

EUROPE - MONDE

La surréglementation dommageable

CIFA. Le Forum international des conseillers financiers indépendants qui se tient à Monaco s'engage pour les conditions de la liberté d'entreprendre.

PIERRE BESSARD,
MONACO

Hyperactivisme législatif, investigations, amendes: de tels moyens sont-ils susceptibles d'améliorer le système financier mondial? C'est l'un des thèmes phares du forum international de la Convention of Independent Financial Advisors CIFA, qui se conclut aujourd'hui à Monaco.

Les conditions de la liberté entrepreneuriale et de la protection de la propriété semblent en effet sensiblement remises en cause dans l'environnement d'instabilité réglementaire actuel.

Comme l'a relevé l'avocat genevois Xavier Oberson, si certains objectifs sont louables, la multiplication de normes et de règles inattendues, par exemple dans le domaine de l'échange d'informations bancaires à des fins fiscales, où les acteurs financiers sont confrontés à au moins trois types de réglementation selon le lieu de résidence de leurs clients, n'est guère productive. De même, les dispositions sur le blanchiment d'argent applica-



JOE OLIVER. Une simple mesure mécanique comme la suppression d'une réglementation existante pour une nouvelle peut aider.

bles aux questions fiscales conduit à l'augmentation substantielle de sanctions.

Le premier impact de ces développements est de se soutenir mutuellement: plus les Etats disposent d'informations, plus ils sont en mesure de mettre en œuvre et d'étendre leur emprise. Autre conséquence: la complexité et le changement constant des réglementations, ce qui se reflète dans la croissance des départements de conformité et l'importance du chief compliance officer dans les instituts bancaires.

Ce qui serait au moins requis à ce stade, ce sont de meilleurs processus de résolution de différends entre Etats, ainsi que des procédures protégeant les droits des contribuables: il est préoccupant à cet égard que les exceptions prévues à la notification en cas de procédure risquent de devenir la règle.

Pour l'ancien ministre des Finances canadien Joe Oliver, le résultat le plus concret de l'activisme réglementaire est l'affaiblissement de la concurrence, les entreprises de petite taille disposant de moins de ressources pour s'y adapter. Or ce sont aussi ces entreprises qui génèrent les plus d'emplois et de prospérité dans le monde. La charge disproportionnée qui leur est infligée se répercute directement sur leur rentabilité et leur productivité, et donc finalement sur le bien-être de la société dans laquelle elles opèrent.

L'une des solutions à ces problèmes consiste à recourir plus systématiquement à l'autorégulation, qui a l'avantage d'être fondée sur l'expertise des marchés

concernés: pour Joe Oliver cela a l'avantage de pouvoir atteindre les buts politiques souhaités sans les conséquences inattendues et les pertes d'inefficience liées à l'Etat.

Une autre manière d'enrayer le foisonnement réglementaire passe par des mesures institutionnelles: au Canada, chaque nouvelle réglementation requiert l'abrogation d'une réglementation existante. Ce qui peut paraître mécanique a sa raison d'être du fait du nombre important de réglementations inutiles ou contreproductives accumulées au fil des années.

Malheureusement, les réglementations existantes sont aussi les plus difficiles politiquement à remettre en cause. L'excès de réglementation se traduit certes par des coûts énormes et une croissance anémique de l'économie, mais l'inefficience n'est pas directement visible.

L'économiste suisse basé à Hong Kong Markus Grimm va plus loin dans son analyse: il y a une divergence importante entre les raisons officielles déclarées et les

raisons réelles probables de la réglementation et des amendes infligées aux acteurs. Plutôt que de cibler la conduite des acteurs, le financement du terrorisme ou l'évasion fiscale, elles visent plutôt une forme d'imposition extraterritoriale et traduisent des postures politiques et des velléités de contrôle sur les citoyens. La réalité est que les sanctions se répercutent sur les actionnaires, et jamais sur les managers d'une entreprise.

L'actionnaire étant le plus souvent un fond de pension, le citoyen ordinaire fait les frais de cette politique. Cependant, les nouveaux modèles d'affaires basés sur l'intelligence artificielle vont probablement révolutionner le secteur financier dans les cinq à dix ans, ce qui rendra les réglementations mises en place par les gouvernements très rapidement obsolètes. La plupart des individus, surtout dans les pays émergents, ont déjà renoncé à la politique et exercent désormais leur liberté de choix «démocratique» à travers leur iPad. ■

L'optimisme pour le marché européen

Les constructeurs européens de véhicules ont révisé à la hausse leur prévision de croissance du marché automobile sur le Vieux Continent cette année, l'estimant à 5% contre 2% précédemment, a annoncé jeudi l'organisme fédérateur. «Nous prévoyons désormais une croissance des ventes de voitures particulières d'environ 5% cette année dans l'Union européenne» (UE), a indiqué le président en exercice de l'Association des constructeurs automobiles européen (ACEA), Dieter Zetsche.

