

Actualité européenne – Nouvelles pistes pour une relance du Réseau TransEuropéen de Transport

« Jusqu'à présent, les progrès du Réseau TransEuropéen de Transport (RTE-T) ne rencontrent pas les attentes de la Communauté européenne » : voilà le constat amer que dressait un rapport réalisé à l'initiative du Parlement européen en juin 2007. Cette observation fait écho aux doutes exprimés de manière récurrente par la Commission quant à la réalisation des objectifs du RTE-T, dès 1998, soit six ans à peine après l'institution d'une politique communautaire des Réseaux TransEuropéens (RTE) d'infrastructures.

Apparue en effet avec le Traité de Maastricht en 1992, la politique des RTE couvre les transports, l'énergie et les télécommunications. Elle a pour but l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux nationaux, leur accessibilité et la bonne gestion des flux. En matière de transports, l'UE s'engage à assurer la desserte de l'ensemble du continent par la route, le rail, les transports aériens et les transports maritimes et fluviaux. Une série de projets de transports à financer prioritairement est en outre identifiée ; ils sont au nombre de 30 depuis 2004. Les sections françaises concernées sont le Canal Seine-Nord Europe, la LGV Est, la liaison à grande vitesse Lyon-Dijon-Mulhouse, le tunnel Lyon-Turin, deux connexions vers l'Espagne (Sud-Europe Atlantique et Méditerranée), ainsi qu'un tunnel de fret à travers les Pyrénées.

Mais comme le déplore la Commission depuis dix ans, les financements communautaires ne sont pas à la hauteur des projets. Le cadre financier communautaire 2007-2013 n'accorde qu'une enveloppe globale d'un peu plus de 4 milliards aux 30 projets prioritaires, et les Etats rechignent souvent à compenser par un apport propre, car les connexions transfrontalières ne sont pas toujours leur priorité en matière de transport. **A cela s'ajoutent des problèmes de définition des projets et des contretemps importants**

dans leur réalisation, qui portent le coût actualisé des 30 projets à 380 milliards d'euros selon les dernières estimations.

Dans ce contexte, la DG TREN sollicite actuellement les suggestions de la Fédération européenne de la Construction pour la préparation d'un Livre Vert sur les RTE, qu'elle souhaite publier fin 2008, afin de lancer une consultation plus large en 2009. **La Commission estime nécessaire de faire adopter de nouvelles orientations sur la politique de RTE vers 2010, pour prendre en compte de nouveaux enjeux comme les questions énergétiques et climatiques ou l'intégration des réseaux des Etats membres issus des derniers élargissements. Toutefois, la problématique du financement et du montage des 30 projets prioritaires reste primordiale.**

A cet égard, les propositions de la FNTP mettront l'accent sur la nécessaire élaboration d'un cadre juridique flexible et favorable au développement des partenariats public-privé au sein de l'Union. Cela pourrait passer par la création d'une « Task Force opérationnelle PPP » associant les services de la Commission compétents en matière de transports, de politique régionale et du marché intérieur, dont les positions ne sont pas toujours concordantes. La FNTP défendra également l'idée d'une meilleure coordination des différents instruments de financement : ligne budgétaire RTE, fonds structurels, apports de la Banque Européenne d'Investissement, financements nationaux, régionaux et locaux ; chacun appliquant actuellement de critères d'éligibilité très disparates.

Mais la priorité sera d'appeler à ce que les Etats et autorités locales respectent leurs engagements financiers. Lors du Conseil informel des ministres des transports prévu début mai, les Etats sont précisément invités à confirmer ces engagements.

Dossiers importants

Paquet Energie-Climat : premières positions sur un dossier crucial pour la Présidence française de l'Union

Très attendu, le paquet Energie-Climat présenté par la Commission européenne le 23 janvier 2008 (ELPS n°73) est la priorité de la Présidence française de l'UE, qui commencera en juillet prochain. La France ambitionne en effet de décrocher le plus tôt possible un accord sur le paquet entre le Parlement européen et le Conseil des ministres de l'UE, et impérativement avant la fin de la présidence en décembre 2008.

