

Actualité européenne – Vers des règles budgétaires plus strictes pour la zone euro

Après des mois de tergiversations, les ministres des finances de la zone euro ont décidé d'activer, dimanche 2 mai, le mécanisme de soutien à Athènes. Le plan d'aide à la Grèce va représenter 110 milliards d'euros sur trois ans, dont 80 milliards à la charge des Etats membres de la zone euro, et 30 milliards financés par le Fonds monétaire international.

Les premiers crédits devraient être débloqués avant le 19 mai. Les prêts bilatéraux consentis sur trois ans par les Etats de la zone euro - 16,8 milliards d'euros à la charge de la France, 22,4 milliards d'euros à la charge de l'Allemagne – seront accordés en échange d'un taux d'intérêts de 5 %, et seront remboursables. Athènes, qui a dû adopter trois plans d'austérité depuis janvier, obtient enfin gain de cause, mais les nouvelles spéculations visant Madrid indiquent que la crise est loin d'être arrivée à son terme.

Quoiqu'il en soit, l'Union n'en restera pas là, car **la crise grecque a dévoilé au grand public l'extrême fragilité de l'Union Economique et Monétaire (UEM)**, bâtie sur un euro fort, une banque centrale indépendante, et un pacte de stabilité censé limiter toute dérive budgétaire parmi les États membres. « Il est grand temps d'insuffler de la vie au 'E' » de l'UEM, selon le commissaire aux Affaires économiques et monétaires, Olli Rehn. Concrètement, il s'agit désormais pour l'Europe de se doter de mécanismes plus solides de coordination économique, afin de prévenir avec vigueur toute nouvelle crise liée à la défaillance budgétaire d'un État membre. Le lendemain de l'activation du plan d'aide à la Grèce, Angela Merkel proposait déjà la création d'une agence de notation européenne, afin d'éviter que les marchés financiers fixent les taux d'emprunt étatiques en se fondant uniquement sur les indications des seules agences privées, accusées d'alimenter une spirale spéculative.

Sanctionner toute infraction au pacte de stabilité

Mais « cela ne pourra pas s'arrêter là », a ajouté la chancelière allemande, évoquant « les leçons » à tirer de la crise grecque. Elle a expliqué vouloir apporter des modifications au pacte de stabilité de la zone euro « de manière à ce qu'il ne puisse pas être contourné ». Le pacte de stabilité et de croissance (PSC) interdit en théorie de dépasser 3 % de déficit et 60 % d'endettement,

mais à ce jour, 14 États sur les 16 membres de la zone euro sont en infraction, malgré un assouplissement des règles du pacte intervenu en 2005. Le pacte n'aurait pas joué son rôle dissuasif, selon Olli Rehn, qui présentera, le 12 mai au Collège des commissaires, un plan de renforcement de la coordination des politiques économiques.

Ce plan proposera d'abord d'améliorer le contrôle en aval des politiques budgétaires nationales. Il est ainsi question d'instaurer un « semestre budgétaire européen » : chaque année, de janvier à juillet, la Commission et l'Eurogroupe examineront les projets de budgets nationaux des États membres pour l'année suivante et formuleraient leurs recommandations.

À cela s'ajouterait **un renforcement du volet correctif du pacte.** A l'heure actuelle, toute sanction pour une infraction d'un État aux règles du pacte de stabilité est subordonnée à des décisions de la Commission et du Conseil, donc à des négociations politiques. Olli Rehn, considérant qu'une telle procédure rend de fait improbable l'adoption de sanctions, juge « qu'une certaine automaticité pourrait être utile » à l'avenir. Les sanctions pour les États récalcitrants interviendraient automatiquement en fonction de critères statistiques univoques, et pourraient éventuellement prendre la forme d'une suspension automatique des fonds structurels pour le pays visé.

À plus long terme, le commissaire plaide pour **un mécanisme permanent de résolution des crises**, faisant écho à la proposition allemande de créer un Fonds Monétaire Européen (FME). Mais, pour Olli Rehn, ce mécanisme ne devrait soutenir les pays en difficultés qu'en dernier recours, et son déclenchement devra entraîner des contraintes pleinement dissuasives en termes de perte de souveraineté budgétaire. Mais la mise en place de ce mécanisme nécessitera probablement une nouvelle révision des traités européens.

