

EN BREF...

**DÉTACHEMENT :
NOUVEAU REPORT DES
DISCUSSIONS**

Présentée en mars 2016, la révision de la directive sur le détachement de 1996 fait encore l'objet de négociations au Conseil et au Parlement européens.

La révision étant réclamée par certains pays et rejetée par d'autres, les points de compromis sont difficiles à trouver, même si des avancées ont failli aboutir à un accord au Conseil des ministres de l'Emploi et des Affaires sociales le 15 juin dernier. Toutefois, le gouvernement français, militant pour un texte plus contraignant, a obtenu que la décision soit reportée au 23 octobre afin de continuer les discussions.

Face à cet ajournement, le vote en commission emploi et affaires sociales du Parlement européen, initialement prévu le 12 juillet, a également été reporté au 28 septembre.

Pour le secteur de la construction, les principaux enjeux portent sur la durée maximale de détachement ; le remplacement de la notion de « taux de salaire minimaux » par « rémunération » ; la prise en compte de l'hébergement dans le noyau dur de la réglementation à respecter ; la sous-traitance.

EN DIRECT DE BRUXELLES**Semestre européen 2017 : les recommandations par pays**

Les orientations économiques de la Commission européenne, adressées aux États membres fin mai, font état d'une amélioration globale de la situation et de la nécessaire poursuite des efforts en matière de réformes. De son côté, la France présente toujours un déséquilibre macroéconomique excessif.

Des recommandations annuelles

Chaque année, la Commission européenne présente les recommandations adressées aux États membres pour les douze à dix-huit prochains mois. Elles succèdent à la publication, en février, des rapports qui analysent, de manière approfondie, la situation économique des États membres et font état de leurs déséquilibres macroéconomiques éventuels.

Les recommandations de la Commission constituent un cadre annuel aux réformes nationales menées par les États membres. À la suite des recommandations de 2016, les États

membres ont accompli des progrès dans leur politique et gouvernance budgétaires, ainsi que sur le marché du travail et les services financiers.

Cette année, la Commission a mis l'accent sur les politiques sociales (lutte contre le chômage de longue durée, équité des systèmes de protection sociale, etc.), en s'appuyant sur sa proposition de « socle européen des droits sociaux ». Elle recommande également d'améliorer l'environnement des investissements et des entreprises par la réduction des charges réglementaires et la simplification.

La France toujours en déficit excessif

Globalement, la situation des États membres s'est améliorée, avec un engagement fort de leur part pour mener les réformes. Désormais, seuls quatre pays (Bulgarie, Chypre, France et Italie) font encore l'objet de procédures pour déficit excessif après la clôture de celles visant la Croatie et le Portugal. En 2011, vingt-quatre pays étaient concernés.

La France présente toujours un déséquilibre macroéconomique excessif, avec un faible niveau de compétitivité et une dette publique élevée en augmentation. Même si des développements et réformes laissent entrevoir une « correction progressive », la Commission considère que d'importants efforts doivent encore être engagés. Ainsi,

il est nécessaire d'agir prioritairement sur le volet budgétaire, afin de conforter la reprise économique et de garantir la viabilité des finances publiques. La Commission recommande également à la France de consolider les mesures de réduction du coût du travail, d'élargir l'assiette de l'impôt et de poursuivre la diminution prévue du taux de l'impôt sur les sociétés. L'amélioration de l'accès au marché du travail et la revue du système d'enseignement et de formation professionnels sont un autre angle d'action. Enfin, à l'instar des autres États membres, la France doit poursuivre la simplification réglementaire pour les entreprises et lever les barrières à la concurrence dans le secteur des services.

**FOCUS BTP
DES MODIFICATIONS STATUTAIRES À L'ORDRE DU JOUR DU
CONGRÈS DE LA FIEC**

Les 8 et 9 juin derniers, la Fédération de l'industrie européenne de la construction a organisé son congrès annuel à Stockholm. À cette occasion, l'assemblée générale a modifié les statuts de la FIEC afin de moderniser son fonctionnement.

LE MANIFESTE DE LA FIEC POUR « FAIRE DU BIM UN SUCCÈS »

La FIEC a publié en mai dernier un manifeste en faveur du BIM (Building Information Modeling). Facteur de succès pour l'ensemble du secteur européen de la construction, la dimension particulièrement transversale du BIM offre des perspectives multiples. L'appropriation des nouvelles technologies numériques, qui véhicule de nouveaux modes de travail pour la gestion et la mise en œuvre des projets, implique une adaptation des compétences par la voie de la formation. Dans ce processus, les autorités publiques ont un rôle crucial à jouer dans l'accompagnement des entreprises, notamment des PME.

Un des principaux enjeux du BIM est l'échange d'informations fiables entre les différentes applications BIM et entre les différents acteurs. L'interopérabilité des données est, à ce titre, capitale pour le BIM. La collaboration en est un des piliers.

