

Actualité européenne -

Réforme des institutions de l'Union : la présidence française jouera un rôle essentiel

Le Conseil européen du 16 juin 2006 a permis, semble-t-il, d'atteindre une **solution médiane** entre ceux qui réclament en priorité une refonte du projet de Traité constitutionnel et les partisans d'une « Europe des projets », valorisant les réalisations concrètes de l'Union européenne.

Le calendrier retenu place la France dans un rôle stratégique

Le calendrier retenu renvoie la question institutionnelle à la **fin du premier semestre 2007, soit au lendemain des élections en France et aux Pays-Bas**. L'Allemagne, qui exercera alors la présidence de l'UE, devra présenter au Conseil européen de juin 2007 un rapport mentionnant des pistes de solution et un calendrier de travail pour aboutir à une décision à la fin de 2008 au plus tard. **La France sera amenée à jouer un rôle pivot dans le débat constitutionnel puisqu'elle exercera la présidence de l'Union au second semestre 2008, au moment de la reprise des négociations.**

Comme l'a précisé la Chancelière allemande Angela MERKEL, les propositions allemandes prépareront le terrain pour trouver une solution institutionnelle sous présidence française, évitant ainsi d'en confier toute la responsabilité à un seul pays. On peut souhaiter que ce calendrier place le débat sur l'avenir de l'Union européenne au cœur de la campagne

présidentielle en France. Les électeurs donneraient ainsi un mandat clair au futur occupant de l'Élysée sur les questions européennes.

En attendant une solution au problème institutionnel, l'accent est mis sur les projets concrets

En attendant la résolution des questions institutionnelles, l'Autriche a établi une **liste de 35 projets** qui viennent d'être lancés ou qui sont en voie de réalisation au niveau européen et qui constitueront « l'agenda pour les quatre prochaines années ». Parmi les 35 projets, le développement durable et les liens physiques (grands axes routiers et fluviaux, LGV...) occupent une place essentielle.

Cette « Europe des projets », inspirée de la méthode Schuman, est souvent présentée comme une solution au problème de la défiance des citoyens envers l'Europe, en leur montrant ce que l'Europe leur apporte concrètement, à travers des projets en matière par exemple de politique scientifique, de politique de l'énergie, de réseaux transeuropéens, ou encore de sécurité et de défense.

Le président de la Commission européenne Manuel Barroso a salué cette approche, tout en soulignant que « **l'Europe des projets n'est pas une alternative à un projet pour l'Europe** ».

Dossiers importants

Révision à mi-parcours du Livre Blanc « Transports »

La Commission européenne a présenté le 22 juin le bilan à mi-parcours de la mise en œuvre des objectifs fixés dans le Livre Blanc sur la politique européenne des transports de 2001. Le document, intitulé « **Pour une Europe en mouvement - Mobilité durable pour notre continent** », fait le point sur les mesures déjà adoptées en matière de transport et définit les priorités de la politique européenne des transports à l'horizon 2010.

L'objectif de transfert modal (transfert de la route au rail), qui était la grande priorité du Livre Blanc de 2001, est revu à la baisse.

Les études et prévisions réalisées à la demande de la Commission ont en effet montré que la répartition du trafic entre les différents modes de transport ne connaîtra pas de grand changement d'ici 2010.

La Commission fait donc preuve de pragmatisme et concentrera sa politique sur l'amélioration des performances de tous les modes de transport, y compris la route, en misant sur leur utilisation combinée.

La nouvelle version du Livre Blanc reprend la plupart des préoccupations exprimées par la FNTF sur les questions liées au financement des infrastructures.

Compte tenu du budget limité qui est alloué aux RTE pour 2007-2013, la Commission note que l'UE devra **concentrer** ses moyens de cofinancement au titre du budget RTE sur des **tronçons transfrontaliers critiques**. Elle ajoute que les États membres devront **optimiser l'utilisation des fonds structurels** et recourir à d'autres sources de financement, comme par exemple le budget du Programme **Marco POLO** (voir ELPS 55).

