

EN BREF...

DÉTACHEMENT DE SALARIÉS : LE PRÉSIDENT DE LA FFB RENCONTRE LE COMMISSAIRE EUROPÉEN À L'EMPLOI

Dans le cadre des négociations en cours sur la directive « détachement », Didier Ridoret a rencontré László Andor, commissaire européen chargé de l'Emploi, des Affaires sociales et de l'Inclusion, le 30 septembre dernier.

Cette rencontre avait pour objectif de faire état auprès du commissaire des pratiques persistantes de concurrence déloyale et de dumping social subis par les entreprises de bâtiment françaises par des acteurs peu scrupuleux qui détournent le régime du détachement.

Didier Ridoret a longuement expliqué au commissaire européen la situation qui concourt actuellement à la destruction de nombreux emplois. Il a également fait état des menaces que font peser ces dérives, à moyen terme, sur l'ensemble des dispositifs de formation et de protection sociale de la branche.

Tout en relevant le défaut de contrôles effectifs comme principale source de détournement de la directive, László Andor a souligné que son rôle, à cette étape de la négociation, était d'accompagner le Parlement européen et le Conseil dans la recherche d'un compromis équilibré. Il espère que celui-ci aboutira avant les élections européennes du printemps prochain.

EN DIRECT DE BRUXELLES

Vers un renforcement de la dimension sociale de l'Union économique et monétaire ?

La Commission européenne a présenté, le 2 octobre dernier, une communication sur le renforcement de la dimension sociale de l'Union économique et monétaire (UEM), dont l'objectif est notamment de mieux prendre en compte les évolutions du marché du travail dans les pays membres.

Une dimension sociale au cœur de la stratégie économique de l'Union

Au sein de l'Union économique et monétaire (UEM), les décisions de politique économique et budgétaire prises par les États membres font déjà l'objet d'un processus approfondi de coordination, d'approbation et de surveillance à l'échelle européenne. En juin 2013, le Conseil européen a souhaité accentuer la coordination des politiques sociales et de l'emploi, et souligner le rôle du dialogue social. La communication de la Commission s'inscrit donc dans cette volonté de renforcer la dimension sociale de l'UEM.

Trois axes présentés comme des pistes d'amélioration

La communication est fondée sur trois axes qui devraient pouvoir se concrétiser à court terme. Le premier axe concerne l'intégration d'indicateurs sociaux dans le cadre du « semestre européen » (cycle annuel d'élaboration des politiques économiques de l'Union).

Il s'agit de prendre en compte l'évolution de l'emploi et de la situation sociale dans les différents pays, alors que des disparités croissantes affectent le bon fonctionnement de l'UEM. En l'état actuel des traités, les possibilités d'harmonisation dans le domaine social sont très limitées.

Le deuxième axe repose sur la mobilisation des instruments financiers que sont le Fonds social européen (FSE) et le nouveau programme de l'Union pour l'emploi et l'innovation sociale.

Enfin, le troisième axe concerne l'amélioration du dialogue social : la Commission propose par exemple que les syndicats et les employeurs puissent davantage participer à la définition et à la mise en œuvre de recommandations stratégiques au cours du « semestre européen ».

Cette communication visant à une meilleure coordination des politiques sociales et de l'emploi fait aujourd'hui l'objet de débats au sein des institutions européennes. Elle sera notamment à l'ordre du jour du Conseil européen des 19-20 décembre prochain.

FOCUS BTP

LES DISCUSSIONS SUR LE RENFORCEMENT DE LA DIRECTIVE « DÉTACHEMENT » S'ENLISENT

Le 15 octobre dernier, le Conseil européen se réunissait en vue d'aboutir à un compromis sur le projet de directive « détachement ». Compte tenu d'un blocage de certains États membres, les négociations ont été reportées au mois de décembre, au risque que le texte ne soit pas adopté avant les élections européennes.

La proposition de directive visant à renforcer les conditions de détachement des salariés dans le cadre d'une prestation de services fait l'objet de vives discussions entre les États membres au sein du Conseil européen. En effet, ce texte est confronté à deux positions antagonistes.

D'une part, certains États membres, parmi lesquels le Royaume-Uni, l'Irlande et la plupart des pays de l'est de l'Europe, défendent une position libérale consistant à limiter les modalités de contrôle au strict minimum et à favoriser la libre circulation des salariés.

D'autre part, les États principaux destinataires des salariés détachés, comme la France, l'Allemagne ou la Belgique, sont partisans d'un renforcement du cadre légal tout en facilitant les mesures de contrôle.

Ainsi, le 15 octobre dernier, lors de la réunion du Conseil des ministres européen, ces deux groupes n'ont pas trouvé de compromis, en raison d'un blocage des États dits libéraux et malgré l'engagement de la présidence lituanienne pour y parvenir. La décision a donc été reportée au mois de décembre, sans garantie de succès.

EN BREF...

**LES ÉLECTEURS
DE L'UE APPELÉS
AUX URNES DU 22
AU 25 MAI 2014
POUR RENOUVELER
LE PARLEMENT
EUROPÉEN**

Les prochaines élections du Parlement européen se dérouleront dans tous les États membres de l'Union européenne entre le 22 et le 25 mai 2014 pour désigner 751 députés européens.

En France, à l'exception de certains départements et collectivités d'outre-mer, les électeurs sont conviés aux urnes pour élire les 74 représentants français le dimanche 25 mai.

