

Actualité européenne -

Le traité de réforme signé par les 27 : éléments essentiels et prochaines étapes

Les dirigeants européens se sont entendus sur le projet de traité « simplifié » le 18 octobre 2007. Ce dernier sera signé officiellement le 13 décembre prochain dans la capitale portugaise.

Pour entrer en vigueur, le traité doit être ratifié par les 27 Etats membres. La plupart des Etats souhaitent procéder à la ratification avant fin 2008, pour une application au 1^{er} janvier 2009. Pour certains observateurs, les élections européennes de juin 2009 semblent être une échéance plus réaliste pour l'obtention des 27 ratifications nécessaires. Sur les 27 Etats membres, seule l'Irlande devrait le ratifier par référendum. Tous les autres Etats membres procéderont par voie parlementaire. En France, Nicolas Sarkozy souhaite que la ratification ait lieu dès le mois de décembre 2007.

Le nouveau traité a perdu tout caractère constitutionnel mais reprend l'essentiel des réformes prévues par le projet de traité constitutionnel rejeté en mai 2005 par la France. Parmi les éléments susceptibles d'intéresser le secteur : le traité permettra des avancées en matière de **politique énergétique** ou de **coordination économique**. Il reconnaît également **l'utilité des services publics**.

Sur le plan institutionnel, le traité prévoit :

- **Un rôle accru des parlements nationaux**, notamment grâce au développement de leur droit d'information et de leur pouvoir de contrôle de la subsidiarité ;
- **Un président stable pour le Conseil européen**, élu par ses pairs pour 2 ans et demi, qui devrait prendre ses fonctions dès l'entrée en vigueur du nouveau traité ;
- Le poste envisagé de "ministre des Affaires étrangères" a été abandonné au profit d'un Haut Représentant pour la politique étrangère. Celui-ci présidera le Conseil des Affaires générales et des Relations extérieures ;
- **A partir de 2014, la Commission sera réduite en taille.** Le nombre de commissaires ne sera plus égal à celui des Etats membres. La Commission européenne comptera 18 commissaires (soit les deux tiers du nombre d'Etats membres). Les Commissaires seront choisis sur un système de rotation égalitaire entre les Etats membres pour un mandat de 5 ans ;
- **Le nombre de parlementaires européens n'excèdera pas 750** (ils sont 785 depuis le 1^{er} janvier 2007). Le nombre de députés par pays sera fixé dans le traité par un système proportionnel dégressif avec un maximum de 96 et un minimum de 6 pour chaque pays. **La France comptera 74 députés (contre 78 actuellement).**

Dossiers importants

La Commission souhaite dynamiser le transport européen de marchandises

La Commission a présenté le 19 octobre un ensemble d'initiatives visant à dynamiser le fret européen. Les mesures envisagées mettent l'accent sur les modes alternatifs à la route.

Une première Communication porte sur la mise en place d'un **réseau européen ferroviaire dédié au fret**.

Afin de créer ce réseau, la Commission prévoit 6 séries d'actions :

- **La création de corridors ferroviaires dédiés au fret** et dotés d'un statut juridique commun ;
- **L'amélioration de la qualité du service de fret ferroviaire européen**, notamment au travers d'**indicateurs de qualité**, qu'elle proposera d'ici fin 2009 ;
- **L'amélioration des capacités** de l'infrastructure des corridors ;
- **Une coordination accrue pour l'allocation des sillons** et des règles de priorité harmonisées pour le fret international ;
- **L'instauration de règles de priorité** en cas de perturbation du trafic ;
- **Le soutien des investissements** en faveur

des services ferroviaires annexes (terminaux, gares de triage...).

Le document de la Commission comporte une proposition indicative cartographiée de ce que pourrait être ce réseau de fret européen. Sur le territoire français, les deux axes proposés correspondent approximativement aux autoroutes ferroviaires existantes, qui vont du nord au sud :

- L'autoroute ferroviaire atlantique ECOFRET (sur le versant atlantique) ;
- L'axe ferroviaire de marchandises Rhin-Rhône-Méditerranée occidentale FERRMED (sur le versant est).

