

Dernière minute - Les Irlandais relancent la ratification du traité de Lisbonne

Avec un sursaut clair de la participation (59 %), c'est par 67,13 % de oui que les Irlandais ont approuvé par référendum, vendredi 2 octobre, la ratification du traité de Lisbonne. Signé le 13 décembre 2007 par les chefs d'États et de gouvernement de l'UE, le traité est donc d'ores et déjà ratifié par 25 États sur 27. Les regards se tournent désormais vers les Présidents de la Pologne et de la République Tchèque, qui n'ont toujours pas signé les lois de ratification du traité, pourtant approuvées par les parlements de leurs deux pays.

Entre autres dispositions, le traité de Lisbonne institue les postes de Président du Conseil européen et de « ministre » des affaires étrangères de l'UE. Il facilite également l'obtention de la majorité qualifiée des États au sein du Conseil, et élargit les pouvoirs du Parlement et des parlements nationaux. Il pose enfin les bases d'une politique énergétique européenne, et crée un droit d'initiative législative citoyenne par 1 million de citoyens de l'Union.

Actualité européenne - Premier bilan d'étape sur les mesures de relance des États membres

Présenté en novembre 2008, le Plan de relance économique européen de la Commission a prévu des investissements communautaires pour la relance (pour 30 Md€), mais ne prévoyait pas de coordination contraignante des mesures de relance nationales. Ce plan exposait un cadre général sur les objectifs à poursuivre par les États membres pour un budget cumulé de 370 Md€. Un an plus tard, la Commission effectue un bilan d'étape des plans de relance nationaux et de leur impact en termes de « croissance verte ». L'analyse est complexe, d'abord parce qu'il est difficile de distinguer les mesures de relance au sens strict de celles présentées comme telles a posteriori, mais surtout parce qu'il n'y a pas de définition commune des « investissements verts ». Il apparaît toutefois que **les mesures nationales de relance, étalées de 2009 à 2010 voire 2011, prennent des dimensions très variables d'un pays à l'autre : de 0,1 % du PIB à Chypre à 2,3 % du PIB en Espagne. La part « environnementale » de ces mesures varie également : de 1,3 % du plan de relance italien à 21 % affichés en France.**

Efficacité énergétique et énergies renouvelables

L'efficacité énergétique des bâtiments prend une place importante dans la presque totalité des États. Les mesures de relance liées à l'efficacité énergétique correspondent à des investissements allant de 17 M€ en Estonie à 3 200 M€ en Allemagne. Dix-neuf États membres ont aussi inclus les énergies renouvelables dans leurs plans de relance. Neuf d'entre eux ciblent l'éolien (Pays-Bas, Royaume-Uni...), six le solaire (France, Italie...), quatre la biomasse (République tchèque...), et seule l'Irlande a abordé les énergies marines. Le soutien total aux énergies renouvelables s'élève de 8 M€ en Slovaquie à 3 300 M€ au Royaume-Uni.

Infrastructures

Seule la moitié des États a investi ou compte investir dans les transports et infrastructures. Dix États (Allemagne, Espagne, France,

Royaume-Uni...) ont fait le choix du rail, trois seulement celui des voies navigables et des ports (Allemagne, France...). La Belgique et la Grèce ont privilégié les lignes de métro et de tramway. **Les budgets vont de 12 M€ en Estonie à 5 500 M€ en Allemagne.**

Primes à la casse et éco-innovations

Treize États ont introduit des primes à la casse, qui sont presque toujours modulées selon les émissions de CO₂ des voitures. Les primes à la casse représentent des enveloppes financières allant de 22,5 M€ en Autriche à 5 000 M€ en Allemagne. Quinze États affirment également soutenir l'éco-innovation dans le secteur automobile. Le Danemark soutient ainsi l'efficacité des carburants, et, tout comme l'Allemagne et l'Espagne, la voiture électrique ou hybride. L'Irlande projette quant à elle d'adapter à la voiture électrique 10 % de ses routes d'ici 2020 (bornes d'alimentation et raccordements au réseau). Les montants concernés par l'éco-innovation vont de 13 M€ en Estonie à 1 000 M€ au Royaume-Uni.

