

Actualité européenne (depuis Bruxelles)

Les négociations en vue de l'adhésion de la Turquie débuteront le 3 octobre prochain. C'est la principale décision prise par le Sommet européen de la mi-décembre. L'adhésion effective de la Turquie dans l'Union n'est pas envisagée avant une dizaine d'années. La ratification de l'adhésion turque fera l'objet d'un referendum en France.

La Roumanie et la Bulgarie rejoindront également l'Union le 1er janvier 2007, le traité d'adhésion avec ces deux pays devant être signé en avril prochain. Quant à la Croatie, c'est en mars 2005 que seront lancées les négociations portant sur son adhésion.

Plus l'Union s'élargit, plus il devient nécessaire de la renforcer. Le Luxembourg, qui exercera la Présidence durant le premier semestre 2005, est peut-être mieux placé que les « grands » Etats membres pour faire avancer quelques dossiers délicats.

Son Premier Ministre, l'entrepreneur M. Juncker, a annoncé qu'il traiterait prioritairement deux dossiers : celui de la relance de la « stratégie de Lisbonne » (voir notre numéro du mois dernier) et, dans ce contexte le réaménagement du Pacte de Stabilité et de Croissance, ainsi que celui du budget de l'Union pour la période 2007-2013.

Ce dernier dossier est d'une importance considérable. Le montant finalement retenu conditionnera, en effet, directement le volume des crédits disponibles pour les infrastructures de transport. La Commission propose de fixer le budget annuel de l'UE à 1,14 % du PNB européen en moyenne sur la période, alors que plusieurs Etats, dont la France, ne veulent pas dépasser 1% dans les conditions actuelles de contributions au budget de l'Union. Une telle limitation des ressources, alors que les moyens consacrés à l'agriculture et au développement régional sont pratiquement fixés, pénaliserait gravement le secteur des transports et de la construction. M. Jacques Barrot, Vice-Président en charge des transports au sein de la Commission, a déjà marqué sa volonté de préserver le budget relevant de sa compétence.

Dossiers importants

Alors que les discussions s'engagent, au Parlement et au Conseil, sur la proposition de directive de la Commission concernant la libre prestation des services au sein de l'UE (voir ELPS n°33, juin 2004), la FNTF accentue sa mobilisation pour défendre les intérêts de la Profession. Cette directive est considérée par la Commission comme l'un des derniers actes fondateurs du marché intérieur.

Elle vise à soumettre les acteurs économiques aux seules législations et réglementations de leur pays d'origine dans l'exercice d'une prestation dans un autre Etat de l'UE. Compte tenu de la grande disparité des dispositions nationales applicables au secteur de la construction, la FNTF a fait part de ses préoccupations notamment quant aux risques de « dumping » susceptibles de porter atteinte à la qualité du service rendu mais également à la protection des travailleurs et des consommateurs.

L'action de la FNTF a notamment porté sur les relations entre cette proposition et la directive, déjà en vigueur, qui régit le détachement des travailleurs au sein de l'UE. La directive proposée interdirait, en effet, à terme les déclarations et autorisations préalables au détachement de travailleurs. Cette action a été relayée par la FIEC. Prenant appui sur cette position commune, la FNTF a proposé des amendements qui ont été accueillis favorablement par les députés européens français.

La FNTF s'efforce également d'obtenir que les régimes d'assurances et de responsabilités professionnelles applicables au secteur demeurent ceux prévus par les législations du lieu où les ouvrages sont réalisés (et non ceux du pays d'origine de l'entrepreneur).

Le vote en première lecture au Parlement doit intervenir d'ici l'été 2005. Sur la base de ce vote, la Commission pourrait retenir certains amendements parlementaires. Elle semble notamment disposée à retenir une solution adaptée au secteur de la construction pour ce qui concerne le détachement des travailleurs. Au sein du Conseil, la présidence luxembourgeoise compte privilégier les débats sur le champ d'application de la directive et la portée du principe du « pays d'origine » au cours du 1er semestre.

Brèves

● Démarrage de « Toll Collect » en Allemagne

La perception automatique du péage par appareil embarqué (OBU) dans les poids lourds a été généralisée en Allemagne depuis le 1er janvier 2005. Les entreprises européennes de transport et de logistique ont fait inscrire quelque 500 000 poids lourds auprès du consortium. Rappelons qu'en application de la directive sur la généralisation et l'interopérabilité des systèmes de péages électroniques (voir ELPS n°33, juin 2004), tout opérateur devra proposer un contrat conforme au système européen de télépéage aux exploitants de poids lourds de plus de 3,5 t. à partir du 1er janvier 2009. Ce service devra être élargi à tous les véhicules à partir du 1er janvier 2011.

● Pascal Lamy, candidat de l'UE à la Direction Générale de l'OMC

L'UE soutient l'initiative française de proposer la candidature de Pascal Lamy, Commissaire français sortant en charge du Commerce, au poste de Directeur Général de l'Organisation mondiale du Commerce (OMC) à partir du 1er septembre 2005 pour un mandat de 4 ans. Une décision finale doit être prise au plus tard le 31 mai 2005. Les statuts de l'OMC prévoient la désignation du Directeur Général par voie de consensus ou par un vote, en l'absence d'accord unanime.

