2016)0280

## **Compétitivité de l'industrie européenne de l'équipement ferroviaire**

### **Résolution du Parlement européen du 9 juin 2016 sur la compétitivité du secteur européen de l'équipement ferroviaire (2015/2887(RSP))**

(2018/C 086/20)

*Le Parlement européen,*

- vu la communication de la Commission intitulée «Europe 2020: une stratégie pour une croissance intelligente, durable et inclusive» (COM(2010)2020),
- vu la communication de la Commission intitulée «Une industrie européenne plus forte au service de la croissance et de la relance économique» (COM(2012)0582),
- vu la communication de la Commission intitulée «Pour une renaissance industrielle européenne» (COM(2014)0014),
- vu la communication de la Commission intitulée «Le commerce pour tous — Vers une politique de commerce et d'investissement plus responsable» (COM(2015)0497),
- vu le Livre blanc de la Commission intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports — Vers un système de transport compétitif et économe en ressources» (COM(2011)0144),
- vu l'étude de la Commission intitulée «Sector Overview and Competitiveness Survey of the Railway Supply Industry» (analyse sectorielle et examen de la compétitivité du secteur de l'équipement ferroviaire), (DG ENTR, 054),
- vu l'étude du Parlement européen intitulée «Fret routier: pourquoi les expéditeurs de l'Union préfèrent le camion au train»,
- vu la question sur la compétitivité du secteur européen de l'équipement ferroviaire adressée à la Commission (O-000067/2016 — B8-0704/2016),
- vu l'article 128, paragraphe 5, et l'article 123, paragraphe 2, de son règlement,

### **Spécificité et intérêt stratégique du secteur européen de l'équipement ferroviaire pour la renaissance industrielle européenne**

1. souligne que le secteur européen de l'équipement ferroviaire, qui comprend la fabrication de locomotives, de matériel roulant et de voies, l'électrification, le matériel de signalisation et de télécommunication ainsi que les services de maintenance et de pièces détachées, et qui inclut de nombreuses PME, ainsi que de grandes entreprises, emploie 400 000 personnes, investit 2,7 % de son chiffre d'affaires annuel dans la recherche et le développement et représente 46 % du marché mondial; souligne que le secteur ferroviaire dans son ensemble, y compris les opérateurs et l'infrastructure, génère plus de 1 million d'emplois directs et 1,2 million d'emplois indirects dans l'Union; fait observer que ces chiffres illustrent clairement l'importance de ce secteur pour la croissance industrielle, l'emploi et l'innovation en Europe, ainsi que sa contribution à la réalisation de l'objectif de 20 % de réindustrialisation;
2. souligne la spécificité de ce secteur, caractérisé notamment par la fabrication d'équipements ayant une durée de vie pouvant aller jusqu'à 50 ans, une forte intensité capitalistique, une dépendance significative à la commande publique et l'obligation de se conformer à des normes de sécurité très élevées;
3. rappelle la contribution essentielle des chemins de fer à l'atténuation du changement climatique et à la capacité de faire face à d'autres mégatendances telles que l'urbanisation et l'évolution démographique; prie donc instamment la Commission de soutenir, à l'aide de mesures concrètes et d'investissements ciblés, les objectifs de transfert modal vers le transport ferroviaire, à la fois de voyageurs et de fret, énoncés dans le Livre blanc de 2011 sur le transport; fait observer que, conformément aux résultats de la COP21 et aux objectifs de l'Union en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030, un transfert en faveur du rail et d'autres types de transports électrifiés, économes en énergie et durables est nécessaire pour

Jeudi 9 juin 2016

parvenir à une décarbonisation ciblée des transports; demande à la Commission, dans ce contexte, de tirer profit de sa future communication sur la décarbonisation des transports pour proposer de nouvelles mesures visant à soutenir le développement de technologies à haut rendement énergétique pour le secteur de l'équipement ferroviaire;

4. indique qu'en raison de sa position de leader mondial en matière de technologie et d'innovation, le secteur de l'équipement ferroviaire a un rôle clé à jouer dans la réalisation de l'objectif de 20 % d'industrialisation de la Commission;

