

## Actualité européenne

(depuis Bruxelles)

Les Chefs d'Etat et de Gouvernement ont procédé, le 29 octobre, à Rome à la signature solennelle du traité constitutionnel qu'il faut maintenant soumettre à la ratification populaire. On sait qu'en France, c'est la voie du référendum qui a été choisie.

En décembre, il sera décidé d'ouvrir, ou de ne pas ouvrir, les négociations d'adhésion de la Turquie.

Sur un sujet comme sur l'autre, les opinions sont partagées.

C'est dans ce contexte que le Portugais José Manuel Barroso a dû renoncer à solliciter à la date prévue, le 27 octobre, l'accord des députés sur le nouveau Collège composé de 25 Commissaires, un par Etat membre. Le Parlement européen a, en effet, vivement contesté le choix de certains Commissaires et la répartition des portefeuilles. Le départ du Commissaire le plus contesté, l'Italien Rocco Buttiglione, devrait toutefois permettre, dans les jours qui viennent, de surmonter cette crise.

Ces difficultés, pour temporaires qu'elles soient, sont malvenues à un moment où d'importants sujets sont débattus en Europe.

En effet, l'Europe devra avancer sur nombre d'autres dossiers controversés, comme la réforme du Pacte de stabilité, celle de la politique agricole commune ou l'élargissement à la Roumanie, à la Bulgarie et à la Croatie.

Du pain sur la planche donc pour José Manuel Barroso et son équipe.

Jacques Barrot, dont la nomination comme Vice-Président chargé des Transports n'a été contestée par personne, se dit déterminé à faire progresser le plus rapidement possible des dossiers qui intéressent au plus haut point la Profession, comme la taxation du transport routier ou l'actualisation du réseau transeuropéen de transport.

## Dossiers importants

### La directive « Eurovignette » au point mort

Pour rappel, cette proposition de directive vise à mettre en place un cadre commun de tarification incluant les coûts d'infrastructures (investissement et maintenance), les coûts liés à la congestion et aux accidents de la circulation ainsi que les coûts environnementaux, sur la base d'une méthodologie commune de calcul. La tarification pourrait varier en fonction de la caractéristique des véhicules et prendre en compte la sensibilité d'une zone.

Mais surtout, la proposition de la Commission prévoit un principe d'affectation des recettes des péages à l'investissement dans les infrastructures de transports et une possibilité pour les Etats membres, sous le contrôle de la Commission, de majorer de 15% le coût du péage moyen dans les zones sensibles pour financer la réalisation d'infrastructures dans le même corridor.

Pour la troisième fois, le Conseil Transports du 7 octobre n'est pas parvenu à un accord politique sur une position commune, malgré le compromis présenté par la présidence néerlandaise qui assouplissait considérablement la proposition. Il prévoyait :

- une simple "recommandation" d'affecter les recettes au secteur des transport, sans en faire une obligation ;
- l'autorisation d'une majoration exceptionnelle des péages de 15% dans les zones montagneuses (25% pour le cas exceptionnel du tunnel du Brenner) ;
- la suppression de la méthodologie commune obligatoire de calcul du montant des péages ;
- la variation des montants des péages.

Sept Etats, dont la France, se sont opposés à ce compromis. La France estime que le mécanisme proposé met en péril le système des concessions. Elle s'oppose également à l'obligation d'affectation des recettes et aux majorations proposées par la présidence.

Le secteur de la construction est en désaccord total sur la liberté d'affectation des recettes issues des péages et qui seraient laissée à la discrétion des Etats membres, sous prétexte de subsidiarité.

La FNTP défendra cette position auprès des institutions de l'Union européenne et des pouvoirs publics français.

## Brèves

### • De nouveaux seuils pour les directives sur les marchés publics

Conformément à l'Accord sur les Marchés publics conclu dans le cadre de l'OMC, les seuils des directives européennes couvrant les secteurs classiques et spéciaux, adoptées en mars dernier, ont fait l'objet d'une révision. Le seuil d'application des directives passe de 6 242 000 à 5 923 000 euros pour les marchés de travaux (JOUE L326 du 29.10.2004).

### • Mise en place d'un nouveau groupe de haut niveau pour l'identification des RTE prioritaires avec les pays voisins de l'Union européenne

Ce groupe de haut niveau a pour mandat de revoir les critères de sélection des axes et projets prioritaires, notamment les liaisons avec les pays voisins, mais également d'examiner des questions à caractère horizontal, telles que le financement des infrastructures. A ce titre, il devra notamment proposer des solutions innovantes impliquant le secteur privé et la tarification de l'usage des infrastructures

Le rapport final de ce groupe est attendu pour fin 2005. Pour rappel, la prochaine révision formelle des orientations communautaires en matière de RTE de transport est prévue en 2006.