La proposition pour le développement d'un réseau ferroviaire à priorité fret est annoncée pour courant 2008. La structure prévue de corridors devrait être mise en place en 2012.

Concernant le **transport de marchandises par voie maritime**, la Commission propose trois séries de mesures :

- **dynamiser les ports européens**

L'amélioration des performances des ports

européens et des liaisons avec l'arrière-pays restera à la charge des Etats membres.

Mais la Commission prévoit :

- la publication en 2008 de lignes directrices d'octroi des aides d'Etat aux ports,
- l'extension du champ d'application de la directive sur la transparence des relations financières entre les Etats membres et les entreprises publiques (*) à tous les ports marchands.

- **développer un véritable espace maritime européen sans frontières**

Le principal problème à régler porte sur les trajets intra-communautaires (appelés couramment « transport maritime de courte distance »), qui sont actuellement considérés comme des trajets internationaux et donc soumis à toute une série de formalités administratives (règles douanières et fiscales, d'immigration, de commerce, statistiques, règles sur l'environnement et les déchets, règles phytosanitaires et de protection de la santé, de la sécurité et de la sûreté...).

(*) Directive 2006/111/CE

La Commission formulera en 2008 une proposition législative sur la simplification du transport maritime à courte distance en vue d'un espace de transport maritime sans frontières.

• **développer les autoroutes de la mer**

Les autoroutes de la mer sont des liaisons

maritimes à haute fréquence et haute qualité de service et visent un objectif de transfert massif de poids lourds de la route vers la mer.

Elles constituent pour la Commission européenne une alternative aux réseaux autoroutiers classiques, à la fois en termes de coût, d'efficacité

énergétique et de respect du climat.

La Commission ouvre une **consultation publique**, avec échéance au 20 décembre 2007, pour déterminer la pertinence de la création d'indicateurs de performance de ces autoroutes.

Les « autoroutes de la mer » sont les quatre axes maritimes définis au titre du projet prioritaire n° 21 des orientations RTE-T (²) :

- Autoroute de la mer Baltique reliant les États membres riverains de la mer Baltique à ceux d'Europe centrale et occidentale, y compris l'axe passant par le canal mer du Nord/mer Baltique (2010) ;
- Autoroute de la mer de l'Europe de l'Ouest reliant le Portugal et l'Espagne à la mer du Nord et la mer d'Irlande via l'arc atlantique (2010) ;
- Autoroute de la mer de l'Europe du Sud-Est reliant la mer Adriatique à la mer Ionienne et la Méditerranée orientale afin d'englober Chypre (2010) ;
- Autoroute de la mer de l'Europe du Sud-Ouest (Méditerranée occidentale) reliant l'Espagne, la France, l'Italie et Malte, et se raccordant à l'autoroute de la mer de l'Europe du Sud-Est (2010).

(²) Décision n° 884/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004

Droit des sociétés : deux initiatives importantes de la Commission en 2008

Un "Small business Act" européen

Dans son programme de travail pour 2008, la Commission annonce qu'elle présentera une **Communication sur un « Small Business Act » pour l'Europe**. Elle ne prévoit donc pas de prendre des dispositions contraignantes à ce stade, mais semble s'orienter vers une série de mesures incitatives, en particulier pour améliorer l'accès des PME aux programmes européens. S'agissant des marchés publics, les actions éventuelles seront menées en liaison avec les États membres. La FNTP et la FFB ont rédigé une position commune sur un « Small Business Act » européen, dans laquelle **elles s'opposent à l'instauration de quotas et prônent en revanche des mesures d'accompagnement**. Pour les marchés de travaux, il ne s'agit donc pas de favoriser l'accès des PME à la commande publique dans l'attribution des marchés, mais d'améliorer leurs conditions de réalisation et de règlement.

