

Actualité européenne -

Présidence française de l'Union européenne au second semestre 2008 : la France se prépare dès aujourd'hui

La France présidera l'Union au second semestre 2008, succédant ainsi à la Slovaquie (premier Etat issu de l'élargissement de 2004 à présider l'Union, au premier semestre 2008) et précédant la République tchèque puis la Suède en 2009.

Il s'agit d'un rendez-vous très important pour la France, une occasion de confirmer son retour au premier plan de la scène européenne.

A mesure que l'Union s'élargit, les occasions d'exercer la présidence de l'Union se raréfient. **La dernière présidence française remonte à 2000**, et avait été marquée par le Sommet de Nice et la signature du Traité éponyme, actuellement en vigueur. Notons en outre qu'il s'agira probablement de la **dernière présidence semestrielle de la France**, puisque le Traité de réforme, - actuellement examiné par la conférence intergouvernementale (CIG) et devant entrer en vigueur en 2009 -, prévoit une **présidence du Conseil européen, plus stable, d'une durée de 2 ans et demi**.

Trois débats essentiels pour le fonctionnement de l'Union marqueront la présidence française :

- **la réforme du budget de l'Union et la révision à mi parcours des perspectives financières pluriannuelles (2007-2013)**, qui implique une réflexion et des choix fondamentaux sur l'importance relative des politiques communes et les priorités de l'Union : PAC, fonds structurels, innovation, développement durable, etc.

- **la réforme institutionnelle**, liée à la fois au Traité de réforme en cours d'élaboration, mais aussi à la question de la gouvernance de la zone Euro

- **la réflexion sur la poursuite de l'agenda de Lisbonne au-delà de 2010** : ce programme de réformes, défini en 2000 à Lisbonne et visant à faire de l'UE l'économie la plus compétitive du monde à l'horizon 2010, est évidemment loin d'avoir atteint ses objectifs.

Pour s'impliquer dans la préparation de la présidence française de l'Union, le MEDEF a adopté en juin un premier document d'orientation à l'attention des pouvoirs publics français et européens. Il propose un plan d'action intitulé « **Leadership Europe** », visant précisément à lancer une « **stratégie de Lisbonne II** » doté d'objectifs chiffrés : un taux de croissance par habitant multiplié par 2, la création de 24 millions d'emplois et l'augmentation de 50% du nombre d'étudiants accédant à l'enseignement supérieur.

L'initiative Leadership Europe repose sur deux piliers :

- La formation, l'innovation et la recherche
- L'énergie et le développement durable

Tout en souscrivant aux propositions du MEDEF, la FNTP est intervenue pour qu'elles mentionnent explicitement la contribution des infrastructures aux objectifs de ce plan d'action.

Dossiers importants

Le Parlement européen prend position sur la politique européenne des transports

Plusieurs dossiers « transport » importants pour le secteur ont été examinés par le Parlement européen en juin et juillet 2007.

Adoption imminente du « 3^{ème} paquet ferroviaire »

Le Parlement est parvenu à un accord définitif avec le Conseil sur le « 3^{ème} paquet ferroviaire le 19 juin 2007 », après plus de trois années de conflit.

L'ensemble du 3^{ème} paquet législatif (composé de deux directives et d'un règlement) devrait donc être prochainement confirmé formellement.

Principal élément de ce paquet législatif, la **directive sur l'ouverture du marché pour le transport de passagers. Aux termes de l'accord, l'ouverture du marché pour le transport de passager aura lieu le 1^{er} janvier 2010.**

La directive entrera en vigueur au moment de sa publication au Journal officiel de l'UE.

Son délai de transposition est de 18 mois à compter de son entrée en vigueur.

La Commission doit présenter au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur de la directive un **rapport d'évaluation du développement de ce marché** et préparer une ouverture ultérieure.

Le troisième paquet ferroviaire comporte :

- **une directive sur le développement des chemins de fer communautaires** qui ouvre les transports internationaux de passagers à la concurrence au 1^{er} janvier 2010,
- **une directive sur la certification des compétences des conducteurs de locomotives,**
- **un règlement sur les droits et obligations des passagers du transport ferroviaire international** (information des voyageurs, conditions contractuelles, responsabilité des entreprises ferroviaires en cas d'accident, de retard ou d'annulation de service, etc.).

Deux résolutions en faveur de la taxation de la circulation routière

Le Parlement a réaffirmé ses positions en matière de politique des transports dans deux résolutions adoptées le 12 juillet 2007.

Le **rapport d'initiative du député allemand Michael Cramer (Verts/ALE)** relatif à la mise en œuvre du « 1^{er} paquet ferroviaire » dresse un **bilan mitigé des progrès accomplis dans le sens d'un report du transport de marchandises de la route vers le rail** et appelle à une accélération de ce report, notamment par un meilleur financement du mode ferroviaire, financement qui pourrait être assuré par les autres modes de transport.

Les parlementaires estiment que le mode routier est avantagé par rapport aux autres modes de transport. Selon eux en effet, les péages routiers, encadrés par la directive Eurovignette, conservent un caractère facultatif, alors qu'il existe un système de obligatoire de redevances pour l'utilisation de toutes les infrastructures

ferroviaires et pour tous les trains ⁽¹⁾.

