

Actualité européenne – Enseignements de la mission de la FNTF en Roumanie – Des difficultés d'absorption des financements européens

Sous la conduite du Président Patrick Bernasconi et de Bruno Dupety, Président de la Commission Europe International/SEFI, la FNTF a effectué une mission en Roumanie les 9 et 10 juin derniers. Cette mission, axée sur les perspectives d'affaires, a conduit la délégation à la rencontre des Secrétaires d'Etat roumains en charge des transports, des affaires européennes, et des Travaux Publics.

Pour la période 2007-2013, le Gouvernement roumain a adopté un Plan National de Développement (PND) définissant une stratégie de développement axée sur les infrastructures de tous ordres. Pour un montant de 25,20 milliards d'euros, ce vaste programme est financé pour plus des trois quarts grâce aux fonds structurels de la politique régionale de l'UE. Ainsi, 700 km d'autoroutes devraient être construits dans les cinq années à venir : deux sections ouest-est appartenant au projet prioritaire n°7 du réseau transeuropéen de transport (Nădlac-Sibiu et Pitești-Bucarest-Cernavodă), deux sections de la liaison sud-nord Bucarest-Braşov, et les périphériques de Bucarest, Constanța et Sibiu. D'autres projets d'infrastructures vont être lancés de manière imminente : la modernisation et l'extension du métro de Bucarest, le développement du port de Constanta sur la mer noire...

Les perspectives de développement sont impressionnantes. Mais les rencontres ont permis de déceler quatre difficultés importantes dans le secteur du BTP roumain.

D'abord, le problème principal du manque de main d'œuvre, notamment qualifiée, fait suite à une forte émigration. La hausse des salaires consécutive est très supérieure aux gains de productivité, et elle atteint le rythme annuel de 35 % dans la construction.

Deux autres problèmes propres au Secteur sont **la formation professionnelle et la qualification des entreprises**. Au cours de la rencontre de la fédération roumaine ARACO, les entreprises représentées ont sollicité une collaboration avec la FNTF sur ces questions.

Mais les difficultés sont aussi attribuables **aux carences du cadre réglementaire**. Un obstacle commun à l'ensemble des programmes immobiliers est l'incertitude sur la réalité de la propriété foncière. L'environnement institutionnel est peu propice au recours aux PPP, dont le cadre juridique reste incertain. Certaines administrations rencontrées ont également formulé des demandes de coopération institutionnelle avec la France sur le thème des normes techniques.

Enfin et surtout, comme l'ont souligné les interlocuteurs de la BRD/Société Générale en Roumanie, le Secteur pâtit de **défaillances de l'administration roumaine et son incapacité à conduire de front plusieurs grands travaux**. La Roumanie ne dispose pas de grands corps techniques, le niveau de l'encadrement est faible et l'appareil statistique paraît déficient. Dans ce contexte, l'absorption des fonds européens pose problème aux administrations.

Ces dernières remarques trouvent un écho particulier dans les rapports de la Commission de juillet dernier sur la Roumanie, dont le système judiciaire est suivi de très près depuis l'élargissement de 2007. Selon l'exécutif européen, même si les réformes et campagnes entreprises en Roumanie pour renforcer l'appareil judiciaire et lutter contre la corruption locale ou à haut niveau sont importantes, l'effet de ces mesures présente *in fine* un bilan « mitigé ».

Dossiers importants

Redevances et péages écologiques pour les poids lourds : l'Eurovignette III resterait non-contraignante

A partir de 2011, les camions de plus de 3,5 tonnes pourraient acquitter une redevance prenant en compte les coûts externes de leur circulation en termes de congestion, de bruit et de pollution atmosphérique locale, à l'exception des émissions de CO₂. La Commission a en effet proposé le 8 juillet 2008 la seconde révision de la directive Eurovignette qui encadre les péages et redevances des poids lourds en Europe, afin de permettre aux Etats membres d'y appliquer le principe pollueur-payeur. Cette proposition intervient alors que la France s'apprête à transposer la directive Eurovignette II de 2006 par la future loi-cadre Grenelle.

Conformément à ce qui était attendu (ELPS n°76), la directive Eurovignette III proposée par la Commission ne modifie pas les données de base de l'Eurovignette actuelle, mais encadre la mise en place volontaire d'une taxation fondée sur les coûts externes. Ces redevances pourraient être sensiblement plus élevées que les redevances et péages poids lourds traditionnels basés sur les coûts d'infrastructure. Mais de manière générale, la taxation des poids lourds resterait facultative quel que soit son mode de calcul, et les péages fondés sur les coûts d'infrastructure peuvent être maintenus en l'état, sans hausse. **Le principe d'affectation des recettes de la redevance**

fondée sur les coûts externes à la « mobilité durable » demeure également une simple recommandation.

Dans le contexte actuel de renchérissement du pétrole, la Commission estime que le maintien du caractère souple d'Eurovignette III est une condition de son adoption au Conseil. Avec raison. Lors de leur réunion informelle à la Rochelle les 1^{er} et 2 septembre, les ministres chargés des transports ont trouvé un accord unanime sur le caractère optionnel d'Eurovignette III et du principe d'affectation des recettes aux transports. Concernant l'assiette de calcul de la redevance, ils se sont entendus

pour ne pas inclure de nouvelles externalités comme les émissions de CO₂ ou les accidents, tandis que le doute plane sur le maintien de la gestion.