Un statut unique pour la société privée européenne (SPE)

Face aux demandes insistantes à la fois du Parlement européen et de plusieurs organisations professionnelles représentatives des PME, la Commission a annoncé dans son programme de travail qu'elle ferait une proposition législative pour un statut de société privée européenne (SPE) à la mi-2008. Elle vient de clôturer une consultation publique pour **déterminer les obstacles que rencontrent les sociétés (et les PME en particulier) dans leurs activités transfrontalières au sein de l'UE**. Le questionnaire invitait également les parties intéressées à donner leur avis sur le **contenu d'un éventuel statut de la SPE**.

Le futur statut de SPE se distinguera du statut existant de « société européenne » (SE), dont les faiblesses ont été mises en valeur, notamment par le Parlement européen, dans sa **résolution du 1^{er} février 2007 (³)**.

Ainsi, alors que la SE couvre *de facto* les sociétés de grande taille (avec un capital minimum

de 120 000 euro), la SPE devrait se concentrer sur les PME : **le PE propose un capital social minimal de 10 000 euros au moment de l'immatriculation**.

Le PE soutient la **possibilité pour une SPE d'être constituée ex nihilo**, en plus des modalités qui existent déjà dans le statut de la SE (sur la base d'une société existante, ou suivant une fusion, ou dans le contexte d'une filiale commune). La SPE devrait en outre avoir la possibilité de se transformer en SE.

Le choix d'un statut uniforme ne dispense pas de laisser le choix aux acteurs économiques entre plusieurs options, par exemple en matière de structure

Le statut devrait en effet se concentrer sur la création de la société, mais également sur son organisation, la teneur de ses statuts, la responsabilité du gérant, la responsabilité des gérants et des associés en cas de diminution de l'actif net, les comptes annuels, les possibilités de transformations, la dissolution, liquidation, insolvabilité et cessation des paiements.

(³) Résolution du Parlement européen n° 2006/20013 (INI)

En résumé, les caractéristiques essentielles du futur projet réglementaire de statut de SPE seraient :

- La préservation de la liberté contractuelle
- L'absence de référence à la législation nationale
- Le caractère facultatif du statut de SPE
- La possibilité de constitution d'une SPE ex nihilo
- L'exigence d'un capital minimal de 10 000 euros

En bref...

Taxation de la circulation des poids lourds :

la France devrait soutenir une révision de la directive Eurovignette

Alors que les conclusions du Grenelle de l'Environnement, prévoient l'instauration d'une taxe kilométrique sur les poids lourds pour l'utilisation du réseau routier non concédé, la France devrait également soutenir le principe d'une révision de la directive Eurovignette afin qu'elle intègre les coûts externes dans le calcul du coût du transport routier de poids lourds. L'actuelle version de la directive ne prend en compte que les coûts d'infrastructures, c'est à dire « les coûts de construction, d'exploitation, d'entretien et de développement du réseau d'infrastructure concerné ». Comme elle l'avait annoncé, la Commission prépare actuellement **sa stratégie d'internalisation des coûts externes engendrés par les différents modes de transport**. La présentation de cette stratégie, qui dépasse le seul mode routier, est une obligation inscrite dans la directive Eurovignette, avec une échéance fixée au 10 juin 2008.

C'est dans cette optique que la Commission a lancé une consultation publique le 29 octobre 2007. Les parties intéressées ont jusqu'au 31 décembre pour y réagir.

Les fédérations régionales visitent le Parlement européen

La FNTP organise, en liaison avec la Commission Europe-International/SEFI, une réunion des présidents et secrétaires généraux de FRTP le 29 novembre 2007, à Bruxelles. Elle poursuit ainsi son action de sensibilisation des entreprises du secteur des travaux publics aux affaires européennes.

Les participants seront reçus dans les locaux de la Fédération européenne de la construction (FIEC) puis au Parlement européen. Plusieurs députés européens ainsi que le Conseiller Transport de la Représentation française auprès de l'UE aborderont les dossiers européens intéressant le secteur, notamment la révision du cadre budgétaire de l'Union européenne, la politique régionale, la politique sociale et la politique des transports.

Pour toute information complémentaire

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

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