La Commission appelle en outre à l'**élaboration de nouveaux modèles d'ingénierie financière** ainsi qu'à un **recours accru aux PPP**.

Dans ce contexte, elle mentionne l'instrument de garantie de prêts pour des projets d'infrastructures de transport. Cet instrument a vocation à soutenir les PPP en atténuant les risques liés à l'insuffisance de recettes pendant les premières années d'exploitation (3 à 5 ans). Son budget s'élève à 1 milliard d'euros, financé à parts égales par l'UE et la BEI.

Enfin, le Livre Blanc aborde la « **tarification intelligente** » des transports. La Commission souhaite généraliser le système mis en place par la directive Eurovignette, révisée en mai dernier, à l'ensemble des modes et des moyens de transport. Son objectif est de présenter un **projet** dans ce sens **au plus tard en juin 2008**.

Obligations de service public (OSP) dans les transports

Les 25 ministres des Transport sont parvenus le 9 juin 2006 à un **accord politique sur la proposition de règlement relatif au service public de transport de voyageurs par**

chemin de fer et par route (appelé également OSP pour obligations de service public).

L'objectif de ce texte est d'ouvrir plus largement le transport public des passagers à la concurrence

tout en préservant les services d'intérêts général (SIG). Pour cela, il établit notamment un régime relatif aux obligations de service public (OSP). Les opérateurs de transport soumis à une OSP

peuvent recevoir des compensations financières qui ne sont pas considérées comme des aides d'Etat au sens du droit communautaire.

Le texte pose le principe de la **passation obligatoire de contrat** pour toute attribution d'un service de transport. Mais ce principe connaît plusieurs exceptions :

D'abord, les autorités compétentes peuvent confier un contrat directement à un **opérateur interne, en contrepartie d'un cantonnement géographique de ce dernier**. Cela signifie qu'il devra exercer l'intégralité de ses activités de transport à l'intérieur du territoire de l'autorité compétente.

Les autorités compétentes peuvent également confier un contrat directement à un **opérateur externe** pour un contrat d'un montant annuel inférieur à 1,7 million d'euros ou pour des services inférieurs à 500 000 km par an.

Le Conseil a étendu le champ de ces exceptions à **tous les services ferroviaires dits « lourds », y compris « le rail suburbain et le réseau ferroviaire intégré »**. Ces derniers pourront passer des contrats directs sans appel d'offres. C'est le cas notamment du RER. Pour le métro et le tram au contraire, le principe de passation obligatoire de contrat s'applique pleinement.

Pour contrebalancer la possibilité étendue d'attribution directe, les autorités publiques devront publier des **informations** (description des paramètres de calcul des compensations financières, objectifs de qualité du contrat, etc.) et **motiver leur décision d'attribution**.

Le Parlement européen doit à présent se prononcer en **deuxième lecture** sur le dossier. Le règlement pourrait être adopté au **premier semestre 2007**. Il entrera en vigueur trois ans à compter de sa publication au journal officiel. Une période de transition de 12 ans étant prévue pour adapter les contrats actuellement en vigueur, le secteur disposera donc d'un total de 15 ans pour s'adapter aux nouvelles règles.

Conseil Environnement du 27 juin : des avancées sur 3 dossiers importants pour les TP

L'ordre du jour du Conseil Environnement du 27 juin dernier était particulièrement riche.

Tout d'abord, un **débat** s'est tenu sur la **stratégie thématique pour la prévention et le recyclage des déchets**. Les conclusions adoptées par le Conseil insistent sur **l'importance capitale de la hiérarchie des déchets** (prévention, réutilisation, recyclage, autres opérations de valorisation telles que les opérations de valorisation énergétique, l'élimination constituant la solution de dernier recours) et en font une règle générale en matière de gestion des déchets. Ces conclusions constituent un signal encourageant, alors même que cet aspect n'est pas suffisamment mis en valeur dans la proposition de directive-cadre déchets, actuellement en cours d'adoption.