5. note que le secteur européen de l'équipement ferroviaire peut s'appuyer sur un certain nombre de facteurs favorables car, outre le fait qu'il s'agit d'un mode de transport ayant une bonne performance environnementale, il peut s'appuyer sur un grand marché et sur la capacité à faciliter un transport de masse; note cependant que ce secteur fait aujourd'hui face à une triple concurrence, de nature à la fois intermodale, internationale et parfois même intra-entreprise;

#### ***Maintenir la prééminence du secteur européen de l'équipement ferroviaire au niveau mondial***

6. fait observer que le taux de croissance annuel des marchés internationaux du secteur de l'équipement ferroviaire qui sont accessibles devrait être de 2,8 % jusqu'en 2019; souligne que, si l'Union européenne est largement ouverte à la concurrence des pays tiers, des obstacles qui défavorisent le secteur européen de l'équipement ferroviaire persistent dans ces pays; fait ressortir que les concurrents des pays tiers, en particulier de la Chine, mènent une politique rapide et agressive d'expansion en Europe et dans d'autres régions du monde et bénéficient souvent pour ce faire d'un fort soutien politique et financier de leur pays d'origine (par exemple, de généreux crédits à l'exportation qui sortent du champ d'application des règles de l'OCDE); souligne que ces pratiques peuvent constituer une concurrence déloyale qui met en danger des emplois en Europe; met dès lors en avant la nécessité de conditions égales et équitables pour tous dans la concurrence mondiale et d'un accès réciproque au marché afin de prévenir le risque de pertes d'emplois et de sauvegarder le savoir-faire industriel en Europe;

7. attire l'attention sur le fait que, même sur le marché ferroviaire européen, nombre d'entreprises européennes, en particulier des PME, estiment qu'il est difficile et onéreux d'étendre leurs activités par-delà les frontières, en raison de la fragmentation du marché, tant sur le plan administratif que sur le plan technique; est convaincu que la réalisation de l'objectif lié à la mise en place d'un espace ferroviaire unique européen sera crucial pour maintenir la prééminence du secteur européen de l'équipement ferroviaire au niveau mondial;

#### ***Renouvellement de l'action en faveur de l'innovation dans le secteur ferroviaire européen***

8. reconnaît le secteur de l'équipement ferroviaire comme un secteur clé pour la compétitivité et la force d'innovation de l'Europe; incite à la mise en place de mesures qui assurent à l'Europe encore une avance en matière de technologie et d'innovation pour ce secteur;

9. se félicite de la décision de créer l'entreprise commune Shift2Rail (S2R) et du lancement récent du premier appel à propositions; plaide pour une mise en œuvre rapide et en temps utile de toutes les activités de recherche et développement de l'entreprise commune S2R dès que possible; dénonce la faible participation des PME à l'entreprise commune S2R, qui est partiellement due au coût élevé et à la complexité de l'instrument; demande au comité directeur d'analyser la participation des PME lors du deuxième appel en vue de la sélection de membres associés, de l'améliorer et d'examiner la possibilité d'appels spécifiques pour les PME; demande à la Commission de garantir le respect des dispositions du règlement relatives à la représentation équilibrée des PME et des régions;

10. souligne que la force d'innovation, l'investissement dans la recherche et le développement, la défragmentation du marché et le regroupement sont des bases indispensables à la préservation de la compétitivité internationale du secteur européen de l'équipement ferroviaire;

11. demande à la Commission de mobiliser pleinement les différents instruments de financement de l'Union, de mettre à profit d'autres sources de financement pour l'entreprise commune S2R et de rechercher des synergies entre les différents fonds de l'Union et avec les investissements privés. invite à cet égard la Commission à tirer parti d'autres instruments de financement de l'Union pour les technologies ferroviaires en dehors de l'entreprise commune S2R (par exemple, appels consacrés à la recherche ferroviaire dans le cadre d'Horizon 2020 et en dehors de S2R, dispositif InnovFin, mécanisme pour l'interconnexion, Fonds structurels, EFSI), notamment à travers un instrument pilote S2R qui combine le financement de l'Union avec les Fonds structurels et d'autres fonds de l'Union en faveur de l'innovation;

