

Actualité européenne

(depuis Bruxelles)

Alors que le Royaume-Uni aborde concrètement son semestre de Présidence de l'Union européenne, le double rejet du projet de Traité constitutionnel, en France et aux Pays-Bas, se traduit par une certaine exacerbation des tensions au sein du Conseil des Ministres de l'UE. Les observateurs s'accordent toutefois pour considérer que la position française ne s'en trouve pas trop affaiblie. De plus, les conditions de majorité requises au Conseil en vertu du Traité de Nice, toujours applicables, devraient généralement permettre de trouver des solutions en recourant à des arbitrages.

La position des élus français au Parlement européen est, en revanche, beaucoup plus délicate.

De l'avis général, l'évolution majeure au sein des Institutions européennes concerne l'approche de la Commission. Le Collège des Commissaires conduit par José Manuel BARROSO pratique la méthode du « mieux et moins légiférer », en privilégiant les consultations internes et externes, les études d'impact et des réévaluations des politiques en vigueur.

A ce titre, le Livre Blanc sur la politique des Transports, destiné à orienter les initiatives européennes dans ce secteur sur la période 2000-2010, doit faire l'objet d'une évaluation à mi-parcours. La FNTF avait contribué à l'élaboration de la version initiale de ce document à travers la Fédération européenne (FIEC) et s'impliquera également dans cet exercice de

révision. Or, si l'essentiel des mesures intéressant le secteur (législations et développement du réseau transeuropéen de transport - RTE-T) prévues par le Livre Blanc ont d'ores et déjà été mises en œuvre, les données de base sont aujourd'hui fondamentalement modifiées.

D'une part, le Livre Blanc reposait sur des estimations de prix du baril de pétrole de l'ordre de 35 \$ alors qu'il atteint désormais plus de 70 \$. D'autre part, l'UE est passée de 15 à 25 Etats membres, avec des différentiels de développement très marqués en matière d'équipement en infrastructures.

La Commission ne devrait pas prendre position sur de nouvelles orientations de la politique des transports avant 2006. Toutefois, sous l'impulsion du Commissaire aux Transports, Jacques BARROT, le Collège a finalement entériné le 20 juillet, différentes mesures de soutien aux projets prioritaires du RTE (cf. infra). Quant aux financements susceptibles d'être accordés au secteur pour la période 2007-2013, rien n'indique à ce stade qu'un accord puisse être trouvé sous présidence britannique. Un aboutissement des négociations semble plus probable en mars ou juin 2006, sous présidence autrichienne. Compte tenu du dernier compromis présenté par le Luxembourg, il faut probablement s'attendre à une concentration des fonds, par ordre décroissant, en direction des PME, de la recherche et de l'innovation, puis des RTE.

Dossiers importants

Les mesures de soutien aux réseaux transeuropéens enfin adoptées

Comme nous l'annoncions dans la Lettre du mois d'avril (voir ELPS n° 42), le Collège des Commissaires a finalement entériné, le 20 juillet dernier, trois séries de mesures destinées à soutenir la mise en œuvre effective des projets prioritaires du réseau transeuropéen de transport.

Il s'agit, en premier lieu, de la confirmation de la nomination de 6 « coordinateurs européens » pour 6 des 30 projets prioritaires. La France est concernée par trois sections sections. Loyola de PALACIO (ancienne Commissaire aux Transports) coordonnera le projet n° 6 : axe ferroviaire Lyon-Trieste-Divaca/Koper-Divaca-Ljubljana-Budapest-frontière ukrainienne (dont la section Lyon-Turin). Etienne Davignon (également ancien Commissaire européen de nationalité belge, en charge du marché intérieur entre 1981 et 1985) sera chargé du projet n°3 : axe ferroviaire à grande vitesse Lisbonne-Tours.

