

Actualité européenne

Derniers développements sur les financements européens du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)

Daniel TARDY, Président de la Fédération de l'Industrie Européenne de la Construction (FIEC), s'est entretenu avec le Commissaire européen en charge des Transports, Jacques BARROT, le 22 février dernier. Cette réunion a été l'occasion de rappeler les préoccupations du secteur sur la faiblesse des cofinancements européens pour soutenir le développement des infrastructures de transport.

Sur la période 2007-2013, entre 4,5 et 5 milliards d'euros seulement devraient être consacrés aux 30 projets prioritaires, soit 700 millions d'euros par an en moyenne. Les engagements pris par les Etats eux-mêmes seront donc déterminants. Ils sont invités à présenter leurs demandes de subventions à la Commission d'ici juin 2007, et les arbitrages financiers seront rendus en octobre prochain.

Pour la France, la liaison ferroviaire Lyon-Turin devrait être privilégiée. Mais d'autres sections sont potentiellement concernées : la LGV Tours-Bordeaux, la LGV Nîmes-Montpellier, la LGV Est (2^{ème} phase), le canal Seine Nord, la LGV Rhin Rhône et des études sur les liaisons France-Espagne.

Extension du RTE-T aux pays voisins de l'Union européenne

Le 31 janvier 2007, la Commission européenne a présenté des « Lignes directrices concernant les liaisons avec les pays voisins ». Ces lignes directrices constituent le volet transport de la politique européenne de voisinage (voir encadré). Elles confirment les cinq axes de transport déjà identifiés comme les plus importants pour le commerce entre l'Union européenne et les pays voisins en décembre 2005 par le groupe de haut niveau constitué à cet effet :

- **Les autoroutes de la mer**, qui relie la mer Baltique, la mer de Barents, l'océan Atlantique, la mer Méditerranée, la mer Noire et la mer

Caspienne, ainsi que les pays littoraux situés dans les zones maritimes, avec une extension à travers le canal de Suez vers la mer Rouge.

- **L'axe nord**, qui relie le nord de l'UE avec la Norvège au nord, et avec la Biélorussie et la Russie à l'est (y compris une liaison avec la région de la mer de Barents reliant la Norvège à la Russie par la Suède et la Finlande). Cet axe comprend plusieurs ramifications, prolongeant ou croisant les axes prioritaires n° 1, 12, 20, 23, 25 et 27.

- **L'axe central**, qui relie le centre de l'UE à l'Ukraine et à la mer Noire, ainsi qu'à la mer Caspienne par une liaison de navigation intérieure (y compris une liaison entre l'Ukraine et le transsibérien, et une liaison par navigation intérieure du Don/de la Volga vers la mer Baltique). Cet axe prolonge en particulier les axes n° 6 et 22 du RTE-T.

- **L'axe sud-est**, qui relie l'UE aux Balkans et à la Turquie, avec le Caucase méridional et la mer Caspienne, ainsi qu'avec le Moyen-Orient jusqu'à l'Égypte et la mer Rouge. Cet axe est connecté aux axes n° 6, 17 et 22 du RTE-T.

- **L'axe sud-ouest**, qui relie le sud-ouest de l'UE à la Suisse et au Maroc, avec la liaison trans-maghrébine reliant Maroc, Algérie et Tunisie, et son extension vers l'Égypte. Cet axe entre dans le prolongement de l'axe n° 16 du RTE-T.

A noter : ce document tient compte des résultats d'une consultation publique organisée en 2006, à laquelle la FIEC avait participé. Tout en soutenant à la fois les cinq axes de transports identifiés par le Groupe ainsi que les actions à caractère transversal envisagées pour accélérer l'avancement des connexions, la FIEC avait toutefois rappelé ses priorités, à savoir :

- La réalisation des projets prioritaires du RTE-T,
- L'identification d'axes vers les pays voisins qui constituent le prolongement des projets prioritaires du RTE-T.

La politique européenne de voisinage (PEV)

Placée sous la responsabilité de la Commissaire en charge des relations extérieures, Benita Ferrero-Waldner, la PEV a été mise en place à la suite des élargissements récents, pour faire face aux défis posés par les nouvelles frontières extérieures de l'Union. Cette politique couvre l'ensemble des relations qu'entretient l'Union européenne avec ses nouveaux voisins. Elle prend principalement la forme d'accords bilatéraux, et couvre un vaste champ de domaines tant économiques que politiques.