**Jeudi 9 juin 2016**

12. demande à la Commission de travailler avec le secteur afin d'assurer la meilleure utilisation possible des fonds structurels et d'investissement européens (fonds ESI), en particulier du Fonds européen de développement régional (FEDER), pour soutenir des projets de recherche et de développement en matière ferroviaire au niveau régional; l'encourage également à se concentrer sur l'avenir du secteur de l'équipement ferroviaire au-delà de 2020;

13. souligne que les grappes (clusters) sont une solution très utile pour réunir les parties prenantes concernées au niveau local et régional, notamment les autorités publiques, les universités, les instituts de recherche, le secteur de l'équipement ferroviaire, les partenaires sociaux et d'autres secteurs de la mobilité; demande à la Commission de présenter une stratégie de formation de grappes pour la croissance d'ici à décembre 2016; demande à la Commission et aux États membres d'accroître leur soutien en faveur des projets d'innovation développés par des grappes ferroviaires et d'autres initiatives qui rassemblent des PME, des grandes entreprises et des instituts de recherche au niveau local, régional, national et européen; indique que les possibilités de financement public pour la formation de regroupements vont devenir indispensables; indique dans ce contexte les possibilités offertes par les nouveaux instruments de financement (Fonds européen d'investissements stratégiques, etc.);

14. estime que la Commission devrait envisager la création, au niveau européen, d'une structure qui mette en contact des entreprises bien implantées avec des jeunes pousses et des entreprises issues de l'essaimage ayant des idées novatrices pour le secteur ferroviaire, en particulier pour ce qui est du passage au numérique, dans le but de permettre l'échange des bonnes pratiques et de faciliter l'établissement de partenariats; estime que la Commission devrait examiner les moyens d'encourager la collaboration entre les grandes entreprises et les PME dans les projets de recherche relatifs au secteur de l'équipement ferroviaire;

15. estime qu'un objectif des activités de recherche devrait porter sur le passage au numérique pour rendre les chemins de fer plus efficaces et réduire leurs coûts d'exploitation (automatisation, capteurs et outils de surveillance, interopérabilité, par exemple à travers les systèmes ERTMS/ETCS, utilisation des technologies spatiales, notamment en coopération avec l'ESA, utilisation des mégadonnées et cybersécurité); estime qu'un deuxième objectif devrait être l'efficacité accrue de l'utilisation des ressources et de l'énergie, par exemple grâce à des matériaux plus légers et d'autres types de combustibles; est d'avis qu'un troisième objectif devrait viser les avancées qui contribuent à rendre le transport ferroviaire plus attrayant et à le faire davantage entrer dans les mœurs (par exemple, en améliorant la fiabilité, en réduisant la pollution sonore, en rendant le transport multimodal fluide et en développant la billetterie intégrée); souligne que les efforts d'innovation ne doivent pas perdre de vue les infrastructures, qui sont un élément crucial de la compétitivité ferroviaire;

16. appelle à la mise en œuvre rapide d'un système de billetterie électronique intégré, coordonné avec d'autres modes de transport et d'autres éventuels services fournis par les opérateurs de billet unique;

17. attire l'attention sur la nécessité urgente de créer des voies modernes de chemin de fer, de tram et autres au sein du marché unique, ainsi que tous les équipements accessoires nécessaires;

18. invite la Commission à garantir la protection des droits de propriété intellectuelle des fournisseurs ferroviaires européens à l'échelle internationale, en conformité avec les recommandations de la résolution du Parlement européen du 9 juin 2015 sur la stratégie pour la protection et le respect des droits de propriété intellectuelle dans les pays tiers <sup>(1)</sup>;

***Acquérir les compétences nécessaires pour que le secteur de l'équipement ferroviaire soit paré pour l'avenir***

19. appelle de ses vœux une stratégie européenne en matière de formation et d'éducation qui permettrait aux entreprises, aux instituts de recherche et aux partenaires sociaux du secteur européen de l'équipement ferroviaire de réfléchir ensemble aux compétences nécessaires pour que le secteur soit viable et innovant; estime qu'une étude de faisabilité sur un éventuel conseil européen des compétences sectorielles sur les chemins de fer devrait être lancée dans ce contexte; invite les États membres ou les instances régionales concernées à créer un cadre pour la formation continue, sous la forme d'un droit individuel à la formation garantissant que leur vivier de compétences est en adéquation avec la demande croissante dans le secteur et qu'il s'adapte à un nouveau marché ou, en cas de pertes d'emplois, puisse être transféré vers un autre secteur industriel;

---

<sup>(1)</sup> Textes adoptés de cette date, P8\_TA(2015)0219.