Pays Baltes

Données économiques générales

Estonie

- Capitale : Tallinn
- Monnaie : couronne estonienne (1 euro = 15,6466 couronnes)
- Superficie : 45 227 km²
- Population : 1,37 million d'habitants
- Taux de croissance : 4,7%
- PIB par tête : 10 550 euros, soit 47,4% de la moyenne de l'UE à 25
- Taux de chômage : 10%



Lettonie

- Capitale : Riga
- Monnaie : lat (1 euro = 0,6344 lat)
- Superficie : 64 600 km²
- Population : 2,35 millions d'habitants
- Taux de croissance : 7,4%
- PIB par tête : 9 050 euros, soit 40,6% de la moyenne de l'UE à 25
- Taux de chômage : 10,5%



Lituanie

- Capitale : Vilnius
- Monnaie : litas (1 euro = 3,4531 litas)
- Superficie : 65 200 km²
- Population : 3,5 millions d'habitants
- Taux de croissance : 8,9%
- PIB par tête : 10 560, soit 47,4% de la moyenne de l'UE à 25
- Taux de chômage : 12,7%



En moins de 13 ans, les pays Baltes (7,3 millions d'habitants au total) sont passés du statut de républiques soviétiques à celui d'Etats membres de l'UE, dotés d'une économie florissante reposant sur plusieurs atouts : une main d'œuvre bien formée et à faible coût, une position de carrefour

entre les marchés polonais et allemand, d'une part, scandinave et russe, d'autre part, des investissements directs étrangers importants (essentiellement nordiques et allemands). La France n'a investi que de façon très marginale dans ces pays (en 17e position des investisseurs étrangers).

Le secteur de la construction

Données sectorielles

Estonie

- Chiffre d'affaires : 819 millions d'euros, soit 6 % du PIB (2002)
- Structure du secteur : 2400 entreprises
- Evolution du marché en 2004 : +3,9%
- Salaire mensuel brut moyen : 390 euros

Lettonie

- Chiffre d'affaires : 727 millions d'euros, soit 6% du PIB (2002)
- Structure du secteur : 3000 entreprises (dont une 20aine seulement réalise un CA annuel supérieur à 6 millions d'euros)
- Evolution du marché en 2004 : +11,4%
- Salaire mensuel brut moyen : 350 euros

Lituanie

- Chiffre d'affaires : 850 millions d'euros, soit 7% du PIB (2002)
- Structure du secteur : 12 000 entreprises dont 95% ont moins de 50 salariés
- Evolution du marché en 2004 : +7,4% (dont 10% dans le génie civil)
- Salaire mensuel brut moyen : 320 euros

Sources : DREE

La construction est l'un des secteurs les plus dynamiques de l'économie des pays baltes. Les marchés ont rebondi après la crise russe de 1998 avec des chiffres d'affaires en progression importante chaque année. Les travaux de restauration et de rénovation représentent la majeure partie de l'activité du bâtiment et les travaux publics sont essentiellement portés par le développement du réseau routier.

1) Les infrastructures

Le réseau routier

Contrairement à l'Estonie et à la Lettonie, la Lituanie avait développé un réseau routier à quatre voies au cours de la période soviétique (20 000 km de routes d'importance nationale). En outre, l'aide européenne de pré-adhésion a permis de réaliser des travaux d'extension et de rénovation. La densité du réseau autoroutier reste toutefois très faible dans les 3 Etats (6,4 km/km² en Lituanie et 2,1 en Estonie) ; ces données doivent toutefois être relativisées au regard de la superficie réduite de ces pays.

Depuis une dizaine d'années, le trafic routier s'est intensifié de 40% en Lituanie, essentiellement en raison de la situation stratégique du pays où se croisent deux couloirs majeurs :

- **Est-Ouest** : de Russie vers l'Europe de l'Ouest et la Scandinavie via Vilnius, Kaunas et le port de Klaipeda.
- **Nord-Ouest** : de la Finlande vers la Pologne, l'Allemagne et l'Europe de l'Ouest via l'Estonie, la Lettonie, Vilnius et Sastokai.

La « Via Baltica », classée autoroute européenne E67, a été inscrite dans la liste des grands axes routiers transeuropéens dès mars 1994. Les 5 pays concernés (Estonie, Finlande, Lettonie Lituanie et Pologne) ont consenti un programme d'investissement de 200 millions d'euros sur 5 ans entre 1996 et 2001, permettant la construction de 28 ponts ou viaducs, de 110 km de routes nouvelles et la rénovation de 333 km de routes existantes. Le deuxième programme en cours (655 millions d'euros sur 2001-2003) s'emploie à améliorer le réseau secondaire irriguant la Via Baltica.

Une décision du gouvernement polonais est toujours attendue sur le tracé de la section polonaise de la Via Baltica.

