

EN BREF...

LA REPRÉSENTATIVITÉ DES PARTENAIRES SOCIAUX EUROPÉENS ÉVALUÉE

La Commission européenne évalue régulièrement la représentativité des partenaires sociaux sectoriels et des organisations susceptibles d'en faire partie. Dans le cadre du dialogue social européen, elle les consulte sur des initiatives liées à la politique sociale et ils doivent pouvoir signer des accords.

L'évaluation, menée par la Fondation européenne pour l'amélioration des conditions de vie et de travail (Eurofound), vise à s'assurer que les partenaires sociaux actuels et les organisations candidates bénéficient d'une couverture géographique suffisante au sein de l'UE et que leurs membres nationaux sont eux-mêmes considérés comme représentatifs dans leurs pays respectifs.

Pour le secteur de la construction, la FIEC représente les employeurs, tandis que la FETBB (Fédération européenne des travailleurs du bâtiment et du bois) défend les intérêts des salariés. L'European Builders Confederation (EBC) bénéficie, depuis quelques années, du statut d'observateur.

En tant que membres de la FIEC, la FFB et la FNTP ont contribué à l'enquête d'évaluation.

**EN DIRECT DE BRUXELLES****CLIMAT : LA COMMISSION EUROPÉENNE PRÉSENTE UN AMBITIEUX PAQUET LÉGISLATIF**

Le 14 juillet dernier, la Commission européenne a dévoilé un paquet législatif pour que l'Union européenne atteigne une réduction de ses émissions nettes de gaz à effet de serre (GES) d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990, tout en se plaçant sur la voie de la neutralité climatique à l'horizon 2050.

Véritable feuille de route, ce paquet intitulé « Fit for 55 » comporte une douzaine de propositions législatives visant à former un ensemble cohérent. Il repose sur trois piliers : une politique incitative sur les prix et la fiscalité de l'énergie et du carbone ; de nouveaux objectifs, plus ambitieux, s'imposant aux États ; et de nouvelles réglementations en matière de transport et d'énergie.

Un accent sur la mobilité décarbonée

Outre les dispositifs liés au marché du carbone (voir article ci-dessous), le paquet comprend des mesures réglementaires destinées à réduire les émissions de CO₂. Ainsi, pour les véhicules routiers, la Commission propose de réduire les émissions des voitures particulières de 55 % (au lieu de 37,5 %) et celles des véhicules utilitaires légers de 50 % d'ici à 2030.

Souhaitant aussi encourager l'innovation et le développement du marché des véhicules à émissions faibles ou nulles, elle prévoit le déploiement, au plus tous les 60 km, d'infrastructures publiques de recharge ad hoc d'ici à la fin de 2025, ainsi qu'un ravitaillement en hydrogène disponible tous les 150 km le long de la partie centrale du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et dans chaque nœud urbain.

La transition énergétique, un axe majeur du paquet législatif

Le secteur énergétique voit également ses objectifs, déjà revus à la hausse en 2018, renforcés. Ainsi, la directive sur les énergies

renouvelables (EnR) porte leur part à 40 % du bouquet énergétique de l'UE d'ici à 2030 (au lieu de 32 %). L'accent sera mis sur les nouveaux vecteurs (ex. : hydrogène vert), tandis que des objectifs contraignants s'imposeront à certains secteurs, comme le bâtiment, qui devra atteindre 49 % d'EnR dans sa consommation d'ici à 2030.

La Commission appuie ces efforts par une révision de la fiscalité énergétique. Le contenu énergétique et la performance environnementale des carburants et de l'électricité seraient désormais davantage privilégiés dans la structure des taux d'imposition, à la place de la seule approche axée sur les volumes.

Enfin, la Commission révisé la directive efficacité énergétique pour attirer les investissements sur la rénovation énergétique. Ayant pour objectif la rénovation de 35 millions de bâtiments en Europe d'ici à 2030, les États devraient respecter un taux minimal d'économie d'énergie finale de 1,5 % par an au cours des six prochaines années, même si les objectifs nationaux demeuraient non contraignants.

FOCUS BTP

LA FIEC ALERTE LA COMMISSION SUR LA HAUSSE DES PRIX DES MATÉRIAUX

Le secteur européen de la construction se trouve durement affecté par le phénomène mondial de hausse des prix des matériaux. Depuis plusieurs mois, la FIEC alerte les institutions européennes, tandis que les fédérations nationales se sont mobilisées pour l'adoption de mesures d'urgence dans leurs pays respectifs.

Depuis la mi-2020, les entreprises européennes de construction subissent une augmentation significative des prix des matériaux. Les causes de cette dernière s'avèrent multiples : un fort et rapide redémarrage mondial après la crise de Covid-19, alors que relancer les chaînes de production prend du temps ; une hausse de la demande de travaux de construction ; une rupture des chaînes logistiques d'approvisionnement ; la fermeture d'usines en raison de la persistance de la pandémie dans certains pays ; etc.

LE MÉCANISME POUR L'INTERCONNEXION EN EUROPE EN ORDRE DE MARCHÉ

Le règlement établissant l'instrument financier dédié aux grandes infrastructures européennes, le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), a été publié au Journal officiel de l'Union européenne le 14 juillet dernier.

Ce programme, doté d'une enveloppe de 33,7 milliards d'euros pour la période 2021-2027, financera le développement d'infrastructures dans les domaines des transports, du numérique et de l'énergie. Les projets liés aux transports bénéficieront d'un budget de 25,81 milliards d'euros, afin de compléter le réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Sur cette enveloppe, près de 11,29 milliards seront destinés aux pays relevant du Fonds de cohésion (pays d'Europe centrale et orientale) et 1,69 milliard d'euros seront consacrés à la mobilité militaire.