[Consultez le manifeste](#)

Des statuts et une gouvernance adaptés

Depuis 2015, un processus de réforme est engagé au sein de la FIEC. Après ces travaux, les fédérations nationales, réunies en assemblée générale, ont approuvé le principe d'une redéfinition des catégories de membres. Désormais, une distinction est faite entre les statutory members, membres de plein exercice, et les autres catégories de membres, qui ne seront pas impliqués dans la gouvernance (policy members, membres associés et sponsors

potentiels). Parallèlement, il a été convenu de créer la fonction de « premier vice-président de la FIEC », qui a vocation à devenir président de la FIEC à l'issue du mandat en cours. Grâce à cette disposition, une meilleure continuité des dossiers pourra être assurée. C'est l'actuel vice-président de la FIEC chargé de la commission technique, Kjetil Tønning (Norvège), qui a été désigné comme le successeur de Jean-Louis Marchand. Il accèdera à la présidence en 2018.

Une conférence axée sur les moyens d'assurer une concurrence

La conférence, traditionnellement organisée à l'occasion du congrès annuel de la FIEC, portait cette année sur les moyens de garantir une concurrence loyale au sein du marché intérieur européen et les bonnes pratiques nationales mises en place afin de s'assurer au mieux de cet objectif.

En effet, le secteur européen de la construction est confronté à des abus et des fraudes qui, parfois, mettent en péril l'activité des entreprises, et notamment des PME. C'est dans ce sens que la FIEC milite pour une amélioration de l'application et de l'exécution de la directive sur le détachement.

Différents témoignages lors de la conférence ont valorisé des bonnes pratiques pour prévenir les fraudes, à l'instar des cartes d'identification développées, entre autres, au Luxembourg, en Suède et en Espagne. Ces documents permettent, par exemple, d'attester la formation du salarié dans le domaine de la santé et sécurité, de sa qualification et de son expérience professionnelle.

Le principal défi identifié reste toutefois la nécessité de renforcer l'échange de données et la coopération entre les États membres et leurs différentes administrations.

LA COMMISSION EUROPÉENNE PRÉSENTE SON PAQUET ROUTIER

Dans son « paquet routier », ensemble de propositions législatives présenté le 31 mai dernier, la Commission européenne a pour objectif de moderniser la mobilité et les transports européens pour davantage de compétitivité, tout en garantissant une transition vers une énergie propre.

Une série d'initiatives couvrant le transport routier

Le paquet routier s'appuie sur une communication politique qui expose les grandes lignes d'un plan à long terme pour une mobilité propre, équitable sur le plan social et compétitive. Différents défis sont identifiés (numérisation, congestion, financements...) pour parvenir à un système intégré, moderne et durable qui soit relié aux réseaux énergétiques et numériques.

Les initiatives législatives du paquet routier visent principalement à améliorer le fonctionnement du marché du transport de marchandises, ainsi que les conditions d'emploi et la situation sociale des travailleurs. À ce titre, des dispositions spécifiques sont introduites en matière d'encadrement des détachements et de cabotage dans le transport routier international.

Un nouveau système de tarification

Afin de promouvoir le principe du « pollueur-payeur » et de l'« utilisateur-payeur », la Commission européenne engage une révision de la directive Eurovignette et propose l'abandon progressif du système de vignettes basé sur le temps parcouru au profit d'un péage dont les tarifs seraient fixés selon la distance parcourue.

Ainsi, en cas d'adoption du texte, la mise en place de vignettes pour les véhicules lourds (utilitaires de plus de 3,5 tonnes, bus et cars) serait interdite à compter du 1er janvier 2018, tandis que les systèmes déjà existants seraient maintenus jusqu'au 31 décembre 2023. Concernant les véhicules légers, l'interdiction de la vignette serait effective dès l'entrée en vigueur de la directive et les systèmes existants pourraient être maintenus jusqu'au 31 décembre 2027.

La Commission propose également de moduler les tarifs des péages en fonction des émissions de CO2

de chaque véhicule, quelle que soit leur catégorie. Les États membres pourraient aussi tenir compte de la pollution de l'air, de la pollution sonore et des congestions pour cette modulation. Les recettes issues des redevances liées aux congestions permettraient de contribuer directement au financement des infrastructures de transport.

Il ne s'agit pas d'imposer un système de péage aux États membres. Seuls ceux qui l'adopteraient se verraient appliquer les dispositions de la directive.

Le Conseil et le Parlement européens doivent désormais examiner ces propositions législatives.

Au cours des douze prochains mois, d'autres propositions devraient compléter le paquet routier, notamment sur les normes d'émission applicables aux voitures et aux camionnettes après 2020, ainsi que sur les toutes premières normes d'émission applicables aux véhicules utilitaires lourds.

POUR TOUTE INFORMATION

FNTF

► Marie Eiller-Chapeaux
Tél. : 01 44 13 31 86
Fax : 01 44 13 98 90
E-mail : eillerm[a]fntf.fr

► Nicolas Gaubert
Tél. : 01 44 13 31 06
Fax : 01 44 13 98 91
E-mail : gaubertn[a]fntf.fr ou europe[a]fntf.fr

FFB

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