Alors que la chancelière allemande s'est d'ores et déjà dite ouverte à un tel renforcement du pacte de stabilité, si nécessaire en révisant de nouveau les traités, la France semble plus réservée, et rappelle à demi-mot que la poursuite de la stabilité financière ne doit pas se faire au détriment de la compétitivité.

Dossiers importants

La directive performance énergétique des bâtiments proche de l'adoption définitive

La commission de l'énergie (ITRE) du Parlement européen a approuvé à l'unanimité, mercredi 28 avril, le projet de directive révisé sur la performance des bâtiments. Ce texte, issu d'un train de mesures législatif sur la sécurité énergétique initié en novembre 2008, avait fait l'objet d'un accord avec le Conseil en

novembre 2009. Toutefois, l'entrée en vigueur du Traité de Lisbonne au 1^{er} janvier a nécessité des modifications portant sur les pouvoirs législatifs délégués à la Commission européenne. Le texte sera soumis au feu vert définitif du Parlement lors d'un vote en plénière fin mai.

Cette législation, qui remplacera la directive

2009/91/CE sur la performance des bâtiments, vise à atteindre les objectifs du Plan énergie-climat pour 2020 : réduire de 20% les émissions de gaz à effet de serre, porter à 20 % la part des renouvelables dans le mix énergétique européen, et réduire de 20 % la consommation d'énergie. **La nouvelle directive sur**

les bâtiments imposera que tous les bâtiments construits à partir du 1^{er} janvier 2021 soient à « zéro énergie ». Les Eurocodes, code de construction pour l'UE élaboré par le Comité Européen de Normalisation (CEN), exigeront des bâtiments qu'ils produisent au moins

autant d'énergie qu'ils en consomment, et le secteur public devra montrer l'exemple deux ans auparavant en ne détenant ou ne louant que des bâtiments satisfaisant à la norme. L'installation de compteurs intelligents devra être encouragée dans tous les bâtiments neufs et dans tous les

bâtiments faisant l'objet d'une rénovation importante, et des exigences minimales seront élaborées pour optimiser les systèmes de chauffage, d'eau chaude et de climatisation. Chaudières et climatisation devront faire l'objet d'une inspection régulière.

Impact positif de la politique régionale, malgré une mise en œuvre insuffisante

Les 123 milliards d'euros investis en Europe au titre du Fonds européen de développement régional (FEDER) pour la période 2000-2006 ont permis la construction de 2 000 km d'autoroutes, 4 000 km de voies ferrées, la construction / rénovation de 100 000 km de routes, la modernisation de 31 aéroports et 46 ports maritimes. Ils ont également contribué au raccordement de 14 millions de personnes aux réseaux d'eau potable et de 20 millions d'usagers aux réseaux d'épuration des eaux. L'ensemble de ces résultats ressort d'une évaluation des programmes FEDER de la période 2000-2006, présentée par le commissaire à la Politique régionale Johannes Hahn le 19 avril dernier.

L'évaluation fait apparaître que le FEDER a fortement soutenu les infrastructures sur la période 2000-2006, avec un impact important pour la croissance. Fin 2009, la Commission évalue à 1,4 millions le nombre d'emplois que le FEDER 2000-2006 a contribué à créer en Europe. L'aide du FEDER en faveur des entreprises, consacrée à 83 % aux PME (22,9 milliards d'euros) aurait également

joué un rôle important dans ces créations d'emplois. De même, les investissements en R&D et innovation représenteraient 38 000 projets et 13 000 d'emplois créés. En résumé, les programmes FEDER de la période 2000-2006 auraient permis une hausse du PIB européen de +0,5 % dans les régions à faible PIB des anciens États membres, et de +3,7% dans les nouveaux États membres.

Une mise en œuvre insuffisante, notamment en France

Toutefois, les résultats de l'évaluation du FEDER pour la période 2000-2006 ont confirmé d'importants écueils dans la mise en œuvre du FEDER et des autres fonds structurels, notamment en France. Ainsi, bien qu'une marge de 3 ans supplémentaires ait été accordée aux gestionnaires des programmes au-delà de fin 2006, il y a eu une forte incertitude sur la capacité à utiliser effectivement l'intégralité des fonds alloués. Ce n'est qu'au prix d'une véritable « course à la facture » que les responsables des fonds y sont parvenus, après une très longue période de rodage, notamment en France.

