

EN BREF...

**ALERTE
SUR LES
TACHYGRAPHES**

Un projet de règlement sur les systèmes de contrôle par tachygraphe dans le transport routier est en cours d'adoption au niveau européen.

Il vise notamment à adapter et renforcer la réglementation liée à l'usage de ce matériel afin qu'il réponde aux exigences de sécurité et de respect de la réglementation sociale dans le transport routier.

Le texte actuel prévoit une dérogation d'utilisation des tachygraphes

dans les cas de transport pour compte propre et dans un rayon de 50 km.

La FFB et la FNTP ont milité pour un élargissement de cette dérogation et, selon les discussions en cours, les entreprises devraient être exonérées de l'utilisation d'un tachygraphe dans un rayon de 100 km.

Parallèlement, le Parlement européen a voté l'abaissement du seuil de poids des véhicules concernés de 3,5 à 2,8 tonnes, ce qui obligerait de nombreuses entreprises à s'équiper.

Le projet de règlement devant être discuté en deuxième lecture par les institutions européennes, la FFB et la FNTP ont alerté le gouvernement français sur l'impact négatif

EN DIRECT DE BRUXELLES**Un tournant décisif dans l'intégration européenne ?**

La décision de la Cour constitutionnelle de Karlsruhe du 12 septembre dernier a finalement permis la mise en œuvre du mécanisme européen de stabilité (MES). Les conditions dans lesquelles il pourrait recapitaliser directement les banques ne sont toutefois pas tranchées. C'est notamment l'objet du mandat confié à Herman Van Rompuy par le Conseil européen au mois de juin.

Des propositions techniques...

Le président du Conseil européen vient d'engager des consultations sur des propositions de renforcement de l'Union économique et monétaire (UEM), qui comprennent un cadre financier, un cadre budgétaire impliquant une émission limitée de dette commune, un projet de « Trésor européen » et le renforcement du contrôle démocratique sur ce dispositif. Rappelons qu'en l'état actuel des traités, ces décisions relèvent en théorie des 27. C'est pourquoi progresse l'idée de créer des structures spécifiques dédiées aux 17 pays de la zone euro.

De fait, les pistes proposées vont clairement dans le sens d'une fédéralisation de l'Union européenne, soutenue à Berlin, mais moins à Paris.

... mais pas de consensus politique sur l'évolution du projet européen

Dans un document conjoint diffusé mi-septembre, onze chancelleries (dont l'Allemagne, mais pas la France) estiment que, pour répondre à la « crise de confiance » née de la crise de la dette souveraine, la priorité absolue réside dans le renforcement de l'UEM. Une surveillance européenne renforcée des politiques budgétaires nationales permettrait des « mécanismes de solidarité » supplémentaires, y compris la mutualisation du risque souverain assortie d'une supervision bancaire unifiée.

Toutefois, ce dernier projet, pourtant largement soutenu en juin, suscite à nouveau de fortes divergences franco-allemandes sur le rôle de la BCE.

Le tournant actuel confirme que les divergences politiques internes sur la conception même du projet européen et de son évolution, toujours non tranchées, entravent la sortie de crise de l'Union, bien que les économies européennes soient totalement intégrées. ■

FOCUS BTP LA FUTURE POLITIQUE DE COHÉSION AU CŒUR DE L'ACTUALITÉ POLITIQUE ET LÉGISLATIVE

Le Parlement européen et le Conseil (représentant les intérêts des États membres) se sont exprimés au début de l'été 2012 sur des aspects phares de la prochaine programmation de la politique de cohésion (2014-2020), ouvrant la voie à des négociations entre les deux institutions. La mise en œuvre de cette politique devrait s'opérer de façon nouvelle en France, avec la volonté gouvernementale de confier aux conseils régionaux la gestion des fonds européens.

Lors de la réunion de la commission du développement régional (REGI) du Parlement européen, en juillet dernier, les députés ont voté le projet de règlement général régissant les conditions d'attribution des fonds structurels. Dans l'attente d'en savoir plus sur les contours du prochain cadre financier pluriannuel 2014-

2020, les aspects budgétaires de cette politique n'ont cependant pas été abordés.

Des modalités de fonctionnement moins contraignantes

Les eurodéputés ont supprimé la disposition controversée d'établir une clause de conditionnalité

en termes de coûts et de contraintes administratives de l'abaissement du seuil, d'autant que ce nouveau seuil de 2,8 tonnes n'a jamais existé dans la réglementation internationale des transports.

EN BREF...

ADOPTION DE LA DIRECTIVE SUR L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE

Après le Conseil, le Parlement européen a adopté, le 11 septembre dernier, la directive sur l'efficacité énergétique. Moins ambitieux que le projet initial, le texte voté prévoit que les États membres devront rénover 3 % de leur parc de bâtiments publics par an. Dans un premier temps, devront être rénovées les constructions de plus de 500 m², puis les bâtiments de plus de 250 m² à partir de juillet 2015. Les bâtiments des collectivités locales et les logements sociaux ne sont pas concernés. Principalement ciblées, les entreprises de services énergétiques devront faire en sorte de réduire la consommation de leurs clients de 1,5 % par an entre 2014 et 2020. Et les entreprises, excepté les PME, devront procéder à un audit énergétique tous les quatre ans. Nouvel enjeu : trouver les financements adéquats pour atteindre ces objectifs.

macroéconomique, selon laquelle les paiements aux régions pourraient être suspendus en raison des déséquilibres budgétaires constatés au niveau du gouvernement central. Ils ont également voté contre une réserve de performance de 5 % des fonds, craignant que cela réduise l'ambition globale des objectifs. Sur ce dernier point, le Conseil a également atténué le dispositif prévu par la Commission européenne lors de sa réunion de juin dernier.