Malgré cette orientation défavorable des Etats, la FNTP et la FIEC ne manqueront pas d'arguments en faveur d'un renforcement de l'Eurovignette III. Le principe d'affectation des

recettes aux infrastructures pourra être défendu au Parlement, qui est opposé à une redevance purement optionnelle, et détient, en l'occurrence, un pouvoir de décision égal à celui du Conseil.

Marchés publics écologiques : la Commission expose une Communication aux implications incertaines

Avec la Communication sur les marchés publics écologiques (MPE), la Commission a dévoilé le 16 juillet dernier son plan d'action pour généraliser à l'échelle européenne la prise en compte des critères environnementaux dans les marchés publics. Cette Communication intéresse toutes des procédures, qu'elles soient ou non au-dessus des seuils prévus par les directives européennes.

A ce stade, la Commission propose une seule initiative législative, relative aux fournitures. Elle souhaiterait ainsi introduire des seuils minimaux de performance énergétique ou environnementale dans les marchés publics de fourniture. Elle propose une extension de l'étiquetage obligatoire des produits énergétiquement efficaces à une gamme plus large. Un groupe de travail ad hoc

se penche déjà sur les conditions d'application d'un tel étiquetage aux bâtiments.

Au-delà, la Commission propose une démarche volontaire des Etats en matière de MPE, dont les critères de référence seraient élaborés à travers une procédure de consultation impliquant les secteurs concernés.

Or le secteur de la construction est le premier des dix secteurs prioritaires identifiés pour le développement des critères environnementaux, mais la première série de critères déjà identifiée par un groupe d'experts des Etats membres ne s'applique qu'au secteur du bâtiment. Diffusés dans un kit de formation à l'intention des donneurs d'ordres, ces critères ont vocation à se développer progressivement.

Démuni à ce stade de critères uniformes, le

secteur des Travaux Publics se trouve quant à lui dans une posture incertaine. **Les exigences pour la construction d'infrastructures pourrait être développées prochainement en lien avec les travaux de normalisation menés sur le cycle de vie des ouvrages** (ISO TC 59 et CEN TC 350) ou par l'inclusion de références à des systèmes de management environnemental globaux, du type EMAS ou ISO 14 001...

Les indications de la Commission soulèvent finalement plus de questions qu'elles n'en résolvent. Mais le Plan d'action doit être proposé à l'approbation du Parlement européen et des Etats membres, ce qui laisse une marge de manœuvre pour une action conjointe des Commission Marchés et Europe-International/SEFI de la FNTP.

Le Parlement pour une politique affirmée dans les transports

Le Parlement européen a réaffirmé cet été la valeur ajoutée européenne en matière de transports en adoptant à une large majorité trois résolutions spécifiques, portant sur la mobilité urbaine, la logistique de marchandise et la politique portuaire européenne. Ces textes non-législatifs répondent à des initiatives de la Commission.

Concernant la politique portuaire, les députés appellent la Commission à adopter dès 2008 des orientations communautaires pour la mise en œuvre de la législation environnementale aux aménagements portuaires, ainsi que des lignes directrices clarifiant les règles d'octroi d'aides d'Etat au secteur. Ils appellent à une réflexion sur les infrastructures portuaires lors de l'examen à mi-parcours du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) en 2010, et notamment une

analyse des besoins de liaisons multimodales entre les ports et leur arrière-pays.

En matière de fret, le Parlement a rappelé les leviers à disposition pour développer les transports plus écologiques et les modes moins polluants. Il demande ainsi la mise en place de « corridors verts » de transport de marchandise ; la coordination des plans d'investissements nationaux pour le développement des infrastructures ; l'élargissement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) aux zones générant de forts volumes de trafic ; et la nomination de « coordinateurs des corridors de haut niveau ». Les fonds communautaires devraient être selon lui concentrés sur l'efficacité, l'interopérabilité et la modernisation de l'infrastructure ferroviaire et des nœuds intermodaux tels que les terminaux de l'arrière-

pays, plateformes intérieures et ports secs. Enfin, il souhaite l'adoption de recommandations européennes pour les contrats pluriannuels de financement de la maintenance et du renouvellement des infrastructures ferroviaires. L'adoption de cette résolution fut plus généralement l'occasion d'appeler l'UE à réfléchir à la place des infrastructures stratégiques de transports dans le budget communautaire, notamment lors de la révision du budget en 2009. **Car il faut, selon les députés, « éviter de répéter les erreurs passées » que furent l'adoption en 2006 d'un budget minimaliste pour les réseaux transeuropéens de transport, ainsi que l'exclusion des transports interurbains du budget de la politique régionale, première ligne budgétaire de l'Union.**

En bref...

Du nouveau dans le Vocabulaire Commun des Marchés Publics (CPV)

Une révision du système de classification unique *Common Procurement Vocabulary* va entrer en vigueur le 15 septembre 2008. Cette nomenclature officielle et obligatoire pour la description de l'objet des marchés publics dans l'Union doit en effet couvrir les derniers développements des marchés

de fournitures, travaux et services. La nouvelle révision, adoptée fin 2007, crée ainsi de nouveaux codes pour la construction, qui peuvent être consultés sur [l'Extranet Europe](#).

Pour rappel, il n'existe pas de tableau de correspondance du CPV avec la nomenclature statistique NAF ou avec les codes d'Identification Professionnelle, car ces trois systèmes n'ont pas la même fonction.

Pour toute information complémentaire

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

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