# Hongrie

## Données économiques générales :

- Capitale : Budapest (500 000 habitants)
- Monnaie : Forint (1 euro = 251 forints)
- Superficie : 93 032 km<sup>2</sup>
- Population : 10 millions d'habitants
- PIB par tête : 13 380 euros, soit 60% de la moyenne de l'UE à 25
- Taux de chômage : 6%, soit le plus bas après Chypre parmi les nouveaux Etats membres de l'UE.



La Hongrie est un pays de transit et occupe une place stratégique dans l'espace européen.

Le pays bénéficiera de 3 095 millions d'euros au titre des Fonds structurels et du Fond de cohésion de l'Union européenne, d'ici 2006.

La France se situe au 3e rang des investisseurs étrangers en Hongrie.

## Le secteur de la construction

### Données sectorielles :

- Chiffre d'affaires : 8,48 milliards d'euros (7% du PIB)
- Effectifs : 270 000 travailleurs (indépendants et salariés confondus)
- Evolution du marché en 2004 : + 6,4%
- Salaire mensuel brut moyen : 504 euros

Sources : EUROCONSTRUCT, FIEC, DREE.

Sévèrement touché par les restructurations consécutives au changement de régime, le secteur de la construction est en expansion depuis 1995 et occupe aujourd'hui le 4ème rang en pourcentages du PIB.

Le secteur du bâtiment est dominé par les sociétés de moins de 50 personnes qui représentent plus de 60% du chiffre d'affaires.

L'activité dans les travaux publics est caractérisée par une concurrence forte et une importante présence étrangère. Les besoins en infrastructures de réseaux (eau, énergie, transports et télécommunications) restent prédominants. Les instituts de conjoncture prévoient un taux de croissance annuel de 15% dans les travaux publics pour 2004 et 2005.

### 1) Les infrastructures

Au cours des dix dernières années, les travaux de construction d'infrastructures se sont adaptés aux nouvelles exigences en termes de trafic et de modes de transport. Ainsi, une part importante du transport de voyageurs et de marchandises s'est reportée du rail vers la route.

#### Un programme ambitieux de construction d'autoroutes

Les importants aménagements et développements du réseau routier public à réaliser d'ici 2015 ont été planifiés dans le « Plan Europe », qui

prévoit un quadruplement de sa densité (27 Km/1000Km<sup>2</sup> contre 6,8 à l'heure actuelle). A titre de comparaison, la densité du réseau routier en France est de 18,3/1000Km<sup>2</sup>). Ce Plan vise à délester la capitale en améliorant le réseau desservant l'agglomération, à faciliter l'accès aux grandes villes par des routes à deux fois deux voies et à construire de nouveaux franchissements de fleuves.

Au titre des engagements pris dans le cadre de son adhésion à l'Union européenne, la Hongrie s'est engagée à construire 420 Km de grands axes routiers d'ici la fin 2006.

Ce programme routier progresse rapidement. La livraison de la M3 Budapest-frontière orientale (Ukraine) est prévue pour fin 2006. La M7 Budapest-frontière occidentale (Slovaquie) comprend l'édification du plus grand viaduc du pays (1 872 m de long, 80 m de haut sur 16 piles) pour un coût de 300 millions d'euros. La livraison de la M6 Budapest-frontière sud (Croatie) est également prévue pour 2006. Certains tronçons de la M6 et de la M7 feront l'objet de concessions à des investisseurs privés.

#### L'amélioration du transport ferroviaire

Cet objectif est mis en œuvre par les projets prioritaires financés dans le cadre l'instrument structurel de pré-adhésion (ISPA) qui couvre 50% des coûts totaux.

Les projets en cours, dont certains sont co-financés par la Compagnie nationale des chemins de fer – la MÁV- et la BEI, portent sur la reconstruction et la rénovation de gares (dont les 4 principales gares de Budapest), de ponts et l'électrification de lignes.

Le réseau ferroviaire actuel s'étend sur 7 680 Km, soit une densité de 82 Km/1000Km<sup>2</sup> (57,7/1000 Km<sup>2</sup> en France).