Les ministres sont par ailleurs parvenus à un **accord politique** sur la proposition de directive visant à établir un **cadre communautaire pour l'évaluation et la gestion coordonnée des risques d'inondation** dans l'Union européenne. Le plan validé par les ministres prévoit trois étapes et fixe un calendrier :

1. L'évaluation préliminaire des risques d'inondation devra être faite par les Etats membres avant décembre 2012. Cette partie ne posera pas de difficulté en France, où de tels plans de prévention des risques existent d'ores et déjà.

2. La cartographie des risques devra être achevée au plus tard en décembre 2013 et les cartes de risques devront être revues avant décembre 2019.

3. Les plans de gestion des risques devront eux être publiés avant décembre 2015.

Enfin, le Conseil a adopté formellement sa **position commune sur la proposition de règlement REACH** concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation limitée des produits chimiques dans l'Union européenne. Confirmant ainsi l'accord politique obtenu en décembre 2005, il ouvre la voie à la deuxième lecture au Parlement européen, prévue à l'automne. Contrairement au Parlement européen, le Conseil ne rend pas obligatoire la substitution des substances les plus préoccupantes par des substances moins nocives. C'est ce point qui risque de susciter les plus vifs débats en deuxième lecture.

La Commission européenne souhaite réviser la « Nouvelle approche »

La Commission a lancé une **consultation publique sur la révision de la « nouvelle approche »** afin de simplifier le cadre juridique pour l'harmonisation technique et de rendre plus cohérente la législation applicable aux produits. La « nouvelle approche » a été mise en place il y a 20 ans et désigne une approche législative

en matière d'harmonisation technique. Elle permet aux fabricants de vendre leurs produits dans toute l'Union européenne, si ces derniers répondent à des exigences essentielles de sécurité. La consultation publique porte en particulier sur l'évaluation de la conformité, l'accréditation, le marquage CE et la surveillance du marché.

D'ici fin 2006, la Commission rédigera une proposition législative en tenant compte des résultats de la consultation, clarifiant les responsabilités respectives des entreprises et des pouvoirs publics tant au niveau national qu'europpéen.

La FNTP participe à cet exercice de révision au sein de la FIEC.

Marchés publics : pas de « Small Business Act » européen en vue

La proposition de Thierry Breton, ministre français des Finances, d'instaurer un accès privilégié aux marchés publics pour les PME, à l'image du « Small Business Act » américain, ne semble pas avoir trouvé d'écho favorable auprès de la Commission européenne. D'après des statistiques révélées par le Commissaire en charge du Marché intérieur Charlie McCreevy, 78% des entreprises qui se sont vu attribuer des contrats d'un montant supérieur aux seuils des directives marchés publics sont justement des PME. Le Commissaire souhaite encourager les PME à participer davantage aux marchés publics, mais sans modifier les directives. Il envisage plutôt des moyens tels qu'une meilleure information des entreprises, une aide à la rédaction des offres, la promotion des avis de pré-information, ou encore l'allotissement.

Le Parlement européen soutient l'ERTMS sur 6 corridors prioritaires

Six axes du réseau transeuropéen de transport ont été mentionnés comme prioritaires par les députés européens pour le développement du système européen de signalisation ferroviaire (ERTMS). Les députés ont identifié en priorité les 6 corridors transfrontaliers dédiés au transport de marchandises et les réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) suivants : Rotterdam-Gênes ; Naples-Stockholm ; Anvers-Bâle-Lyon ; Séville-Lyon-Turin-Trieste-Ljubljana ; Dresde-Prague-Brünn-Vienne-Budapest ; Duisburg-Berlin-Varsovie.

Pour toute information complémentaire

Marie EILLER (Tél. : 01 44 13 31 86 / Fax : 01 44 13 32 73 / Email : eillerm@fnfp.fr)
Clémence MALARET (Tél. : 01 44 13 31 06 / Fax : 01 44 13 32 73 / Email : malaretc@fnfp.fr)
ou europe@fnfp.fr