

Bilan des élections

Les élections européennes du 4 au 7 juin dernier ont vu la victoire du centre-droit, perceptible aussi bien en France qu'au niveau européen. Avec un progrès significatif des écologistes dans plusieurs pays.

Un bilan (provisoire) de cette élection est disponible sur l'extranet Europe.

Projets prioritaires RTE-T

Études, acquisitions, financement, passation des contrats : Le Service Europe de la FNTP met à votre disposition sur l'Extranet un état d'avancement des projets français du RTE-T (grandes LGV et Canal Seine-Nord), déclarés prioritaires pour la réalisation du Réseau transeuropéen de transport.

Actualité européenne – Crise et climat au cœur de la présidence suédoise de l'Union européenne

Le 30 juin prochain prendra fin la présidence tchèque de l'UE, centrée sur l'économie, l'énergie, et les relations extérieures. Ces six mois auront été une « drôle de présidence » pour certains, tant ils ont été marqués par l'euroscepticisme frondeur du Président Václav Klaus. La présidence tchèque a été pimentée par quelques maladroites, notamment lors de l'intervention israélienne à Gaza, et handicapée par la censure du gouvernement Topolánek en mars. Depuis le 8 mai, un gouvernement intérimaire composé d'experts et dirigé par Jan Fischer a pris la relève. Toutefois, le bilan de ce semestre est loin d'être négatif pour un pays qui prenait pour la première fois la présidence de l'UE. La République tchèque a notamment obtenu un accord des 27 sur le réseau ferroviaire orienté fret et posé des orientations pour la réforme du réseau transeuropéen de transport dans un sens soutenu par la FNTP.

À partir du 1^{er} juillet, la Suède succèdera à la tête de l'UE, avec deux mots d'ordre : parvenir à un accord international satisfaisant sur le réchauffement climatique, et continuer à « gérer » la crise et ses répercussions.

Ce pays plutôt eurosceptique aura avant tout la lourde tâche de mener à bien la transition institutionnelle. Toutefois, la Suède n'entend pas se laisser absorber par les questions procédurales. Dans ses interventions, le premier ministre suédois Fredrik Reinfeldt a cité 6 dossiers clé à faire avancer en priorité :

La supervision des marchés financiers

La Suède veut arriver à un accord politique sur les propositions de la Commission de mai dernier en vue de mieux superviser à l'avenir les marchés financiers. Ces propositions, globalement bien accueillies -sauf à Londres-, visent d'une part à instaurer un Conseil européen du risque systémique (CERS) chargé de sonner l'alarme face aux « risques macro-prudentiels » observés à l'échelle du marché. D'autre part, la Commission propose de renforcer la supervision de chaque institution financière en Europe, notamment grâce à des comités européens de régulation des risques mobiliers, bancaires, et assurantiels aux pouvoirs étendus.

L'envol des déficits et le pacte de stabilité et de croissance

La Suède entend lancer un débat entre États membres, afin de rappeler les règles du Pacte de stabilité et de croissance, à savoir les seuils de 3 % de déficit annuel et de 60 % de dette publique par rapport au PIB des États membres de la zone euro.

Stratégie de Lisbonne pour la croissance et l'emploi

La Suède veut parvenir avant fin 2009 à un accord des États membres sur une stratégie de Lisbonne réformée, centrée sur la réforme des économies, les politiques de travail « pro-actives », l'innovation, et l'économie à faible émission de carbone.

Négociations internationales sur le réchauffement climatique

Avec en perspective le sommet international de Copenhague en décembre 2009, le premier ministre suédois considère que l'UE doit assumer une « part équitable » dans la lutte mondiale contre le réchauffement. Dans les négociations, l'UE privilégie un accord contraignant qui implique effectivement les grands pays émetteurs de gaz à effets de serre (GES), États-Unis compris, ce qui est loin d'être acquis. La Suède soutient l'idée d'une taxe sur les émissions de CO2 et le développement de l'échange de quotas d'émission de GES.

