

Actualité européenne *Les contours de l'Union pour la Méditerranée se précisent*

Dans une déclaration annexée aux conclusions du Conseil européen, les Chefs d'Etat et de gouvernement ont approuvé, le 14 mars 2008, **l'initiative franco-allemande d'une Union pour la Méditerranée, englobant tous les Etats membres de l'Union européenne et les Etats riverains de la Méditerranée, non membres de l'UE.**

Le projet même d'Union pour la Méditerranée a suscité une certaine réserve dans plusieurs capitales européennes **car il existe déjà une forme de coopération, lancée en 1995 sous le nom de « processus de Barcelone ».** Ce processus consiste à accompagner le développement de 10 pays du pourtour méditerranéen: Maroc, Algérie, Tunisie, Egypte, Israël, Autorité palestinienne, Jordanie, Liban, Syrie et Turquie. Le partenariat comporte trois volets : politique, économique et financier, culturel, social et humain. Dans ces conditions, quelle serait donc la valeur ajoutée de l'Union proposée par le président français ?

Mais c'est surtout la forme du projet qui a provoqué une polémique, notamment avec l'Allemagne. Pour Nicolas Sarkozy, cette nouvelle Union ne devait inclure que les pays riverains de la Méditerranée et donc exclure tous les pays du nord de l'UE. **Surtout, le projet initial était purement intergouvernemental, en écartant la Commission européenne.** Ces deux aspects ont attiré une vive opposition de l'Allemagne où ils ont été interprétés comme une stratégie

de contournement de la compétence communautaire et comme la volonté de créer des alliances entre Etats membres au sein de l'UE. Les pays riverains de la Méditerranée concernés, formant un groupement très disparate, ne se sont pas tous montrés très enthousiastes non plus.

Le projet d'Union pour la Méditerranée effectivement approuvé prévoit finalement une **présidence conjointe**, assurée par un pays du sud et un pays du nord de la Méditerranée, assistée d'un secrétariat pour organiser tous les deux ans un sommet **réunissant les 43 pays invités.** La Commission doit présenter des propositions concernant les modalités de fonctionnement de cette Union, **en vue du sommet prévu le 13 juillet 2008 à Paris.**

La Commission européenne conserve la gestion des quelque 3 milliards d'euros de fonds communautaires qui seront alloués entre 2007 et 2010. **Cette rénovation du processus de Barcelone va également permettre d'associer des fonds privés aux financements publics. Les perspectives de succès de l'Union pour la Méditerranée dépendent surtout de la réalisation effective d'un certain nombre de projets concrets, tel que la lutte contre la pollution de la mer Méditerranée, l'amélioration de l'approvisionnement en énergie, la protection civile ou encore un programme d'échange d'étudiants du type « Erasmus Méditerranée ».**

Dossiers importants

Le Parlement européen prend position en faveur des instruments fondés sur le marché pour réduire les émissions du secteur des transports

Le Parlement européen a approuvé le 11 mars 2008 le rapport d'initiative de Gabriele Albertini (PPE-DE, italien) sur « la politique européenne du transport durable ». Pour enrayer la croissance constante des émissions nocives du secteur des transports (24,1% du total des émissions de gaz à effet de serre de l'UE à 27 en 2005), **le Parlement encourage notamment le recours à des instruments économiques pour promouvoir les véhicules économes en carburant et peu polluants** (exonérations fiscales, réforme des taxes sur les véhicules automobiles qui tiennent compte des émissions de gaz à effet de serre, incitations à la mise hors circulation des véhicules les plus polluants et à l'acquisition de véhicules neufs à faibles émissions, etc.). Il appelle le Conseil et les Etats membres à réformer dès maintenant leur régime fiscal et à adopter, le plus vite possible,

la directive relative aux taxes sur les voitures particulières. **Présentée par la Commission européenne en 2005, cette proposition de directive introduit, entre autres, le critère de durabilité dans la base de l'imposition, basé sur les émissions de CO2.** Les députés se sont également prononcés en grande majorité en faveur d'une politique des transports plus verte dans les villes. Le rapport prône en effet la promotion des transports publics, des modes de transports doux (marche à pied et deux-roues), du covoiturage et de l'auto-partage (système de partage de véhicules). Il suggère encore **le recours à la tarification des infrastructures existantes dans les villes**, notamment les mesures telles que la *congestion charge* (taxe d'embouteillage appliquée par Londres) ou le télépéage.

Rappelons que la FNTP a contribué à la réponse de la FIEC à la consultation

de la Commission européenne sur la mobilité urbaine. Dans le document transmis à la Commission le 14 mars 2008, la FNTP a tenu à souligner que **le premier objectif de toute politique de transport durable doit rester la mobilité des personnes et des marchandises en tant que facteur essentiel de compétitivité.**

Tout en se montrant favorable au développement des modes alternatifs de transport en milieu urbain, elle a souhaité rappeler qu'une telle évolution ne peut se faire sans le concours de la route, notamment par les contournements routiers des agglomérations.

La réponse de la FIEC à la consultation de la Commission a été promue auprès des membres de la Commission des transports du Parlement européen qui s'est également saisie de ce dossier.