Ce calendrier comprimé, chose inhabituelle pour les institutions européennes, est commandé par deux échéances internationales : la conférence sur le changement climatique de Poznań en décembre 2008, et celle de Copenhague fin 2009,

où devra être négocié un nouvel accord international succédant à Kyoto pour la période post-2012. Adopté à temps, le paquet Energie-Climat servira de base à une position européenne et permettra de faire front commun lors de ces négociations, qui pourraient être périlleuses.

Malgré l'enjeu, des premières divergences au sein des institutions européennes se manifestent déjà. Le Conseil européen des 13 et 14 mars a tout d'abord souligné l'opposition de principe des Etats membres à tout mécanisme trop rigide de réduction des émissions de GES, aussi bien dans le cadre du système d'échange de quotas d'émissions (SCEQE) qu'en dehors. La

principale crainte concerne le risque de fuite de carbone que le SCEQE ferait peser sur les industries énergivores, qui seraient amenées à délocaliser si la concurrence étrangère est exemptée des mêmes « contraintes carbone ». La proposition actuelle prétend palier ce risque en permettant aux industries concernées d'acquérir un stock initial de quotas gratuitement chaque année, ce qui ne serait pas satisfaisant aux yeux des Etats.

Mais à ce jour, c'est surtout la proposition de directive instaurant des objectifs nationaux de promotion des énergies renouvelables et des biocarburants qui fait débat. L'objectif même de 20 % d'énergies renouvelables

dans la consommation totale de l'UE d'ici 2020 est désigné comme irréaliste par plusieurs experts. Et depuis un an, la controverse porte de manière croissante sur les biocarburants, rendus responsables de l'explosion des cours agricoles mondiaux. En dépit du soutien des Etats à la proposition de directive,

la Commission s'efforce de répondre à ces critiques en durcissant les critères de viabilité des biocarburants, critères qui détermineront quels biocarburants seront pris en compte dans les objectifs nationaux en matière d'énergies renouvelables.

Du côté du Parlement, les débats

sur le sujet s'annoncent houleux. Claude Turmes (Vert – Luxembourg), qui est rapporteur à la commission parlementaire à l'Industrie, la Recherche et l'Energie, compétente au fond, souhaite que le Parlement défende la suppression pure et simple de l'objectif de 10 % de biocarburants d'ici 2020.

« Eurovignette III » : la Commission propose d'intégrer les coûts externes dans le calcul des redevances de circulation des poids lourds

« Eurovignette III » : la Commission propose d'intégrer les coûts externes dans le calcul des redevances de circulation des poids lourds

La Commission doit adopter, le 17 juin prochain, une proposition de révision de la directive « Eurovignette » (3^{ème} version) concernant la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures. Selon une version provisoire de la proposition -et comme la Commission s'y est engagée-, il est prévu d'intégrer les coûts externes, en l'espèce ceux liés à la pollution de l'air, au bruit et à la congestion, dans le calcul des péages ou redevances de circulation applicables aux poids lourds.

La Commission européenne doit également produire pour cette même date une méthodologie générale sur les externalités générées par les différents modes de transport et leur internalisation (méthodes, coûts moyens) en Europe. L'approche sera nécessairement différenciée selon les modes concernés.

S'agissant de la tarification de la circulation des poids lourds, l'introduction de redevances

fondées sur les coûts externes conserverait un caractère facultatif. En revanche, si elles sont mises en œuvre par les Etats, la Commission propose désormais d'étendre l'application potentielle de l'Eurovignette à l'ensemble des routes (et pas seulement à celles faisant partie de réseau transeuropéen de transport), tout en respectant les paramètres suivants :

- Le calcul du niveau de tarification devrait être confié à des autorités indépendantes spécifiques et non pas aux gestionnaires de l'infrastructure.