Justice et affaires intérieures

La Présidence suédoise tentera de faire avancer un programme de mesures de la Commission relatif à la coopération des polices et des douanes, à la protection civile, à la coopération judiciaire pénale et civile, aux questions de migrations, ou encore à la politique des visas.

Élargissement

Très favorable à l'élargissement de l'UE, la Suède soutiendra une reprise active des négociations d'adhésion avec la Croatie et la Turquie, qui sont bloquées dans les deux cas pour des raisons différentes.

D'autres dossiers isolés bénéficient également de l'attention de la Suède, comme la question du renforcement de la directive 2002/91/CE sur la performance énergétique des bâtiments, sur laquelle la Suède est disposée à chercher activement un accord.

Les ministres des Transports identifient un réseau ferroviaire européen orienté fret

Moyennant quelques ajustements, les 27 ministres des Transports sont parvenus, le 11 juin dernier, à un accord sur le règlement instaurant un réseau ferroviaire européen à dominante fret (voir ELPS n°83).

Le texte initial prévoyait l'identification des corridors européens de fret ferroviaire à

travers un dialogue Commission-États membres étalé sur 3 ans. **Les ministres des Transports ont préféré préempter ce débat et désigner directement huit corridors à dominante fret, dont trois traversent la France (n°2 Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon-Bâle, n°4 San Sebastian-Bordeaux-**

Metz, et n°6 Barcelone-Marseille-Lyon-Turin).

Pour chacun de ces corridors sera établi un Comité exécutif composé uniquement des ministères des Transports concernés, qui fixera les objectifs généraux du corridor. Un Conseil d'administration du corridor fédèrera

par ailleurs les gestionnaires de réseaux concernés, il sera chargé d'adopter les plans de mise en œuvre et d'investissement du corridor, les procédures de gestion du trafic, et de mettre en place un guichet unique pour les demandes de sillons.

Dans la version initiale du règlement, les règles de priorité accordée au fret étaient étendues et s'appliquait de manière systématique. Elles ont été nuancées à la demande de l'Allemagne, de l'Autriche et de la Slovaquie qui se sont montrées réticentes envers une ouverture de leur marché ferroviaire. Ce sera finalement au conseil d'administration du corridor d'évaluer si la priorité accordée au fret se justifie aux vues des besoins du marché et après prise en compte des besoins du transport de passagers.

Cette proposition de règlement était soutenue par la Fédération dans la mesure où l'accord obtenu améliorera la visibilité des investissements dans les capacités de fret ferroviaire pour les entreprises.

Réunis au sein de l'association EIM, RFF et ses homologues européens étaient eux-aussi très favorables au règlement dans sa version initiale. L'association EIM y voyait effectivement « une belle occasion de

renforcer la demande en fret ferroviaire », et donc d'augmenter les recettes des gestionnaires d'infrastructures. À ce titre, l'EIM a vivement critiqué l'accord au Conseil, qui marquerait un « manque d'ambition » des États. L'association dénonce la limitation a priori du nombre de corridors de fret ferroviaire à huit, fruit selon elle « d'un marchandage purement politique ». Elle regrette aussi l'affaiblissement des règles de priorité pour le fret ferroviaire devant être mises en place sur ces axes. L'EIM remet enfin en cause la participation obligatoire des États aux Comités exécutifs des corridors, source de lourdeurs, ainsi que la décision d'exclure des Conseils d'administration les transporteurs autres que les entreprises ferroviaires, tels que les commissionnaires et les opérateurs portuaires.

Le règlement n'est cependant pas adopté définitivement : un accord entre le Conseil et le Parlement devra encore être dégagé au cours d'une seconde lecture.

Évolution du programme RTE-T

Le Conseil Transport du 11 juin s'est également prononcé sur la possible réorganisation du programme RTE-T, qui soutient la réalisation de 30 grands projets d'infrastructure européens.