Eau et déchets

Les réseaux d'eau bénéficient des mesures de relance dans trois États membres, pour 20 M€ en France comme en Finlande. Deux autres États ont opté pour les travaux de protection contre les inondations (Pays-Bas, Royaume-Uni). L'axe « déchet » est aussi abordé dans quatre États, comme le Royaume-Uni, qui soutient pour 8,5 M€ les technologies de transformation des biodéchets en biomasse.

Instruments fiscaux

La moitié des États de l'Union a initié des réformes en matière de fiscalité environnementale dans le cadre de la relance, principalement afin de lier la taxation des véhicules aux émissions de CO₂. Le Royaume-Uni a par exemple augmenté les droits d'accise sur les carburants et augmenté les taxes aéroportuaires, et le Danemark a introduit la tarification intelligente des routes pour taxer plus fortement les usagers aux heures de pointes.

Dossiers importants

La Commission Barroso II prend forme

José Manuel Barroso a été investi par le Parlement européen pour un deuxième mandat consécutif de 5 ans, le 16 septembre dernier.

Mais tout indique que ce nouveau mandat ne devrait pas être une simple prolongation du premier. Dans l'intervalle de trois mois entre

les élections européennes de Juin et le vote du 16 septembre, José Manuel Barroso a dû convaincre activement sur sa reconduction. Il a pour cela donné des gages importants au couple franco-allemand et aux groupes politiques socialiste-démocrate (S&D) et libéral-démocrate (ALDE).

Il a d'abord présenté et défendu ses orientations politiques pour le mandat 2009-2014. Assez générales, elles marquent toutefois un soutien affirmé à une politique industrielle européenne et à la constitution de super-réseaux européens de l'électricité et du gaz. Le Président de la Commission

y annonce, par ailleurs, un nouveau cadre européen pour les partenariats public-privé, sans plus de précision.

En outre, José Manuel Barroso a pris quelques engagements fermes à l'égard du groupe socialiste-démocrate. **Il accepte de soumettre toute nouvelle proposition législative à l'analyse préalable de leur impact potentiel sur les droits sociaux des travailleurs, et proposera une révision de la directive sur le détachement des travailleurs, sujet sensible pour la Profession.** Il a aussi fait preuve d'ouverture envers divers demandes : un plan plus ambitieux de relance économique, une régulation efficace des marchés financiers, une proposition d'une directive-cadre sur les services publics. José Manuel Barroso a également accepté deux demandes du groupe libéral-démocrate (ALDE) : s'engager

à défendre plus fermement la création de ressources propres pour le budget de l'Union de l'après-2013, et créer, au sein de la Commission, un portefeuille spécifique pour les droits fondamentaux et les libertés civiles.

Le futur collège de Commissaires devrait être proposé par le Conseil européen fin octobre, en accord avec José Manuel Barroso. **Au moins huit des 27 commissaires actuels sont certains d'être confirmés par leurs gouvernements respectifs, dont Antonio Tajani (Italie), actuel Commissaire aux Transports, sans qu'il y ait de certitude sur son futur portefeuille.** La France devrait très certainement proposer la nomination de Michel Barnier. **Paris souhaite qu'il puisse prendre la responsabilité du Marché intérieur, de la Concurrence, ou des Affaires économiques et monétaires, mais**

ces trois portefeuilles économiques sont très convoités.

La future Commission devrait comporter un nouveau poste de Commissaire en charge du Changement climatique (appuyé par une Direction générale élargie, tandis que les Transports et l'Énergie seraient à nouveau scindés en deux Directions générales). Il est également question de créer un nouveau portefeuille consacré au « numérique » afin de remplacer le poste actuel de commissaire à la société de l'information. Enfin, l'innovation devrait être au centre de l'action de la prochaine Commission, ce qui pourrait se traduire par la création d'un poste de Commissaire à l'innovation, la nomination d'un conseiller spécial à l'innovation ou encore la prise de contrôle directe de cette question par le Président de la Commission.