- Les charges devraient varier selon divers critères communs au sein de l'Union : dans le temps (selon les périodes de jour ou de nuit et selon les périodes de pointe) ; selon le type de route empruntée, et la classification EURO.

- La collecte devrait se faire à l'aide de systèmes propres à chaque Etat, mais nécessairement électroniques et interopérables, pour promouvoir indirectement le support technologique offert par Galileo.

Mais surtout, la Commission suggère -à ce stade- un principe d'affectation des recettes issues de redevances perçues sur les usagers

au financement de « la mobilité durable ».

Cette formulation suffisamment « large » pourrait permettre de surmonter les oppositions des Etats, qui s'étaient entendus sur une simple « recommandation d'affectation », telle que prévue dans la version actuelle de la directive Eurovignette. Elle permettrait ainsi de financer tant des projets de recherche destinés à réduire les émissions des véhicules, de réduction de la pollution à la source mais aussi de construire des infrastructures alternatives dans une zone congestionnée.

Des circonstances nouvelles militent également pour des avancées sur ce dossier :

- Le fait que les nouveaux pays membres de l'Union ont introduit (République tchèque) ou vont introduire de telles redevances de circulation (Slovénie, Hongrie, etc.),

- La présidence française de l'UE qui sera amenée à assurer le premier examen de cette proposition alors que le projet de taxe poids lourds envisagé dans la « loi-cadre Grenelle » en anticipe déjà certaines dispositions.

En bref...

Remaniement à la Commission - Jacques Barrot cède le portefeuille des Transports

Dix huit mois avant le renouvellement de la Commission, la victoire de Silvio Berlusconi en Italie a pour conséquence un remaniement au sein du Collège des Commissaires. Le Commissaire à la Justice et aux Affaires intérieures, Franco Frattini, quitterait définitivement la Commission pour le ministère des affaires étrangères italien. **Ayant assuré l'intérim durant la campagne électorale à laquelle à participé Franco Frattini, le Français, Jacques Barrot devrait en fin de compte reprendre définitivement le portefeuille de la Justice et des Affaires intérieures, et donc abandonner les transports.** Le jeu de chaises musicales conduira donc à la nomination d'un Italien aux transports en pleine affaire Alitalia, il s'agira certainement d'Antonio Tajani, député PPE-DE au Parlement européen.

La décision de maintenir Jacques Barrot à la Justice et aux Affaires intérieures jusqu'en octobre 2009 a été annoncée par José Manuel Barroso ; le Président de la Commission étant effectivement compétent pour la répartition des compétences dans le Collège des Commissaires en cours de mandat. **La confirmation de Jacques Barrot à ses nouvelles fonctions arrive en temps opportuns : le pacte européen sur l'immigration, autre projet phare de la Présidence française de l'UE, devrait être discuté en juillet et formalisé en octobre prochain.**

BTP : Augmentation du coût de la main d'œuvre dans les nouveaux Etats membres

Selon l'office statistique européen Eurostat, l'augmentation du coût horaire de la main d'œuvre dans les BTP s'élève à 5,3 % à l'échelle de l'UE au 4^{ème} trimestre 2007. Elle est ainsi supérieure d'un point et demi à l'augmentation moyenne des secteurs industriels. **Fait remarquable, cette élévation est particulièrement rapide dans les Etats membres issus des dernières vagues d'élargissement : 17 % en Pologne, 28 % en Roumanie, 24 à 33 % dans les Etats baltes. En comparaison, l'augmentation n'atteint que 3,7 % dans la zone Euro, 3,5 % en France.** Ces tendances mettent au jour à la fois les tensions sur le marché du travail en Europe centrale, et le rattrapage économique à l'œuvre.

Pour toute information complémentaire

Marie EILLER (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 : lorthois@fnfp.fr) ou europe@fnfp.fr