Conformément aux observations de la FNTP, les ministres ont écarté les principaux écueils du Livre vert de la Commission européenne sur la politique du RTE-T (voir ELPS n°85). **Ils excluent ainsi la réorientation du programme et du budget RTE-T en direction des services de transport et des systèmes de transport intelligents (STI), au détriment du financement des infrastructures. Les États insistent au contraire sur la réalisation des 30 projets prioritaires déjà identifiés.** Ils n'excluent pas pour autant des débats à venir sur une extension à la marge de la liste des priorités. En effet, le Conseil soutient l'idée d'identifier un « réseau prioritaire » principalement constitué des 30 projets, mais incluant également leurs interconnexions intermodales et leurs principaux nœuds de communication, lesquels restent à définir.

Autre point positif, la Commission est invitée à proposer avant fin 2010 une révision du programme RTE-T accompagnée d'une prévision des besoins en investissement.

Augmentation des impayés et retards de paiement en Europe

Réalisée entre janvier et mars 2009, l'étude European Payment Index de la société de recouvrement Intrum Justitia met en évidence une augmentation des délais de paiement et des risques d'impayés sur l'ensemble du territoire européen, avec des disparités importantes d'un pays à l'autre.

Au niveau européen, l'étude relève **des taux d'impayés en croissance depuis 2007**. Ils représentent aujourd'hui en moyenne 2,4 % du chiffre d'affaire des entreprises européennes, contre 2 % en 2008 et 1,9 % en 2007, soit une augmentation de 26 % en deux ans. Particulièrement grave dans les pays du sud, cette détérioration est perceptible partout, même en Scandinavie. Suivant la même tendance, Intrum Justitia

constate **une forte hausse des retards de paiement en Europe par rapport à 2008. Le retard moyen de paiement par rapport au délai contractuel s'élève aujourd'hui à environ 19 jours contre 17 jours déclarés en 2008.** Pour les règlements des entreprises, cela équivaut à un délai effectif de paiement de 57 jours cette année, pour 55,5 jours en 2008 mais 58,6 jours en 2007. **Les délais effectifs de paiement des administrations se sont également accrus et atteignent désormais 67 jours, contre 65,3 jours en 2008 et 68,9 jours en 2007.**

Rappelons que la Commission a présenté le 8 avril dernier (cf. ELPS n° 85) une proposition de **refonte de la directive**

2000/35/CE sur les retards de paiement. Elle se limite à une révision a minima, qui n'a pas d'incidence sur l'état actuel du droit français, ni sur les accords dérogatoires négociés par la Profession. **Elle prévoit la fixation d'un délai de paiement de 30 jours** à compter de la réception de la facture ou de la réalisation de la prestation **pour les entités adjudicatrices soumises aux directives marchés publics** (le délai supplétif de 60 jours prévu par la directive en vigueur serait donc supprimé pour cette catégorie de marchés)

En bref

La BEI finance la rénovation urbaine et les crédits aux PME

La Banque européenne d'investissement (BEI) a signé deux protocoles de financement en faveur de la rénovation urbaine et des crédits aux PME.

Au terme du premier protocole, signé le 25 mai à Paris, la BEI ouvre une ligne de crédit de **150 millions d'euros pour soutenir les investissements des PME**. Délivrés par le Crédit Coopératif pour des projets d'un coût inférieur à 25 millions d'euros, ces prêts auront un taux d'intérêt minoré de 0,20 % sur le taux d'intérêt applicable.

Signé le 8 juin à Paris, avec le ministre du Travail Brice Hortefeux et l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (Anru), le second protocole prévoit la mise à disposition de **100 millions d'euros de la BEI pour soutenir la rénovation urbaine** dans les quartiers populaires.

Ce prêt s'ajoute aux deux prêts initiaux de 500 millions apportés par la BEI au programme de rénovation urbaine. Ces trois prêts sont délivrés via trois partenaires bancaires : Dexia Crédit Local, la Caisse Nationale des Caisses d'Épargne et le Crédit Agricole

Pour toute information complémentaire

Marie EILLER-CHAPEAUX (Tél. : 01 44 13 31 86 / Fax : 01 44 13 98 90 / Email : eillerm@fnfp.fr)

Aymeric LORTHOIS (Tél. : 01 44 13 31 06 / Fax : 01 44 13 98 90 / Email : lorthioisa@fnfp.fr) - ou europe@fnfp.fr