Coordination des interventions des investisseurs de long terme

Initié en 2008, le renforcement du rôle de la Banque européenne d'investissement (BEI) dans le financement des infrastructures européennes se poursuit. Alors que la Banque vient d'accorder un prêt de 500 M€ à l'aménagement de l'extension du Tramway parisien des Maréchaux (pour un total de 800 M€), **le conseil des gouverneurs de la BEI a décidé, le 14 septembre, de porter à 80 Md€ l'autorisation d'emprunt de la Banque pour l'année 2009, bien au-delà du volume de prêts BEI en 2008 qui a atteint 57 Md€.**

La BEI démontre également son implication croissante en matière de coopération entre

investisseurs de long terme. Le 4 septembre, les quatre institutions fondatrices du **Club des investisseurs de long terme (Long Term Investors Club - LTIC)**, à savoir la BEI, la Caisse des Dépôts (CDC), la Cassa Depositi e Prestiti italienne (CDP) et le Kreditanstalt für Wiederaufbau allemand (KfW), ont en effet approuvé les principales caractéristiques du Fonds Marguerite. Il s'agit d'un fonds d'investissement dans les projets d'infrastructures environnementales, énergétiques et de transport situés dans l'UE (pour un montant de 1,5 Md€ à l'horizon 2011). Ce fonds apportera un financement de long terme en fonds propres,

en privilégiant les projets répondant aux objectifs climatiques de l'Union. À ce stade, il est porté par les quatre membres initiaux du « Club ». Mais l'Instituto de Crédito Oficial espagnol (ICO) et la Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski polonaise (PKO BP) pourraient aussi y adhérer, tout comme la Commission européenne. La BEI indique les quatre membres du « Club » doivent désormais procéder au recrutement de l'équipe de gestion, à la mise en place des structures juridiques du fonds, et préparer un premier « closing » avant fin 2009 (pour 750 M€).

Enfin un plan d'action européen sur la mobilité urbaine !

La Commission a finalement adopté le 30 septembre un Plan d'action pour la mobilité urbaine. **Ce plan annonce 20 actions centrées sur diverses problématiques telles que la planification des transports urbains durables, les véhicules propres, les péages urbains, et la gestion des flux.** Sa mise en œuvre sera échelonnée de 2009 à 2012. Le plan fait suite à une vaste consultation sur la mobilité urbaine à laquelle la FNTP avait participé, fondée sur un livre vert assez ambitieux qu'avait adopté par la Commission en septembre 2007.

Un premier point important du plan est l'accent mis sur la planification des transports urbains. La Commission s'engage à soutenir dès 2009 l'adoption par les collectivités de plans de mobilité urbaine durable à l'échelle des agglomérations. Elle préparera ainsi des guides non-contraignants

sur des aspects importants de ces plans, organisera un échange de bonnes pratiques, soutiendra des projets de formation, avant d'envisager des recommandations plus spécifiques. **Elle prévoit en outre d'aborder la question du lien entre transport urbain et régional en 2011, en lien avec les réseaux transeuropéen de transport. Puis elle entend se saisir en 2012 de la question du fret urbain pour considérer comment « intégrer le transport de fret dans les politiques et plans locaux et mieux gérer les flux ».**

Les péages urbains constituent l'autre axe fort du plan d'action. La Commission prévoit, dès 2009, une étude sur l'accès aux zones vertes urbaines soumises à un péage, ainsi qu'un échange d'expérience sur la mise en place de ces péages en Europe. D'autres aspects du plan

d'action ont trait à **la mise en place d'un observatoire de la mobilité durable en 2009**, et à l'accessibilité des transports urbains aux personnes à mobilité réduite (2011).

En conclusion, ce plan d'action repose surtout sur une coopération entre acteur, le lancement d'études, le financement de projets de recherche, et l'échange d'expérience. **Il ne comporte pas d'instrument financier nouveau, ni de proposition législative.** Mais la Commission mènera en 2010 une réflexion sur l'opportunité de créer un programme « Civitas Futura » pour la mobilité urbaine, et effectuera en 2012 un bilan global du plan d'actions, au terme duquel de nouvelles actions seront considérées.

Pour toute information complémentaire

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

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