## Estimations de variation en termes réels

	2004	2005
1. Bâtiment	+ 3,6%	+ 3,6%
2. Génie civil dont Travaux Publics	+ 15%	+ 15%

Source EUROCONSTRUCT, rapport statistique juin 2004

## Projets prioritaires intéressant la Hongrie dans le cadre des RTE-T(1) :

### Projet n° 6

Liaison ferroviaire Lyon-Trieste/Koper-Ljubljana-Budapest

### Projet n° 18

Axe fluvial Rhin-Main-Danube

### Projet n° 22

Liaison ferroviaire Sofia-Budapest-Vienne/Prague-Nuremberg  
(partie du Corridor paneuropéen IV)

(1) Nouvelle numérotation résultant de la Décision 884/2004/CE du 29.04.04 (JOUE L67 du 30.04/04).

## 2) Le secteur du bâtiment

Depuis 2003, le gouvernement a été contraint, par manque de moyens, de réduire les dépenses consacrées à la construction de logements et la valeur des projets publics mis en adjudication a diminué de près de 40%. Parallèlement des mesures d'incitation à l'investissement privé ont été prises, notamment pour favoriser le développement des partenariats public-privé.

Les dispositions entrées en vigueur en 2000 ont dopé le secteur de la construction de bâtiments résidentiels (+ 9% en 2002) avec le soutien de taux d'intérêt bonifiés, de prêts aux promoteurs et aux acquéreurs de logements.

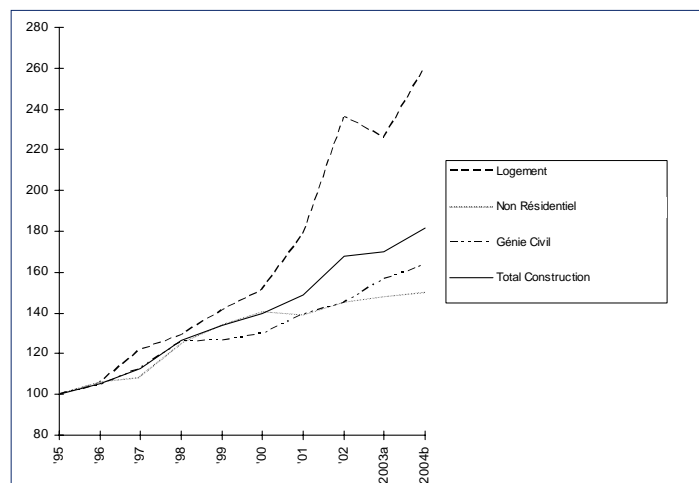
Plus de 3 milliards d'euros ont également été investis dans le secteur non résidentiel en 2002 avec la construction de 200 installations industrielles, 264 immeubles de bureaux et 200 projets commerciaux. La demande d'entrepôts et de centres logistiques a explosé depuis 2000 mais elle est en cours d'essoufflement.

Enfin, une initiative d'envergure, le « programme Talents » à proximité de Budapest, est destinée à devenir la « Silicon Valley » de l'Europe centrale ». Il regroupe 300 projets de construction, dont une université, un centre d'innovation, un éco-parc et un centre de conférences. Le coût

global estimé du projet est de 12 milliards d'euros échelonnés sur 20 ans, soutenus par des fonds publics et privés.

Notons, enfin, que la Banque de développement de Hongrie vient de débloquent 40 millions d'euros de crédits pour le développement des parcs industriels et des investissements dans les zones d'entreprises.

## 3) Investissements globaux dans la construction



## Contacts utiles :

Fédération de la construction  
**ÉVOSZ**

Fédération professionnelle nationale  
des entrepreneurs de la construction  
Építési Vállalkozók Országos Szakszövetsége

1013 BUDAPEST, Döbrentei tér 1

Tél : (36 1) 201 03 33

Fax : (36 1) 201 38 40

Président : Tibor TOLNAY

Directeur : János NAGY

Web: www.evosz.hu

E-mail : evosz@mail.datanet.hu

Salon  
**CONSTRUMA**

organisateur: HUNGEXPO

Expo tér 1

Albertisai ut

1441 BUDAPEST

Tél : (+36 1) 263 64 06

Fax : (+36 1) 263 63 42

Web : www.construma.hu

E-mail : construma@hungexpo.hu

## Pour toute information complémentaire :

Isabelle LENS (Tél. : 01 44 13 31 06 / Fax : 01 44 13 32 73 / Email : lensi@fnfp.fr)  
Marie EILLER (Tél. : 01 44 13 31 86 / Fax : 01 44 13 32 73 / Email : eillerm@fnfp.fr)