Mais la situation ne s'est pas améliorée avec les nouveaux programmes, à l'inverse, le constat pourrait être encore plus amer pour la période 2007-2013. Les programmes du FEDER, du Fonds social européen (FSE), ainsi que du Fonds de cohésion (FC) représentent, sur 2007-2013, 348,5 milliards d'euros d'investissement à l'échelle européenne. Début octobre 2009, seulement 6,8 % des montants avaient été effectivement versés aux porteurs de projets, ce qui est un taux largement inférieur à celui observé, fin 2002, pour les programmes FEDER 2000-2006 (21,5 %). La France, qui dispose désormais de 13,5 milliards d'euros sur l'enveloppe totale, ne fait guère mieux, avec un taux de paiement des aides de seulement 2,5 %. Bien entendu, cette moyenne dissimule des performances régionales très variées, entre une région Limousin très dynamique, et des régions comme la Réunion et la Martinique qui n'ont presque pas entamé leurs enveloppes. **Conséquence, en termes de programmation des fonds, la France arrive en 20^{ème} position sur 27 États membres.**

La Commission propose une stratégie européenne pour les véhicules propres, tournée vers les véhicules électriques

Antonio Tajani, commissaire européen à l'Industrie, a présenté le 28 avril la stratégie européenne pour les véhicules propres et économes en énergie. Cette stratégie, dotée d'un plan d'action de 47 mesures, vise à aider l'industrie automobile à faire le saut qualitatif indispensable pour dépasser la crise actuelle, garantir sa place sur le marché mondial et contribuer à une croissance intelligente et durable. Elle doit encore obtenir l'aval du Conseil des ministres de l'UE en charge de la Compétitivité (25 mai prochain).

L'Union européenne ne peut se permettre d'avancer en ordre dispersé, a clairement fait comprendre le commissaire Antonio Tajani. **Etats-Unis et Extrême-Orient sont dans la course pour développer les véhicules propres, et le temps presse pour donner une chance à l'Europe sur ce marché.** Au-delà des initiatives nationales et régionales, la Commission considère que l'industrie européenne a besoin, pour opérer sa révolution verte, d'un cadre politique approprié au niveau européen, neutre d'un point de vue

technologique. Ce cadre serait orienté selon deux voies parallèles : l'optimisation des moteurs à combustion interne classique et le déploiement de technologies pionnières de véhicules propres (carburants alternatifs, biocarburants, moteurs électriques ou hybrides, piles à combustibles...). À cette fin, la Commission entend poursuivre son programme législatif de réduction des émissions des véhicules, et soutenir la R&D et l'innovation dans le domaine des technologies vertes, notamment sur les moteurs conventionnels. Elle proposera parallèlement, en 2010, des lignes directrices encadrant les incitations financières à l'achat de véhicules verts par les consommateurs.

Toutefois, malgré une neutralité technologique revendiquée, le soutien aux véhicules électriques représente un tiers des mesures annoncées dans le plan. Selon la Commission, les véhicules électriques sont en expansion rapide et pourraient bien talonner, à l'horizon de 2020, l'offre de véhicules conventionnels. Il convient donc d'organiser un cadre de

soutien européen aux véhicules hybrides et électriques, qui assure à la fois la sécurité de ces véhicules, le développement de normes communes pour les infrastructures de recharge, le déploiement d'installations et stations de recharge accessibles au public, l'adaptation des réseaux d'électricité à la voiture électrique, et enfin l'anticipation du recyclage des batteries.

Pour la Profession, le déploiement de la voiture électrique représente une opportunité importante. D'une part, en termes bien sûr d'équipements et de services routiers à développer, car la voiture électrique nécessitera de mailler le territoire d'infrastructures de recharge. Mais aussi en termes de modernisation et de gestion des réseaux électriques. En effet, raccordées à des réseaux électriques intelligents, quelques millions de batteries de véhicules électriques individuels pourraient constituer la capacité de stockage à grande échelle de l'électricité dont on a besoin pour intégrer une production croissante d'électricité renouvelable, par nature intermittente.

Pour toute information complémentaire

Marie EILLER-CHAPEAUX (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