Peter Balazs (Hongrois, ancien Commissaire européen membre de la Commission PRODI entre mai et novembre 2004) prendra en charge le projet prioritaire n°17 : axe ferroviaire Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava. Le choix des personnalités nommées a été validé par le Parlement et les Etats membres sur la base de critères techniques mais aussi politiques dans la mesure où le mandat confié aux coordinateurs consistera surtout à assurer une médiation efficace entre les différents acteurs régionaux, nationaux et européens impliqués dans la réalisation de ces projets. Les coordinateurs conseilleront les promoteurs dans la conception des montages financiers, assureront la promotion de méthodes communes d'évaluation et veilleront à la cohérence financière et technique générale des projets.

Le Collège a également validé le principe de la création d'une « agence exécutive » qui sera

chargée des tâches techniques et administratives de gestion des cofinancements allouées au RTE-T. La création d'une telle Agence avait été envisagée dès 2003. Après avis du « comité des agences » de l'UE, elle devrait être rapidement mise en place de façon à gérer la programmation en cours jusqu'en 2006 et à être pleinement opérationnelle en 2007.

Par ailleurs, le Président BARROSO a confié à Jacques BARROT, la présidence du groupe de pilotage des 7 Commissaires impliqués dans les réseaux transeuropéens, tous secteurs confondus. Le mandat du groupe de pilotage porte notamment sur la recherche d'une meilleure synergie entre les interventions financières de l'UE, d'une part, les prêts de la BEI, d'autre part, et les financements nationaux. Une position devra être présentée d'ici fin 2006, au plus tard.

La Commission engage une vaste réforme des aides publiques aux entreprises

La Commissaire néerlandaise en charge de la politique de concurrence, Nelly KROES, a entrepris cet été une tournée des capitales européennes pour présenter un ambitieux programme de réformes de l'encadrement des aides aux entreprises sur la période 2005-2009.

Dans un contexte de restriction budgétaire, il s'agit non seulement de réduire mais aussi de mieux cibler les aides susceptibles de produire un effet bénéfique sur la recherche et l'innovation, le « capital humain » ou la cohésion économique et sociale générale de l'UE.

Rappelons que la Commission européenne dispose d'une compétence exclusive pour la mise en œuvre de la politique de concurrence, au moyen de règlements, directives et décisions.

Le financement des services publics

Conformément au plan de réforme évoqué plus haut, le Collège a d'ores et déjà entériné, le 13 juillet dernier, un ensemble de textes destinés à clarifier le financement des services publics dans les Etats membres (voir ELPS n°41, mars 2005). Sont ainsi dispensées de l'obligation de notification préalable, les compensations financières inférieures à 30 millions d'euros

par an, allouées aux entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général dont le chiffre d'affaires annuel est inférieur à 100 millions d'euros. Le mandat confié à ces entreprises doit notamment préciser la nature et la durée des obligations de service public en cause ainsi que les modalités de calcul, de révision et de remboursement

éventuel de la compensation financière versée. Au-delà des seuils fixés, la Commission appliquera les critères d'appréciation définis dans « l'Encadrement communautaire des aides d'Etat sous forme de compensations de service public », qui n'a qu'une valeur interprétative.

Le financement des transports publics

Le secteur des transports publics fait l'objet d'une réglementation spécifique. Le 20 juillet, la Commission a également présenté une nouvelle (et 3e) version de la révision du règlement de 1969 relatif aux obligations de service public dans le secteur des transports publics terrestres de voyageurs.

Conformément au principe de subsidiarité, le texte modifié laisse une plus grande marge de manœuvre aux collectivités locales. Ainsi, la durée des contrats est allongée de 5 ans à 8 ans pour le bus et 15 ans pour le train, et peut être prolongée au-delà pour permettre à l'opérateur d'amortir ses investissements.

Surtout, le texte modifié laisse aux collectivités locales le libre choix du mode d'organisation de leurs transports publics. Comme l'a réclamé le Parlement européen, le texte ne prévoit plus que deux grands modes d'attribution des contrats :

le recours à un appel d'offre ou la fourniture de services en interne - c'est-à-dire soit en régie, soit par l'attribution directe à un opérateur interne.