Jeudi 9 juin 2016

20. souligne la pénurie de main-d'œuvre qualifiée dans le secteur européen de l'équipement ferroviaire, due au vieillissement des effectifs; salue dès lors toutes les tentatives visant à promouvoir l'apprentissage tout au long de la vie et les compétences techniques; plaide pour une campagne visant à faire connaître le secteur aux jeunes ingénieurs et le rendre attractif (par exemple aux financements du FSE); souligne que le taux d'emploi des femmes dans le secteur est particulièrement faible et relève donc que cette campagne devrait accorder une attention particulière à la correction de ce déséquilibre; invite la Commission à encourager le dialogue social, afin de faciliter l'innovation sociale et de favoriser les emplois de qualité à long terme de manière à attirer la main-d'œuvre qualifiée vers ce secteur;

21. est d'avis que la transmission de savoir-faire fait partie des investissements indispensables pour conserver à long terme le leadership technologique et la force d'innovation du secteur européen de l'équipement ferroviaire;

### ***Soutien des PME***

22. estime que l'accès au financement est l'une des principales difficultés que connaissent les PME du secteur européen de l'équipement ferroviaire; souligne la valeur ajoutée de COSME et des Fonds structurels pour aider les PME à accéder au financement, notamment sous la forme de mécanismes de garantie et de fonds propres, et met l'accent sur la nécessité de renforcer la promotion de ces instruments; se félicite que le Fonds européen pour les investissements stratégiques mette en avant les PME et les entreprises à capitalisation moyenne, mais souligne qu'il doit maintenant tenir ses promesses et rappelle que d'autres sources de financement devraient également être explorées; accueille avec satisfaction l'instrument pour les PME au titre du programme Horizon 2020, mais souligne le problème du dépassement des quotas d'inscription et son faible taux de succès; demande à la Commission de s'attaquer à ce problème lors du réexamen à mi-parcours d'Horizon 2020; invite la Commission à promouvoir une meilleure absorption des instruments financiers et fonds de l'Union disponibles pour les PME;

23. souligne que les PME du secteur européen de l'équipement ferroviaire sont souvent tributaires d'une seule entreprise; fait ressortir que, par manque de ressources et en raison des risques accrus qu'entraînent les opérations transfrontalières, les PME hésitent à étendre leurs activités; invite la Commission à développer des groupes sectoriels pour le rail dans le cadre du réseau Entreprise Europe, qui pourraient conseiller et former les PME du secteur de l'équipement ferroviaire sur différents régimes de financement de l'innovation, sur les subventions, sur l'internationalisation, et sur la façon de trouver et de s'adresser à des partenaires commerciaux potentiels, ainsi qu'à des partenaires avec lesquels soumettre des projets de recherche conjointe financés par l'Union;

24. demande à la Commission d'exploiter davantage les programmes d'appui existants pour l'internationalisation des PME et de leur donner plus de visibilité parmi les PME du secteur de l'équipement ferroviaire européen, dans le contexte des synergies entre les différents fonds de l'Union; invite la Commission à développer davantage des programmes de formation sur l'accès à des marchés étrangers précis et à communiquer ces programmes largement aux PME du secteur de l'équipement ferroviaire;

25. invite la Commission et les États membres à examiner toutes les options de soutien aux PME du secteur, notamment dans le cadre d'un éventuel réexamen ciblé du Small Business ACT, en portant une attention particulière aux besoins des sous-secteurs industriels tels que le secteur de l'équipement ferroviaire, où la participation de PME à forte valeur ajoutée est particulièrement importante;

26. est préoccupé par la lenteur des paiements en faveur des PME dans le secteur de l'équipement ferroviaire; demande à la Commission de surveiller la mise en œuvre correcte de la directive sur le paiement tardif (2011/7/UE);

### ***Améliorer l'environnement du marché européen pour les fournisseurs et encourager la demande en produits ferroviaires***

