

Actualité européenne - Les États membres appuient le développement de systèmes de transport intelligent (STI) mais freinent sur l'Eurovignette

Les systèmes de transport intelligent (STI) ont le vent en poupe. Le plan d'action proposé par la Commission fin 2008 pour leur développement (voir ELPS n°83) a été approuvé par les ministres des Transports des Vingt-sept, réunis en Conseil les 30 et 31 mars derniers. La directive sur les STI dans le secteur routier n'a pas encore été examinée, mais les États soutiennent l'élaboration de spécifications fonctionnelles européennes pour les STI, afin d'assurer leur compatibilité, interopérabilité, efficacité transfrontalière, et continuité de service. Des initiatives réglementaires devraient également voir le jour pour garantir la performance des systèmes.

Les STI recouvrent une large palette d'applications des technologies d'information et de communication instantanée visant à améliorer l'utilisation des infrastructures. Ils concernent tout d'abord l'exploitation des infrastructures, avec les systèmes de péage électronique, les systèmes de gestion du trafic, l'information de l'utilisateur – transporteur, ainsi qu'une liste importante d'applications embarquées comme *eCall*, système d'alerte automatique en cas d'accident de la route, ou le système *alcolock* de contrôle de l'alcoolémie préalable à l'allumage du véhicule.

Les États n'excluent pas le recours au financement comme moyen d'action pour développer ces systèmes. Ils évoquent ainsi le recours à la ligne budgétaire du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T) qui finance aujourd'hui principalement des projets structurants européens. Une telle évolution pourrait donc se faire au détriment d'infrastructure nouvelle, voire des projets déjà engagés. **Dans un document de consultation sur le RTE-T, la Commission suggère également de soutenir davantage les projets innovants**

de STI au moyen du budget RTE-T, ce que contestent vivement la FNTP et la FIEC dans leur contribution et leurs interventions auprès des institutions européennes.

Eurovignette

Le Conseil Transport du 31 mars a également poursuivi l'examen de la directive Eurovignette III, qui vise à intégrer des coûts externes liés à la circulation des poids lourds (congestion, pollution atmosphérique et sonore, voir ELPS n°76) dans les redevances et péages routiers.

L'Allemagne et le Royaume-Uni tirent argument du contexte de crise pour reporter toute décision sur ce texte. Les ministres ont pu toutefois s'exprimer sur le fond, et les positions demeurent tranchées. Le point de divergence principal est la prise en compte du coût de la congestion dans l'Eurovignette. Cette disposition permettrait d'augmenter la redevance en fonction de l'encombrement des routes. Certains pays comme la Roumanie s'opposent par principe à l'intégration de cette externalité. Pour parvenir à un accord sur ce texte sous sa présidence, la République tchèque, a proposé – sans réunir de consensus – une application différée du surcoût lié congestion.

Enfin, la disposition essentielle de cette proposition défendue par la FNTP, l'affectation des recettes de la redevance aux infrastructures, fait toujours débat.

Les perspectives d'accord sous présidence tchèque apparaissent donc faibles et la Suède et l'Espagne, qui se succéderont à la présidence de l'Union en 2010, comptent parmi les opposants traditionnels à l'Eurovignette...

Dossiers importants

Libéralisation du marché de l'électricité et du gaz : les députés européens et États membres trouvent un compromis

Le 23 mars, les rapporteurs du troisième « paquet législatif » pour la libéralisation du marché intérieur de l'électricité et du gaz sont parvenus à un compromis entre le Parlement, le Conseil et la Commission. Proposés par la Commission en octobre 2006, les cinq textes ont été approuvés dans leur version finale par le Conseil dès le 27 mars, et le 31 mars par la commission Énergie du Parlement. L'essentiel des dispositions entrera en vigueur 18 mois après publication des textes au Journal Officiel de l'UE.

L'adoption de ce paquet achoppait essentiellement sur la question de la séparation patrimoniale (*ownership unbundling*) entre la propriété des réseaux et la production et distribution d'énergie. Le Parlement a finalement accepté de s'aligner sur la position ouverte du Conseil, laissant une alternative entre trois modèles :

- **la séparation patrimoniale**, c'est-à-dire une dissociation intégrale des structures de propriété,
- **l'opérateur de système indépendant**,

location des activités de gestion du réseau, le réseau restant propriété de la société énergétique intégrée,

- **et le gestionnaire de transport indépendant**, option défendue par la France dans laquelle la propriété et la gestion du réseau demeure intégrée dans la même société, ce qui permet de maintenir Réseau de Transport d'Électricité (RTE) dans le giron d'EDF.

Intégration européenne du marché

L'adoption du troisième paquet énergétique lance un mouvement

d'intégration à l'échelle européenne des régulateurs énergétiques et gestionnaires de réseaux nationaux. Ainsi, **une Agence de coopération des régulateurs de l'énergie est instituée**. Elle sera chargée d'adopter des avis, mais pourra faire usage de pouvoirs décisionnels dans certains cas. Les

Réseaux Européens des Gestionnaires de Réseaux de Transport/Transmission de Gaz et d'Électricité sont également créés. **Une de leurs tâches principales sera de planifier le réseau européen, au moyen de plans européens de développement du réseau sur 10 ans, mis à jour sur base biennale.**

La Commission devra par ailleurs adopter des codes contraignants sur la sécurité et la fiabilité des réseaux, les raccordements, l'accès au réseau, l'interopérabilité, et l'efficacité énergétique des réseaux.