Le réseau ferroviaire

Parallèlement à la « Via Baltica », le « Rail Baltica » a également été classé parmi les projets prioritaires de RTE-T. La première section, Varsovie-Kaunas, pourrait être ouverte en 2010, la seconde jusqu'à Riga en 2014, en attendant Tallinn en 2016. Le trafic potentiel fret et passager sur cet axe reste toutefois sujet à caution pour un investissement total de 4 milliards d'euros (1,4 milliard de l'UE, 1,36 milliard pour la Pologne, 950 millions pour la Lettonie, 800 millions pour la Lituanie et autant pour l'Estonie).

Le réseau ferroviaire n'est pas uniformément réparti, l'axe Russie-Europe de l'Ouest étant de loin le plus dense. Le train ne représente qu'une faible part du transport de passagers mais constitue le mode prédominant pour les marchandises notamment en Lituanie (où l'on compte 232 wagons passagers contre 9500 wagons fret en unités de matériel roulant).

Infrastructures portuaires

Le transit, en majorité de pétrole russe, représente entre 12 et 16% du PIB des pays Baltes. Le port de Tallinn est l'une des infrastructures majeures du pays, avec 36 millions de tonnes de fret annuel et 6 millions de passagers. Plus récemment, le port de Ventspils en Lettonie s'est imposé comme le premier port du pays devant Riga (28 millions de tonnes de fret en 2003). En Lituanie, Klaipeda est le seul port d'envergure internationale (environ 20 millions de tonnes de fret en 2003).

2) Le secteur du bâtiment

Après le ralentissement dû à la crise russe de 1998, le secteur est reparti à la hausse dès 2001.

Le marché reste principalement orienté vers la rénovation (60%). Le secteur demeure essentiellement soutenu par les financements européens, investissements publics nationaux et privés étrangers. Inexistantes il y a encore 10 ans, les réseaux de grande distribution et les infrastructures touristiques constituent encore un marché porteur. La construction d'entrepôts et de centres logistiques se développe également.

Enfin, les taux d'intérêt pratiqués par les banques baltes (réduits de moitié en l'espace de 2 ans) ont favorisé la construction de logements individuels.

3) Croissance annuelle de la production dans le BTP

	Lettonie	Lituanie	Estonie	UE 25
Bâtiment	+ 11,7%	- 2,2%	ND	- 0,1%
Génie Civil	+ 11,1%	+ 10%	ND	- 4,1%
Total Construct.	+ 11,4%	+ 7,4%	+ 3,9%	- 0,5%

Données Eurostat, novembre 2004

Contacts utiles :

FÉDÉRATIONS

Estonie

ESTONIAN ASSOCIATION OF CONSTRUCTION ENTREPRENEURS

Affaires européennes : Madame Aili EHAMAA
Kiriku 6
10130 Tallinn
Tél et Fax : (+372) 641 0071
Email : eeel@eeel.ee - www.eeel.ee

Lettonie

THE ASSOCIATION OF LATVIAN CONSTRUCTION CONTRACTORS

Président : Viktors PURINŠ
Grecinieku street 22/24, room 201
1050 Riga
Tél : (+372) 7228584 - Fax : (+372) 7210023
Email : lba@latnet.lv - www.building.lv/lba

Lituanie

ASSOCIATION DES CONSTRUCTEURS LITUANIENS

Vytauto st.14
2004 Vilnius
Tél : (+370) 2 73 46 76 - Fax : (+370) 2 22 59 01
Email : info@statybininkai.lt - www.statybininkai.lt/

SALONS

Estonie

ESTBUILD

(Salon de la construction et des matériaux de construction)
Prochaine édition : du 13/04/2005 au 16/04/2005
Périodicité : Annuelle
Organisateur : Estonian Fairs Ltd.
Pirita Tee 28
10127Tallinn
Tél : (+372) 6 137 337 - Fax : (+372) 6 137 447
Email : fair@fair.ee - www.fair.ee

Lettonie

BUVNIECIBAS PASAULE

(Salon de la construction et des matériaux et équipements de construction)
Prochaine édition : du 03/03/2005 au 06/03/2005
Périodicité : Annuelle
Organisateur : Prima Skonto
Melngaila iela 1a
1010 Riga
Tél : (+371) 736 53 00 - Fax : (+371) 736 53 01
Email : info@prima-skonto.lv - www.prima.lv

Lituanie

RESTA

(Salon de la construction et de la rénovation)
Prochaine Edition : du 22/03/2005 au 25/03/2005
Périodicité : Annuelle
Organisateur : LITEXPO
Laisves Ave. 5
04215 Vilnius
Tél : (+370) 5 245 45 00 - Fax : (+370) 5 245 45 11
Email : info@litexpo.lt - www.litexpo.lt

TRANSBALTICA

(Salon transport - pays baltes)
Organisateur : LITEXPO
Laisves Ave. 5
04215 Vilnius
Tél : (+370) 5 245 45 00 - Fax : (+370) 5 245 45 11
Email : info@litexpo.lt - www.litexpo.lt

Pour toute information complémentaire :

Isabelle LENS (Tél. : 01 44 13 31 06 / Fax : 01 44 13 32 73 / Email : lensi@fntp.fr)
Marie EILLER (Tél. : 01 44 13 31 86 / Fax : 01 44 13 32 73 / Email : eillerm@fntp.fr)