La PEV constitue une sorte d'alternative à l'adhésion à l'Union. Elle s'applique aux voisins terrestres ou maritimes de l'Union, soit à 16 pays : Algérie, Arménie, Azerbaïdjan, Biélorussie, Égypte, Georgie, Israël, Jordanie, Liban, Libye, Moldavie, Maroc, Autorité palestinienne, Syrie, Tunisie et Ukraine. La Russie est liée à l'Union européenne par un partenariat spécifique.

Révision de la directive-cadre « Déchets » : bilan encourageant de la première lecture au Parlement européen pour le secteur des Travaux Publics

La FNTP est satisfaite des résultats du vote en plénière sur la proposition de révision de la directive-cadre « Déchets », intervenu le 15 février 2007. Le rapport de Caroline Jackson (PPE-DE, UK) a été adopté par 651 voix pour, 19 voix contre et 16 abstentions.

Les députés ont notamment voté l'amendement proposé par le secteur, visant à **exclure du**

champ d'application de la directive les terres et les déblais inertes de chantiers (voir ELPS 60).

Si elle est confirmée au cours de la procédure d'adoption, cette exclusion signifie concrètement que les terres et déblais inertes non pollués qui sont réutilisés sur le site même ou sur un autre site ne seront plus considérés comme des déchets.

Par ailleurs, les députés ont introduit une demande de proposition législative visant à définir les sous-produits qui ne seraient plus considérés comme des déchets. Il s'agit globalement d'une prise en compte importante des demandes du secteur.

Toutefois, la procédure législative n'est pas achevée. Au sein du Conseil de l'Union, seuls

deux Etats membres soutiennent cette position : la France et la République tchèque. La FNTP a en effet convaincu le Ministère de l'Ecologie français du bien-fondé de sa proposition. Mais il reste 25 Etats membres à sensibiliser. L'objectif est d'éviter une procédure de conciliation (ou

« troisième lecture »), car en cas de désaccord persistant entre le Parlement et le Conseil, celle-ci pourrait conduire à une remise en cause globale du texte.

La révision de la directive-cadre « déchets » est le sujet que la FNTP a choisi de soumettre à

des étudiants pour sa deuxième participation au concours inter écoles « Lobbying Europe ». Cinq groupes représentant des grandes écoles devront en dégager les principaux enjeux pour le secteur et proposer une stratégie de lobbying correspondante auprès des Institutions européennes.

La Commission propose une réforme globale des règles applicables à la libre circulation des marchandises

La Commission a présenté le 14 février un ensemble de propositions législatives destinées à améliorer les conditions de libre circulation des marchandises, qui ne sont pas encore totalement satisfaisantes au sein de l'Union.

Elle propose notamment un règlement global sur les réglementations techniques nationales qui ne font pas l'objet d'une harmonisation au niveau communautaire et dont le respect est obligatoire pour la commercialisation ou l'utilisation d'un produit. Il peut s'agir des caractéristiques requises pour le produit ou le type de produit tels que les niveaux de qualité, de performance, de sécurité ou les dimensions, y compris les essais, le conditionnement, le marquage ou l'étiquetage et les procédures d'évaluation de la conformité. Tel est le cas, par exemple, des différentes réglementations nationales applicables aux engins à chenilles dans le domaine de la sécurité routière et qui impliquent des tests coûteux à la charge des

entreprises. La proposition traite deux aspects de la libre circulation des biens dans le domaine non harmonisé: elle fixe la procédure que les autorités nationales devront suivre lorsqu'elles ont l'intention d'imposer une règle technique nationale (c'est-à-dire ne pas appliquer la reconnaissance mutuelle) et prévoit également l'établissement d'au moins un «point de contact produit» dans chaque Etat membre, dont la tâche principale consistera à fournir des renseignements sur les règles techniques applicables ou à renvoyer les opérateurs aux autorités/organisations compétentes.