27. salue l'adoption du pilier technique du quatrième ensemble de mesures dans le domaine ferroviaire et demande une mise en œuvre rapide en tant que déclencheur essentiel d'un véritable marché unique des produits ferroviaires; souligne que l'harmonisation du réseau sera plus aisée si l'interopérabilité augmente et qu'un rôle plus important est dévolu à l'Agence ferroviaire européenne, ce qui permettra de réduire les coûts de développement et d'autorisation du matériel roulant et des

**Jeudi 9 juin 2016**

voies du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS); souligne la nécessité de doter l'Agence de ressources humaines et financières suffisantes pour faire face à ses nouvelles missions élargies; estime que le pilier politique du quatrième paquet ferroviaire conditionnera la compétitivité des opérateurs de transport et, plus généralement, des donneurs d'ordre;

28. souligne la nécessité d'une pleine mise en œuvre efficace et uniforme du réseau ferroviaire pour une réglementation du fret concurrentielle, bénéficiant à la fois aux passagers et au secteur;

29. demande à la Commission de réévaluer les définitions du marché et l'ensemble actuel de règles de concurrence de l'Union afin de tenir compte de l'évolution du marché mondial de l'équipement ferroviaire; demande à la Commission de déterminer de quelle manière il convient de mettre à jour ces définitions et ces règles pour prendre en considération les problèmes liés aux fusions sur le marché mondial, telles que la fusion entre CNR et CSR, et de permettre l'établissement de partenariats et d'alliances stratégiques du secteur européen de l'équipement ferroviaire;

30. appelle à poursuivre la normalisation européenne dans le secteur des chemins de fer, entraînée par les parties prenantes (y compris le secteur européen de l'équipement ferroviaire) sous la direction du CEN/CENELEC; espère que la nouvelle «Initiative conjointe sur la normalisation» proposée par la Commission européenne jouera un rôle clé à cet égard; souligne l'importance de faire en sorte qu'un plus grand nombre de PME s'engagent dans la normalisation européenne;

31. demande une mise en œuvre rapide des directives de 2014 sur les marchés publics dans l'Union européenne; rappelle aux États membres et à la Commission que ces directives obligent les pouvoirs adjudicateurs à fonder leurs décisions d'adjudication sur le principe de l'offre économiquement la plus avantageuse, axé sur les coûts de l'ensemble du cycle de vie et les produits durables sur le plan environnemental et social, contribuant par ce moyen à éviter le dumping salarial et social, et à renforcer potentiellement la structure économique régionale; invite la Commission et les États membres à promouvoir d'une manière générale l'analyse des coûts de l'ensemble du cycle de vie comme une pratique normale dans les investissements à long terme, à donner des orientations aux pouvoirs adjudicateurs et à assurer le suivi de leur application; invite la Commission et les États membres à rappeler aux pouvoirs adjudicateurs l'existence, dans le cadre européen révisé des marchés publics, d'une disposition permettant de rejeter des offres dont plus de 50 % de la valeur est réalisée en dehors de l'Union (article 85 de la directive 2014/25/UE);

32. demande à la Commission de surveiller les investissements ferroviaires non européens opérés dans les États membres de l'Union et de garantir le respect des réglementations européennes en matière de marchés publics, par exemple les réglementations relatives aux offres anormalement basses et à la concurrence déloyale; invite la Commission à enquêter sur les candidats potentiels non européens qui présenteraient une offre dans l'Union tout en bénéficiant de subventions gouvernementales de la part de pays tiers;