Le Parlement invite par conséquent la Commission à proposer d'ici 2008 une directive qui alignerait l'actuelle directive Eurovignette sur le système de tarification des infrastructures ferroviaires, en imposant un péage sur toutes les routes de l'UE pour tous les poids lourds de plus de 3,5 tonnes sans exception, et dont le montant tiendrait compte des coûts externes du transport routier. Le rapport d'initiative d'Etelka BARSIPARTAKI (PPE-DE, Hongrie), portant sur la

révision à mi-parcours du Livre blanc « Transports » publié en 2001 par la Commission, en appelle également à la généralisation de la taxation de la circulation routière comme source de financement des infrastructures.

Dans la résolution adoptée, les députés sont toutefois plus nuancés concernant le transfert modal de la route vers le rail. Ils soulignent davantage, comme la version révisée du Livre Blanc, l'importance de la **comodalité, c'est-à-dire du développement harmonieux de**

l'ensemble des modes de transport dans une logique d'efficacité économique et de respect de l'environnement.

Enfin, élément essentiel pour le secteur, la résolution rappelle la contribution des infrastructures de transport à la croissance économique et plaide pour une meilleure intégration de la politique des transports dans la stratégie de Lisbonne pour la croissance et l'emploi.

(1) La directive 2001/14/CE (qui fait partie du premier paquet ferroviaire) instaure cette redevance.

La FNTP et la FIEC participent à une consultation sur la pertinence du recours aux instruments incitatifs à caractère « économique » à des fins environnementales

Les instruments dits « économiques » se distinguent des instruments législatifs et réglementaires en ce qu'ils reposent sur des mécanismes de marché pour en pallier les défaillances. Ils peuvent prendre la forme de taxes, de redevances, de permis assortis de perception de taxes ou redevances, ou de droits d'émissions négociables. Ils sont considérés comme plus flexibles que les outils législatifs et réglementaires.

Dans une contribution adressée à la Commission européenne le 31 juillet dernier, la FIEC prend clairement position en faveur de l'utilisation de tels instruments pour soutenir et orienter les activités de BTP. De manière générale, la FIEC est favorable à un « benchmarking » accru entre les systèmes fiscaux des Etats membres, afin d'identifier ce qui fonctionne et ce qui ne fonctionne pas et assurer la diffusion des meilleures pratiques.

Les dispositions fiscales ou les aides, selon les cas, permettent notamment d'inciter à améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments.

Sur proposition de la FNTP, la prise de position de la FIEC mentionne également la **contribution spécifique des infrastructures à l'objectif général d'efficacité énergétique et de réduction des émissions de gaz à effet de serre**. Ainsi, dans le cas de la construction routière, de nombreuses caractéristiques techniques permettent de réduire la consommation des véhicules, comme la composition du revêtement ou le tracé de la chaussée. Ces caractéristiques doivent pouvoir être prises en compte en amont de la conception et de la réalisation des ouvrages.

Sur la question de l'impact environnemental des transports, la FIEC soutient le principe de la taxation de l'ensemble des modes de transport comme un moyen de réduire la pollution et la

congestion, mais elle insiste pour que cette taxation prenne en compte la spécificité de chaque mode de transport.

Elle rappelle également que la mobilité des personnes et des biens est un facteur clef de la compétitivité de l'économie de l'Union européenne, et que le niveau de taxation ne doit entraver cette mobilité.

Les travaux menés actuellement par la Commission européenne pour la mise en place d'une méthodologie harmonisée de calcul des coûts externes et la révision de la directive Eurovignette devraient prendre en compte cet aspect.

Enfin, la FIEC recommande que les ressources issues de ces systèmes de taxation soient réaffectées à la maintenance et au développement des infrastructures, dans un souci de développement équilibré des réseaux de transport. L'actuelle directive Eurovignette le prévoit, mais seulement sous forme d'incitation.

En bref...

Interruption de la construction d'un tronçon de la Via Baltica en Pologne

Depuis début 2007, un différend oppose la Commission européenne et le gouvernement polonais sur le tracé de la Via Baltica, autoroute qui reliera la Pologne aux pays baltes et qui est l'un des 30 projets prioritaires du réseau transeuropéen de transport (RTE-T).

Un tronçon de 40 km de cette autoroute dans le Nord-Est du pays traverse la vallée de la Rospuda, qui renferme un écosystème rare inscrit dans le réseau européen Natura 2000, et qui est, à ce titre, une zone protégée en vertu de directives européennes.

Face au refus du gouvernement polonais de modifier le tracé de la Via Baltica, la Commission européenne, dont le rôle est de veiller à la bonne application du droit communautaire, a saisi la Cour de Justice des Communautés européennes (CJCE).

La reprise des travaux est différée en attendant que la CJCE se prononce. La durée de la suspension des travaux n'est pas connue car la Cour n'a pas fixé de date butoir pour rendre son verdict. Le Premier ministre polonais s'est dit confiant sur l'issue de la procédure, qui devrait permettre la reprise des travaux.

La Banque européenne d'investissements (BEI) accorde un prêt de 143,25 millions d'euros pour le financement à long terme du viaduc de Millau

Ce prêt, attribué le 24 juillet 2007, contribue à la seconde phase du financement de l'infrastructure et s'insère dans un financement à long terme adapté à la durée de vie économique de l'ouvrage. Il représente 25% du financement sans recours (573 millions) mis en place pour financer à long terme le viaduc. Le reste du financement a été apporté par Dexia Crédit local et Depfa Banque, à hauteur de 214,875 millions chacune. Le financement de la phase de construction avait déjà mobilisé un prêt de 50 millions d'euros de la BEI.

Rappelons que la BEI a consacré, au total, 36 milliards d'euros au financement des réseaux transeuropéens de transports sur les 5 dernières années.

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