Les élections visant à renouveler le Parlement européen ont lieu tous les cinq ans et les gouvernements de l'UE doivent, selon les traités, tenir compte de leurs résultats dans le choix qu'ils feront pour le prochain président de la Commission.

Ce seront les neuvièmes élections européennes depuis le premier vote au suffrage universel direct organisé en juin 1979.

FOCUS BTP

Cristallisation du débat autour de deux articles

Le débat en cours porte principalement sur deux mesures du projet de directive :

- l'article 9 définit la liste des mesures de contrôle autorisées pour les États membres d'accueil. Sur cet article, certains États veulent restreindre les possibilités de contrôles, tandis que d'autres souhaitent être libres d'exiger toutes les vérifications qu'ils jugeront nécessaires pour s'assurer notamment du respect des minima sociaux applicables sur leur territoire ;

- l'article 12 instaure une responsabilité solidaire du donneur d'ordre vis-à-vis de ses sous-traitants.

Les antagonismes sur ce point portent sur le degré de responsabilité solidaire, c'est-à-dire si elle doit porter sur l'ensemble de la chaîne de sous-traitance ou à un seul niveau, mais aussi sur l'obligation ou non pour les États membres de mettre en place un tel système.

La position stricte du Parlement européen

La nécessité de parvenir un accord d'ici à la fin de l'année est d'autant plus pressante que le Conseil devra également trouver un compromis avec le Parlement européen avant les élections de mai 2014. Or, en cette fin de législature, les textes qui doivent être votés se bousculent.

À ce jour, la position adoptée et défendue par le Parlement est relativement stricte. Ainsi, il défend une liste de mesures de contrôle ouverte, mais aussi une responsabilité du donneur d'ordre sur l'ensemble de la chaîne, sans possibilité de s'exonérer.

LA MISE EN ŒUVRE DU FUTUR FONDS DÉDIÉ AUX INFRASTRUCTURES EUROPÉENNES SE PRÉCISE

Un nouveau fonds dédié aux grandes infrastructures européennes dans les domaines des transports, de l'énergie et des télécommunications, le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, sera lancé pour la période 2014-2020. Il sera doté d'un montant de 29,3 milliards d'euros, dont 23,2 milliards d'euros pour les infrastructures de transport et 5,1 pour les infrastructures d'énergie.

La fin d'un processus législatif

La proposition de la Commission de créer un instrument financier dédié aux infrastructures européennes remonte à l'automne 2011. À l'issue de nombreux échanges avec le Parlement européen et le Conseil, les contours du document final sont maintenant clarifiés.

En effet, les commissions parlementaires des transports (TRAN) et de l'industrie (ITRE) du Parlement européen ont adopté, le 7 octobre dernier, le règlement relatif à ce nouvel instrument, en attendant le vote en séance plénière et la validation formelle par le Conseil d'ici à la fin de l'année.

Parmi les modifications apportées au texte, le principe du fléchage des 10 milliards d'euros du Fonds de cohésion dans ce nouvel instrument est différé jusqu'à la fin de l'année 2016. Pendant cette période, cette enveloppe contribuera au financement d'infrastructures de transport, sur des bases nationales uniquement, dans les pays bénéficiaires du Fonds de cohésion (essentiellement les pays d'Europe centrale et orientale).

Par ailleurs, les taux de cofinancement restent favorables à la réalisation des sections transfrontalières (jusqu'à 40 % pour les travaux), mais les actions ont été élargies, notamment en faveur des sections routières transfrontalières et des nouvelles technologies et innovations pour tous les modes de transport.

Neuf corridors pour le réseau transeuropéen de transport

À l'occasion des « TEN-T Days » organisées à Tallinn en octobre dernier, le commissaire européen chargé des Transports, Siim Kallas, a présenté les neuf corridors qui constitueront l'armature du nouveau réseau transeuropéen de transport à achever à l'horizon 2030.

Chaque corridor, conçu en étroite collaboration avec les États membres, couvre au moins trois modes de transport, trois États membres et deux franchissements de frontière. C'est dans ces corridors que figureront les principaux projets d'infrastructures préidentifiés.

Trois corridors concernent la France : un axe « Méditerranée » (allant du sud de la péninsule Ibérique à l'Ukraine), un axe « Atlantique » (s'étendant de l'ouest de la péninsule Ibérique, jusqu'au Havre et Strasbourg) et un axe « Mer du Nord-Méditerranée » (reliant l'Irlande et l'Écosse jusqu'à Marseille).

L'accent sur les interconnexions énergétiques

L'approche par corridors s'applique également aux infrastructures d'énergie. Ces aires transnationales dédiées à l'interconnexion de l'UE comprennent des projets d'intérêt commun dévoilés à la mi-octobre par la Commission. Ils résultent d'un processus de sélection et d'évaluation mené avec les États membres, les acteurs économiques et la société civile. Six projets d'infrastructures prioritaires dans l'électricité, neuf dans le gaz et un dans les réseaux intelligents (« smart grids ») ont été sélectionnés par la Commission pour la France. La réalisation des projets retenus pourra bénéficier d'un cofinancement allant jusqu'à 75 %.

La phase opérationnelle de ce nouvel instrument entrera en vigueur dès 2014. Les projets d'infrastructures de transport et d'énergie feront l'objet d'appels à proposition et devront respecter un certain nombre de critères de sélection pour bénéficier concrètement d'un soutien financier de l'Union européenne.

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.fbatiment.fr