Dans les 22 secteurs qui font l'objet de dispositions harmonisées, tels que les produits de construction, **la Commission propose d'améliorer les règles pour la surveillance du marché, l'accréditation et le marquage CE.** La proposition de décision établit des définitions harmonisées, des obligations communes pour les opérateurs économiques, des critères pour

la sélection des organismes d'évaluation de la conformité, des critères pour les autorités notifiantes nationales et des règles pour la procédure de notification. La décision propose également les règles présidant au choix des procédures d'évaluation de la conformité. Elle fournit une définition unique du marquage CE ainsi que des règles en matière de responsabilité pour ceux qui sont chargés de l'apposer et assure sa protection en tant que marque communautaire collective dans le prolongement des directives en vigueur. Dans le cadre de la révision de la directive « Produits de construction », la FNTP et la FIEC ont fait part de préoccupations spécifiques pour que le marquage CE soit réellement utile aux entreprises de construction (utilisation complémentaire de marques volontaires, non implication des entreprises de construction dans l'apposition du marquage CE, etc.).

Santé et sécurité au travail : la Commission présente sa nouvelle stratégie

La Commission a adopté le 22 février 2007 sa nouvelle stratégie 2007-2012 concernant la santé et la sécurité au travail. Elle a également présenté le bilan de la stratégie 2000-2006.

La stratégie 2000-2006 en matière de santé et de sécurité au travail a permis une amélioration radicale de la situation, en particulier dans les Etats membres qui ont conçu des stratégies nationales ciblées. La diminution moyenne des accidents mortels est de 17% et les accidents entraînant une absence au travail de trois jours ou plus ont diminué de 23%. La Commission souligne toutefois que cette baisse n'est pas homogène. Pour certaines catégories de travailleurs (les jeunes, les travailleurs âgés, les migrants), d'entreprises (les PME) ou de secteurs d'acti-

vités (la construction, l'agriculture, le transport, les services médicaux et sociaux), les taux d'accidents du travail et de maladies professionnelles restent bien supérieurs aux moyennes de l'Union.

La Commission vise une réduction de 25% des maladies professionnelles et accidents du travail d'ici 2012. Cette stratégie repose essentiellement sur la prévention notamment des troubles musculo-squelettiques et des agents cancérigènes et l'échange de bonnes pratiques.

Il s'agit également d'améliorer les règles existantes. Un rapport (prévu avant fin 2007, mais le document interprétatif annoncé pour simplifier son application ne devrait pas être prêt avant fin 2009) sera publié pour évaluer la mise en

oeuvre des directives 92/57 (chantiers temporaires ou mobiles), 92/58 (signalisation de sécurité et/ou de santé au travail), 92/91 (industries extractives par forage) et 92/104 (industries extractives à ciel ouvert ou souterraines).

La Commission entend aussi poursuivre l'élaboration de guides pratiques sur les chantiers temporaires ou mobiles, les champs électromagnétiques, et les rayonnements optiques. Elle pourrait également formuler des recommandations sur les modalités de coopération entre employeurs présents sur un même lieu de travail où coexistent plusieurs niveaux de sous-traitance ainsi que sur l'accès à des services de prévention de qualité pour les PME.

En bref...

Lancement du débat sur l'internalisation des coûts externes des transports

La Commission a lancé une étude dans les 27 Etats membres ainsi qu'en Norvège et en Suisse pour évaluer les coûts externes du transport.

Les conclusions de cette étude serviront de base aux calculs de la tarification des infrastructures et à l'analyse d'impact de l'internalisation de ces coûts pour l'ensemble des modes de transports. Cette méthodologie accompagnera le processus de transposition de la directive « Eurovignette » dans les Etats membres. L'étude doit envisager l'utilisation du péage comme outil d'internalisation des coûts externes dans les

différentes branches du transport, ainsi que les effets de l'internalisation. Il s'agit de couvrir l'ensemble des coûts externes engendrés par le secteur des transports (y compris les coûts liés à la congestion, à la pollution, voire aux accidents).

Cette approche a été soutenue par les Ministres des Transports des 27 dans des conclusions adoptées le 19 février 2007. Ces derniers considèrent que des systèmes de tarification pourraient effectivement contribuer au financement des infrastructures et à une utilisation optimale des transports.

Pour toute information complémentaire

Marie EILLER (Tél. : 01 44 13 31 86 / Fax : 01 44 13 32 73 / Email : eillerm@fnftp.fr)

Clémence MALARET (Tél. : 01 44 13 31 06 / Fax : 01 44 13 32 73 / Email : malaretc@fnftp.fr) ou europe@fnftp.fr