La TVA réduite pérennisée pour la rénovation des logements privés

Après 8 mois de discussions ardues, les 27 ministres des Finances ont enfin trouvé un accord à l'unanimité sur la révision de la directive concernant les taux réduits de TVA en Europe. Les six États dont l'Allemagne, qui étaient opposés au principe même de TVA réduite, se contenteront d'une déclaration annexée à l'accord.

La révision pérennise la TVA réduite pour la rénovation des logements privés, qui était jusqu'alors applicable à titre dérogatoire et transitoire jusqu'à fin 2010. La révision maintient par ailleurs en l'état la TVA réduite applicable au logement social. **L'accord trouvé ne prévoit donc pas d'élargissement de la TVA réduite au secteur de logement**

dans son ensemble, contrairement à ce que proposait la Commission.

Au niveau du Conseil, cet accord devrait clôturer définitivement la possibilité d'étendre le champ de la TVA réduite, y compris l'option de la « TVA verte », en dehors de toute réforme globale du régime de fiscalité indirecte.

Accord des États sur les 5 Md€ en faveur des réseaux d'énergie et du développement rural pour 2009-2010

Le programme d'investissement européen de 5 milliards d'euros en faveur des infrastructures d'énergie et du développement rural, proposé dans le cadre du plan européen de relance, serait proche de l'adoption (ELPS n°85). Le Conseil européen du 20 mars a trouvé un accord sur le financement des projets énergétiques, désormais porté à 4 milliards d'euros, et a fixé définitivement la répartition des financements sur chacun des projets. Un seul point fait encore l'objet d'un désaccord entre le Conseil et le Parlement européen, à savoir la

possibilité de réemployer les fonds dédiés à un projet qui ne parviendrait pas en phase d'investissement avant septembre 2010.

Concernant la partie du programme dédiée au développement rural (1 Md€), l'accord définitif a été atteint. Cette enveloppe serait répartie entre les 27 États membres, qui devraient les affecter eux-mêmes dans des actions de développement des réseaux d'Internet haut débit en zone rurale, gestion de l'eau, changement climatique, énergies renouvelables, ou restructuration

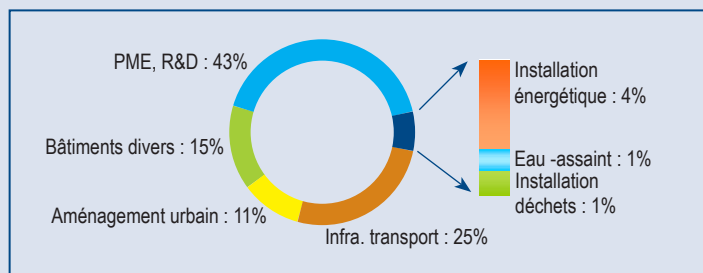
agricole. Des programmes nationaux de développement rural devront pour cela être présentés à la Commission d'ici au 15 juillet 2009.

Si les actes législatifs du programme sont effectivement adoptés par le Conseil le 27 avril, les 5 Md€ seront **financé par les budgets 2009 et 2010, voire 2011, avec 2,6 Md€ de crédits d'engagement dès 2009.**

La liste définitive des projets énergétiques est [disponible sur l'extranet Europe](#).

En bref

Bilan 2008 de la BEI



Dans son bilan d'activité 2008, la BEI indique avoir investi **4,65 milliards d'euros en prêts dans des projets français en 2008**. Cela représente 1,2 milliards investis dans les infrastructures de transport, et 800 millions dans d'autres projets de Travaux Publics.

NB : le 3 avril, le Conseil des gouverneurs de la BEI a approuvé une augmentation immédiate de capital de 67 milliards d'euros, ce qui porte le capital souscrit de la BEI à 232,4 milliards.

Nouveau Président à BusinessEurope

Le Conseil des Présidents de BusinessEurope a élu à l'unanimité Jürgen R. Thumann à la présidence de BusinessEurope, organisation européenne du patronat. Il remplace Ernest-Antoine Seillière, qui a pris la présidence de l'organisation en 2005, et achèvera son second mandat le 30 juin 2009. M. Thumann est élu pour une période de deux ans, renouvelable une fois.

Un nouveau Représentant Permanent français à Bruxelles

Pierre Sellal, un des grands artisans du succès de la présidence française, a été nommé Secrétaire général du Quai d'Orsay. Lui succède au poste de Représentant permanent de la France auprès de l'UE, à compter du 14 avril 2009, Philippe Etienne, grand connaisseur des dossiers européens. Philippe Étienne a déjà été en poste à la Représentation Permanente auprès de l'Union en 1988-1991 puis 1997-2002.

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