Les collectivités ne peuvent choisir la solution « en interne » que si elles respectent des règles de transparence et que l'activité de service reste limitée au territoire de la collectivité. Si les collectivités font appel à un opérateur externe, elles sont soumises à une obligation de mise en concurrence des contrats de service public. Seuls trois cas de figure restent dispensés de cette obligation : les contrats d'un montant inférieur à un million par an en moyenne ou 300 000 km par an, les situations d'urgence (lorsqu'il y a risque de rupture du service), et le transport ferroviaire régional ou de longue distance.

Ces dispositions s'appliqueront de manière

effective dans un délai de 8 ans pour la route et 10 ans pour le rail, mais à la moitié de cette période transitoire (soit au bout de 4 ans pour le bus et de 5 ans pour le rail), la clause de réciprocité s'appliquera afin d'inciter les marchés locaux de transports publics à une ouverture mutuelle. « On ne peut pas avoir l'avantage d'être en situation de monopole chez soi et être candidat sur d'autres marchés » a expliqué Jacques BARROT, Commissaire en charge des Transports.

L'examen de cette nouvelle proposition sera l'un des dossiers législatifs essentiels de la Présidence britannique dans le domaine des transports. Le texte devrait être examiné au Conseil le 6 octobre prochain. La France entend faire prévaloir une certaine flexibilité pour l'accès des opérateurs en régie à de nouveaux marchés territoriaux au cours de la période transitoire.

Brèves

Création du Cercle des Députés européens du BTP

Afin de permettre des échanges réguliers sur les dossiers européens qui intéressent le secteur, les Présidents de la FNTP, Patrick BERNASCONI, et de la FFB, Christian BAFFY, ont décidé de créer un forum d'échanges avec les députés européens de la délégation française. Le « Cercle des Députés » tiendra sa première réunion lors de la session plénière à Strasbourg, le 27 septembre 2005. Cette première rencontre sera consacrée aux perspectives du vote en première lecture au Parlement sur le projet de directive « Services ».

Jean-Pierre AUDY remplace Brice HORTEFEUX au Parlement européen

Brice HORTEFEUX (PPE, membre de la commission économique et monétaire) a renoncé à son siège de député européen le 2 juin dernier suite à sa nomination au gouvernement en tant que Ministre délégué aux Collectivités territoriales, auprès du Ministre d'Etat, Ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire, Nicolas SARKOZY. Il est remplacé par Jean-Pierre AUDY, qui rejoint la commission du Commerce international en tant que membre titulaire et la commission de l'Industrie, de la Recherche et de l'Energie en tant que membre suppléant.

Exonération de la taxe à l'essieu pour les véhicules de transport des équipements de Travaux Publics

La Commission européenne a accédé à la demande des utilisateurs de grues et les entreprises de levage en adoptant une décision qui exonère de la taxe à l'essieu les véhicules utilisés pour le transport d'équipements de Travaux Publics. Jusqu'ici, ces derniers étaient assimilés à des véhicules de transports de marchandises, et donc taxés en conséquence.

La décision d'exonération, approuvée par la Commission le 20 juin 2005 est valable jusqu'au 31 décembre 2009.

Rattrapage du niveau des salaires dans les nouveaux Etats de l'UE

Le coût horaire total de la main d'œuvre a augmenté de 3,5% en moyenne dans l'UE, entre le premier semestre 2004 et le premier semestre 2005. Selon les données publiées par Eurostat, l'augmentation est particulièrement marquée dans les Pays Baltes où elle atteint + 16,3% en Lettonie, + 12,2% en Lituanie et + 9,6% en Estonie. En Slovaquie, la hausse est de + 11,5%. Ce phénomène de rattrapage a été observé à chaque élargissement. Sur la même période, le coût de la main d'œuvre est resté quasiment stable en Allemagne et au Luxembourg, par exemple.

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)