L'énergie se verra attribuer quelque 5,84 milliards d'euros, alors que le numérique pourra compter sur un financement de 2,07 milliards d'euros.

Le 16 septembre dernier, un premier appel à projets a été publié dans le domaine des transports. Le montant total de l'enveloppe européenne de cofinancement s'élève à 4 milliards d'euros, dont 1,87 milliard pour les projets sur le réseau et 1,2 milliard pour les carburants alternatifs. La décision d'attribution des subventions sera annoncée en juin 2022.

Contacts :**FNTF**

► Camille Roux
Tél. : 01 44 13 31 86
E-mail : rouxc@fntp.fr

► Nicolas Gaubert
Tél. : 01 44 13 31 06
E-mail : gaubertn@fntp.fr ou europe@fntp.fr

FFB

► Myriam Diallo
Tél. : 01 40 69 53 56
E-mail : diallom@national.ffbatiment.fr

Des conséquences lourdes pour les entreprises

Les entreprises de construction se retrouvent le plus souvent prises en étau entre des coûts de production qui s'envolent et des contrats conclus à prix fixe, non renégociables. Même dans le cas où le client accepte une renégociation, la hausse vertigineuse de certains produits (bois, acier, aluminium...) empêche une répercussion intégrale du surcoût subi. Il en découle des pertes considérables pour les entreprises, certaines préférant alors renoncer à des chantiers. À cette hausse des prix s'ajoute une pénurie de matériaux, notamment l'acier, le bitume et le bois, pour lesquels les délais de livraison s'allongent dans tous les pays européens.

La Fédération de l'industrie européenne de la construction (FIEC) a alerté par courrier, dès mars 2021, la Commission européenne sur les risques pour le secteur de la construction, à l'heure où il est en première ligne pour répondre aux enjeux liés à la transition énergétique. Ce message a été renouvelé lors d'une conférence dédiée

au secteur de la construction, le High Level Construction Forum, le 28 septembre dernier.

La Commission a indiqué être attentive à ce sujet et réfléchir à différentes pistes d'actions.

La mobilisation des fédérations nationales

À l'instar de la FNTF et de la FFB, les fédérations nationales de la construction se sont également mobilisées afin que leurs gouvernements respectifs engagent des mesures de sauvegarde. Ainsi, elles ont obtenu l'application de mesures de révision des prix en Autriche, en Allemagne, en Italie et en Roumanie. L'Allemagne et l'Italie ont également mis en place des compensations financières pour les entreprises supportant la hausse de leurs coûts, tandis que la fédération néerlandaise sert d'intermédiaire dans les négociations entre entreprises et autorités contractantes. Enfin, la Hongrie a adopté des mesures de restriction des exportations de certains produits de construction (ciment, gravier, pierre concassée...).

MARCHÉ EUROPÉEN DU CARBONE : DEUX TEXTES EMBLÉMATIQUES

Mesures phares du paquet « Fit for 55 », la révision du système de quotas d'émissions de gaz à effet de serre et le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières impacteront le secteur de la construction s'ils sont adoptés en l'état. Selon le calendrier de la Commission européenne, ils devraient être opérationnels en 2026.

Depuis 2005, le marché européen du carbone repose sur le système d'échange de quotas d'émissions (SEQE-UE – ou UE-ETS, pour emissions trading scheme).

Chaque année, plus de 11 000 installations européennes (usines, centrales électriques, etc.) des secteurs de la production d'électricité et de chaleur et des industries à forte intensité énergétique (aviation, sidérurgie...) se voient allouer des quotas d'émissions de gaz à effet de serre. Il s'agit de « droits à polluer » octroyés gratuitement ou achetés aux enchères sur une plateforme dédiée, selon le principe du pollueur-payeur.

Ces quotas peuvent être échangés pour répondre aux besoins, supérieurs ou moindres, des installations. En fin d'année, elles doivent restituer des quotas suffisants pour couvrir l'ensemble de leurs émissions.

Pour répondre aux objectifs climatiques, le volume total de ces quotas décroît chaque année.

Un marché carbone pour les bâtiments et le transport routier

Pour la révision du dispositif, la Commission européenne propose, entre autres mesures, la création d'un marché du carbone qui ciblerait les fournisseurs d'énergie pour le chauffage des bâtiments et de carburant pour le transport routier.

Estimant qu'environ 30 % des émissions carbone issues du chauffage des bâtiments sont actuellement couvertes par le SEQE-UE, via la production d'électricité et de chaleur, la Commission considère opportun d'inclure les

autres types de chauffage, principalement issus de combustibles fossiles (charbon et fioul), dans un dispositif similaire, mais distinct.

Pour compenser son impact sur les consommateurs, un Fonds social pour le climat, doté de 72,2 milliards d'euros pour la période 2025-2032 et abondé par les États membres, viendrait participer au financement d'opérations de rénovation énergétique des bâtiments ou d'acquisition de véhicules propres pour des personnes vulnérables, des microentreprises et des usagers des transports.

Un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières

Avec le renforcement de l'ETS, la Commission européenne propose la création d'un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF). Destiné à tenir compte des émissions de carbone intégrées dans les produits entrant dans l'UE, il portera, dans un premier temps, sur le fer, l'acier, le ciment, les engrais, l'aluminium et la production d'électricité.

Les importateurs devront acheter des certificats au prix du carbone européen. La taxation carbone payée dans un autre pays pour la production de ces marchandises pourra être déduite afin d'éviter une double imposition.

Après une période déclarative lancée dès 2023, la taxation des importations débiterait en 2026, à l'instar du SEQE-UE spécifique aux bâtiments et aux transports routiers, pour lesquels les déclarations débiteront en 2025.