### ***Stimuler l'investissement dans des projets ferroviaires***

33. escompte une pleine utilisation des instruments de financement existants de l'Union (MIE, Fonds structurels, etc.), de sorte à stimuler la demande en projets ferroviaires (y compris les instruments de financement de l'Union pour des investissements en dehors de l'Union tels que l'aide de préadhésion et l'instrument européen de voisinage); insiste sur l'importance d'une mise en œuvre réussie du Fonds européen pour les investissements stratégiques (ESFI) comme un outil de mobilisation des capitaux privés pour le secteur ferroviaire, et plaide en faveur de la poursuite de l'examen des moyens permettant d'attirer les investissements privés en faveur des projets ferroviaires; voit un rôle important à jouer par les banques de développement publiques au niveau national et européen dans le soutien du secteur de l'équipement ferroviaire; demande à la Commission de travailler avec les banques de développement multilatérales pour aider les autorités publiques et privées à investir partout dans le monde en faveur d'équipements ferroviaires les plus durables et efficaces énergétiquement; demande à la Commission et à la BEI d'intensifier le soutien consultatif en faveur des projets ferroviaires par l'intermédiaire de la plateforme européenne de conseil en investissement nouvellement créée au titre de l'EFPI afin de les aider à attirer les investissements; estime que le secteur ferroviaire européen continuera à dépendre fortement des investissements publics; prie dès lors instamment les États membres et les autorités publiques d'investir de manière significative dans leur système de lignes principales et de chemin de fer urbain, et, dans la mesure du possible, d'augmenter les taux d'absorption des fonds de cohésion pour les projets ferroviaires; néanmoins, compte tenu de cette dépendance et des tensions qui pèsent sur les finances publiques dans de nombreux pays européens, appelle à recourir à tous les moyens possibles, qu'ils soient réglementaires ou budgétaires, pour mobiliser le capital privé en faveur du secteur ferroviaire;

Jeudi 9 juin 2016

34. souligne que les complexités dans le secteur ferroviaire rendent difficile pour les prêteurs de comprendre les risques, et donc de prêter à un taux peu élevé; demande à la Commission de créer un forum financier du secteur de l'équipement ferroviaire dans le but d'accroître la participation et le partage des connaissances du secteur de l'équipement ferroviaire avec le secteur financier, améliorant ainsi la compréhension du secteur et, partant, la compréhension des risques, ce qui réduira le coût du financement;

35. estime que l'entretien et la modernisation de l'équipement ferroviaire existant ne devraient pas être négligés; demande à la Commission et aux États membres d'encourager le remplacement des équipements anciens par des produits modernes et durables à plus grande échelle;

36. salue le soutien apporté par l'Union européenne à la plate-forme en ligne «Observatoire de la mobilité urbaine» (ELTIS) permettant un échange de meilleures pratiques sur les systèmes urbains dans les zones métropolitaines; invite la Commission à renforcer l'échange de bonnes pratiques quant aux différentes possibilités de financement en faveur de systèmes de mobilité urbaine durable et à en faire la promotion dans le cadre de sa future plateforme européenne sur les plans de mobilité urbaine durable;

37. demande à la Commission de contribuer à la poursuite du déploiement harmonisé de l'ERTMS, en coopération avec l'Agence ferroviaire européenne, dans l'Union et de promouvoir l'ERTMS en dehors de l'Union européenne;

38. se félicite des efforts réalisés en vue de déployer, dans le secteur ferroviaire, les services et les applications de Galileo et du système européen de navigation par recouvrement géostationnaire (EGNOS); reconnaît à cet égard le rôle de l'Agence du GNSS européen et sa gestion réussie des projets dans le cadre des programmes PC7 et Horizon 2020;

#### ***Renforcement de la compétitivité globale de l'industrie de l'équipement ferroviaire***

39. invite la Commission à veiller à ce que les futurs accords commerciaux (y compris les négociations en cours avec le Japon, la Chine et les États-Unis) et les révisions des accords commerciaux existants comportent des dispositions spécifiques améliorant sensiblement l'accès au marché pour le secteur de l'équipement ferroviaire, en particulier en ce qui concerne les marchés publics, notamment en s'attaquant au problème de l'augmentation des exigences de localisation et en assurant un accès réciproque aux marchés étrangers pour le secteur de l'équipement ferroviaire; demande à la Commission d'assurer des conditions de concurrence équitables pour les acteurs du marché d'Europe et d'ailleurs;

40. demande à la Commission de garantir une plus grande cohérence de la politique commerciale de l'Union avec la politique industrielle de façon à ce que la politique commerciale tienne compte des besoins de l'industrie européenne et à ce que la nouvelle génération d'accords commerciaux ne se traduise pas par de nouvelles délocalisations et une plus grande désindustrialisation dans l'Union;

41. demande à la Commission d'œuvrer résolument à la levée des principales barrières non tarifaires qui entravent l'accès aux marchés extérieurs pour le secteur ferroviaire européen, notamment les obstacles à l'investissement (en particulier les obligations liées à des coentreprises) ou le manque de transparence et la discrimination dans les procédures de passation des marchés publics (en particulier les exigences de plus en plus onéreuses relatives au contenu local);