La France compte sur une adoption rapide du paquet « énergie-climat » à l'occasion de sa présidence

Le ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire Jean-Louis Borloo s'est rendu le 11 mars 2008 au Parlement européen pour évoquer les dossiers énergie et environnement de la présidence française. Le ministre a salué la nomination rapide des rapporteurs sur les dossiers législatifs du « paquet énergie-climat » (voir ELPS n°73, février 2008). Il a rappelé qu'il s'agirait de « codécisions lourdes » entre le Parlement européen et le Conseil des ministres de l'UE, impliquant des intérêts divergents. Au sein même du Parlement, la commission environnement, compétente sur le fond, devra travailler en liaison étroite avec la commission industrie dans le cadre

d'une « coopération renforcée », qui l'amènera à prendre effectivement en compte les amendements proposés par cette dernière.

Les positions des chefs d'Etat et de gouvernements réunis en Conseil européen les 13 et 14 mars à Bruxelles ont accredité l'idée d'un dossier difficile. **Sans remettre en cause le bien-fondé du projet, nombre d'entre eux ont souhaité plus de souplesse dans la réalisation des objectifs à atteindre au niveau national**, que ce soit sur les agrocarburants et énergies renouvelables, la révision du système d'échange des droits d'émissions ou la performance énergétique. **Les Etats ont également souligné la nécessité d'une meilleure coordination avec**

la stratégie de Lisbonne pour la croissance et la compétitivité et les autres politiques communautaires.

La France s'est fixé l'objectif ambitieux d'aboutir à l'adoption du texte dès la première lecture ; le vote étant programmé à la fin du mois de septembre 2008 au Parlement européen. Du succès de ce dossier au sein de l'Union dépend également la position européenne, qui devra être confortée avant la conférence internationale de Poznań de décembre prochain. Regroupant les signataires du Protocole de Kyoto, cette rencontre préparera de nouveaux engagements internationaux en matière de lutte contre le changement climatique.

La Commission européenne va commanditer une étude sur la responsabilité et les régimes d'assurance dans le secteur de la construction

L'Unité « Construction » de la DG Entreprises de la Commission européenne prépare actuellement un appel d'offres afin de réaliser une étude européenne sur la responsabilité et les régimes d'assurance dans le secteur de la construction. Ce projet s'intègre dans le contexte d'études

déjà entamées dans les années 1990 sur la compétitivité du secteur du BTP. **Elle présentera un état des lieux des régimes existants dans les Etats membres de l'Union européenne en matière de responsabilité et d'assurance.**

Cette initiative est suivie avec attention

par la FNTP et la FIEC, en liaison avec la mise en œuvre de la directive sur les services dans le marché intérieur, prévue pour la fin 2009. **En effet, la question du droit applicable aux régimes d'assurance et de responsabilités n'est pas clairement tranchée par le texte final de la directive.**

En bref...

Jacques Barrot reprend provisoirement le portefeuille « Justice et Affaires intérieures » au sein du Collège des Commissaires

Franco Frattini, Commissaire européen à la Justice et aux Affaires intérieures, est en congé de la Commission du 14 mars au 15 avril 2008, pour pouvoir participer activement à la campagne de son parti, Forza Italia, en vue des élections législatives anticipées italiennes des 13 et 14 avril prochains.

C'est le Commissaire aux Transports Jacques Barrot, qui assurera l'intérim pendant cette période.

Si M. Frattini remporte les élections, l'Italie devra proposer un nouveau Commissaire. Le socialiste Giuliano Amato, actuel ministre italien de l'Intérieur, figurerait en bonne place. Emma Bonino (parti radical) est également pressentie.

En effet, même si Silvio Berlusconi gagne les législatives, il n'est pas exclu qu'il fasse un choix d'ouverture à gauche.

Rappelons que le mandat de l'actuelle Commission court jusqu'au 31 octobre 2009.

Espagne : Zapatero maintient le cap sur la construction

Le parti socialiste (PSOE), qui a renforcé sa majorité aux Cortes le 10 mars dernier, va devoir compter sur l'appui des nationalistes modérés catalans et basques compte

tenu la défaite des alliés écologiste et post-communiste. Conséquence de cette redistribution des cartes, **les priorités que sont l'aménagement du territoire et les investissements massifs dans les infrastructures sortent renforcées de ces élections**, tant ces questions sont chères aux nationalistes. Alors que l'Espagne fait face à des difficultés dans l'industrie et sur le marché immobilier, le Plan stratégique d'infrastructures de transports (PEIT), prévoyant 250 milliards d'euros d'investissement d'ici 2020, formera l'axe central de la politique du futur gouvernement pour maintenir l'emploi dans le BTP.

Le projet marque par son ambition affichée : d'ici 2020, l'Espagne doit détenir le plus grand réseau ferré à grande vitesse du monde, long de 10 000 km. il desservira la totalité des capitales régionales et mettra 90 % de la population espagnole à moins de 50 km d'une gare. Le secteur routier n'est pas en reste : le doublement de la taille du réseau de grands axes et la création de grandes radiales évitant Madrid mettront 94 % de la population à moins de 30 km d'une voie rapide.

Le gouvernement socialiste remanié devrait conserver les mêmes personnalités, hormis Magdalena Alvarez, ministre du Fomento (ministère des transports), sanctionnée pour les retards de la LGV Madrid-Barcelone et les difficultés du

Pour toute information complémentaire

Marie EILLER (Tél. : 01 44 13 31 86 / Fax : 01 44 13 98 90 / Email : eillerm@fnfp.fr)
Aymeric LORTHIOIS (Tél. : 01 44 13 31 06 / Fax : 01 44 13 98 90 / Email : lorthioisa@fnfp.fr) ou europe@fnfp.fr