Vers un assouplissement de la « concentration thématique »

Dans le prolongement du fléchage des fonds européens sur la compétitivité et l'innovation (afin de répondre aux objectifs de la stratégie de Lisbonne) pour la période actuelle, la Commission souhaitait renforcer cette démarche stratégique selon le principe de la « concentration thématique ». Ainsi, pour le FEDER, la Commission proposait d'allouer les fonds sur la base d'une distinction entre régions (moins développées, « en transition » et plus développées) et de concentrer les actions principalement sur trois objectifs : l'efficacité énergétique et les énergies

renouvelables, la recherche et l'innovation, ainsi que l'aide aux PME. À l'instar du Conseil en juin dernier, les membres de la commission REGL ont estimé qu'il fallait assurer davantage de flexibilité dans le choix des priorités d'investissement en abaissant les seuils proposés. Ils ont également étendu cette concentration thématique aux technologies de l'information et de la communication (TIC).

La gestion des fonds européens confiée aux régions françaises

Au niveau national, parallèlement aux débats européens sur le contenu de la future politique de cohésion, une nouvelle étape dans la gestion des fonds devrait être franchie pour la période 2014-2020. En effet, la déclaration commune État-régions du 12 septembre dernier, à l'issue d'une rencontre entre le président de la République et les présidents de région, prévoit de confier la gestion des fonds européens aux conseils régionaux. Les clarifications opérationnelles de cette décision (fonds structurels concernés, transfert de compétences...) sont maintenant attendues. ■

FOCUS BTP

L'AVENIR DU FUTUR FONDS DÉDIÉ AUX INFRASTRUCTURES EUROPÉENNES ET LES LIGNES DIRECTRICES POUR LE RTE-T EN DÉBAT AU PARLEMENT EUROPÉEN

Au cours de l'été 2012, les députés européens chargés de l'examen des propositions législatives concernant le futur fonds dédié aux infrastructures et les lignes directrices pour le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) ont remis leur projet de rapport. Le débat s'engage au Parlement européen, au lendemain de l'accord au sein du Conseil sur ces deux volets importants.

La promotion des projets à forte valeur ajoutée

L'adoption du futur fonds dédié aux infrastructures dans les domaines des transports, de l'énergie et des télécommunications, le « Mécanisme pour l'interconnexion en Europe », nécessite l'approbation du Parlement européen. Trois députés européens (Dominique Riquet, Inés Ayala Sender et Adina-Ioana Vălean), de nationalité et de sensibilité politique différentes et issus des deux commissions parlementaires chargées du suivi de cette proposition législative (transport et tourisme ; industrie, recherche et énergie), ont présenté un projet de rapport commun. Dans un document de position, la FIEC a salué certaines orientations de ce rapport, notamment la promotion des synergies dans la réalisation des infrastructures de transport, d'énergie et de télécommunications. Elle a également rappelé les priorités traditionnellement défendues pour une plus grande concentration des fonds sur des projets présentant une valeur ajoutée européenne et l'application d'une méthodologie claire de sélection des projets d'intérêt commun.

L'accent sur une méthodologie de sélection des projets

C'est également au cours de l'été dernier que le projet de rapport du Parlement européen sur les lignes directrices pour le réseau transeuropéen de transport a été dévoilé. Rédigé par deux membres de la commission des transports (Georgios Koumoutsakos et Ismail Ertug), ce projet rejoint en grande partie les propositions de la FIEC (méthodologie, délais pour la réalisation des infrastructures). La FIEC est plus nuancée concernant la prise en compte de l'évaluation des impacts climatiques générés à toutes les étapes du cycle de vie des infrastructures et qui serait intégrée dans la méthodologie de sélection des projets. Cette inclusion semble en effet prématurée à ce stade, en l'absence d'instruments standardisés à l'échelle européenne pour de telles évaluations. La phase de dialogue interinstitutionnel (Conseil - Parlement européen) devrait s'engager dans les prochains mois, en attendant d'avancer concrètement sur le cadre financier pluriannuel 2014-2020, un point déterminant jusqu'à présent occulté des débats. ■

POUR TOUTE INFORMATION

FNTP

► Marie Eiller-Chapeaux
Tél. : 01 44 13 31 86
Fax : 01 44 13 98 90
E-mail : eillerm@fnftp.fr

► Nicolas Gaubert
Tél. : 01 44 13 31 06
Fax : 01 44 13 98 91
E-mail : gaubertn@fnftp.fr ou europe@fnftp.fr

FFB

► Myriam Diallo
Tél. : 01 40 69 53 56
Fax : 01 40 69 57 80
E-mail : diallom@national.ffbatiment.fr