42. souligne la pertinence et les répercussions, pour le secteur de l'équipement ferroviaire, des négociations sur l'instrument relatif aux marchés publics internationaux et sur la révision de la réglementation relative aux instruments de défense commerciale, et invite le Conseil et la Commission à en tenir compte et à coopérer étroitement avec le Parlement européen pour arriver à un accord rapide sur ces instruments; demande à la Commission de prendre en considération les répercussions que pourrait avoir la reconnaissance du statut d'économie de marché à des économies d'État ou à d'autres économies en dehors du marché sur le fonctionnement des instruments de défense commerciale et sur la compétitivité du secteur européen de l'équipement ferroviaire;

43. demande à la Commission d'élaborer une stratégie commerciale cohérente de l'Union garantissant le respect du principe de réciprocité, en particulier en ce qui concerne le Japon, la Chine et les États-Unis, et soutient la poursuite de l'internationalisation du secteur de l'équipement ferroviaire, notamment des PME, y compris par la promotion de technologies et de normes européennes au niveau international, comme l'ERTS, et en examinant la manière de protéger au mieux les droits de propriété intellectuelle (DPI) du secteur européen de l'équipement ferroviaire (par exemple, par une promotion plus large du bureau d'assistance DPI);

**Jeudi 9 juin 2016**

44. demande à la Commission d'aider à éliminer toutes les entraves tarifaires et non tarifaires, à simplifier les procédures commerciales pour les PME du secteur de l'équipement ferroviaire, à garantir que toutes les pratiques commerciales restrictives dans les marchés tiers disparaissent progressivement; demande à la Commission d'agir pour faciliter la délivrance de visas de travail pour les employés de PME européennes détachés temporairement dans des pays tiers, de manière à réduire le nombre de transactions commerciales pour les PME;

45. souligne que certains pays tiers créent actuellement des distorsions commerciales inacceptables en soutenant de façon excessive leurs exportateurs nationaux à travers les conditions financières mises à disposition des clients potentiels; demande à cet égard à la Commission de convaincre le gouvernement chinois de rejoindre l'arrangement de l'OCDE sur les crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public et son chapitre spécifique consacré aux infrastructures ferroviaires; demande en parallèle à la Commission d'intensifier ses travaux sur les nouvelles lignes directrices mondiales sur les crédits à l'exportation au sein du groupe de travail international sur les crédits à l'exportation (GTI);

#### ***Améliorer l'appui politique stratégique pour le secteur***

46. invite la Commission à publier une communication sur une stratégie de l'Union cohérente en matière de politique industrielle visant la réindustrialisation de l'Europe et fondée, entre autres, sur la durabilité et l'efficacité énergétique et des ressources; demande à la Commission d'indiquer, dans ce document, quelle est sa stratégie pour les principaux secteurs industriels, dont le secteur de l'équipement ferroviaire; juge important d'y intégrer des pistes sur la manière de maintenir une forte mesure de production industrielle verticale dans l'Union;

47. demande à la Commission d'organiser un dialogue industriel de haut niveau sur le secteur de l'équipement ferroviaire, avec la participation de tous les commissaires concernés, des députés au Parlement européen, du Conseil, des États membres, du secteur ferroviaire, des syndicats, des institutions de recherche, de l'Agence ferroviaire européenne et des organisations européennes de normalisation; fait observer qu'un dialogue industriel régulier du secteur européen de l'équipement ferroviaire donnerait lieu à un débat structuré, à l'échelon européen, sur les enjeux transversaux que doit relever le secteur et les conséquences des politiques de l'Union sur sa compétitivité;

48. demande à la Commission de veiller à ce que les mesures ayant des répercussions sur la compétitivité du secteur européen de l'équipement ferroviaire fassent l'objet d'une communication efficace et d'une coordination plus étroite entre les administrations des différents domaines d'action concernés;

49. estime que le soutien politique du Conseil est nécessaire au renforcement et au développement du secteur de l'équipement ferroviaire; invite dès lors le Conseil «Compétitivité» à inscrire concrètement le secteur européen de l'équipement ferroviaire à son ordre du jour;

o

o o

50. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission.

---