Selon l'ACEA, la barre des 14 millions de voitures neuves mises sur les routes de l'UE serait donc à nouveau franchie dès cette année. Mais M. Zetsche, qui est également le patron de la firme allemande Daimler, a relevé que ce niveau restait toujours inférieur au niveau d'avant la crise de 2008. «Il est important de noter que nous sommes toujours en deçà du niveau d'avant-crise, qui était de 15,5 millions d'unités», a-t-il fait valoir.

L'ACEA prend ainsi acte de la forte croissance qu'a connu le marché automobile européen depuis le début de l'année: 8,5% en moyenne selon les dernières statistiques disponibles, courant jusqu'à la fin du mois d'avril. Celles de mai seront diffusées à la mi-juin. Ce rythme s'inscrit dans la continuité d'une année 2015 qui s'était terminée sur une hausse de 9,3% des mises en circulation de voitures neuves dans l'UE, pour atteindre 13,7 millions d'unités.

Cette croissance a donné une bouffée d'oxygène à de nombreux constructeurs qui réalisent une majorité relative ou absolue de leurs ventes en Europe, en particulier les français Renault et PSA qui ont ainsi davantage utilisé leurs usines et donc amélioré leur rentabilité. ■

AGENDA

VENDREDI 3 JUIN

UE
Zone euro: commerce de détail avril

ALLEMAGNE
Immatriculations de voitures neuves de mai - VDA

Deutsche Börse révisé la composition de ses indices boursiers (Dax, MDax)

FRANCE
Bolloré: assemblée générale

IRLANDE
S&P actualise sa notation

SUEDE
Production industrielle avril

FINLANDE
Moody's actualise sa notation

BULGARIE
S&P actualise sa notation

USA
Commerce extérieur avril
Chiffres du chômage et de l'emploi mai
Commandes industrielles avril
Indice ISM d'activité dans les services mai

CANADA
Commerce extérieur avril

Bruxelles appelle à saisir les opportunités

ÉCONOMIE COLLABORATIVE.

La Commission européenne a exhorté jeudi les pays de l'UE «à saisir les opportunités» offertes par les nouvelles plate-formes, telles Uber ou Airbnb, qui ont ébranlé des secteurs économiques comme le transport ou l'hébergement de nombreux Etats membres. «Vous ne pouvez pas totalement interdire une activité seulement pour protéger un modèle économique existant», a martelé la Commissaire européenne en charge de l'Industrie, Elzbieta Bienkowska, lors d'une conférence de presse à Bruxelles. Et d'appeler les 28 pays de l'UE à vérifier d'abord quels sont les effets de ces activités en matière de droit du travail et de fiscalité, ainsi que de protection des consommateurs, avant de bannir ces nouvelles entreprises de leur paysage économique. Les marchés traditionnels du transport ou de l'hébergement ont en effet été totalement déstabilisés par l'arrivée, notamment, d'Uber ou d'Airbnb, entraînant des réactions disparates dans les différents pays de l'UE.

Ainsi, Uber, service américain de réservation mobile de voiture avec chauffeur, accusé de concurrence illégale par les taxis traditionnels, a été totalement suspendu en Espagne fin 2014, avant de revenir au printemps dernier à Madrid avec un service de réservation de voitures avec chauffeur.

En France, en Belgique, en Allemagne et aux Pays-Bas, son acti-

tivité a été encadrée. L'an passé, la compagnie avait d'ailleurs déposé une plainte auprès de l'UE contre la France, l'Allemagne et l'Espagne pour dénoncer les tentatives de ces pays de faire interdire son application.

Uber avait fait valoir que les efforts déployés par les gouvernements de ces pays pour l'interdire enfreignaient la législation de l'UE sur la concurrence et le marché unique.

Quant à Airbnb, plateforme de logements temporaires dans le collimateur des hôteliers, il est surveillé à Paris et sérieusement encadré en Allemagne, en particulier à Berlin.

Dans le secteur de l'hébergement, deux plaintes ont d'ailleurs été adressées à la Commission européenne. L'une s'insurge contre une loi en Catalogne, incompatible, selon le plaignant, avec le droit européen; l'autre a été déposée par un individu à Berlin, a indiqué Lucia Caudet, porte-parole de l'exécutif européen, précisant que ces plaignants avaient réclamé la confidentialité.

Dans la capitale allemande, depuis le 1er mai, il est simplement possible de louer une pièce de son appartement via les portails spécialisés, mais pas sa demeure en son entier, sous peine d'une forte amende.

Décidé à expliquer clairement quelle était sa position avant de prendre une quelconque décision sur ces plaintes, l'exécutif européen a publié hier des lignes directrices. — (ats)

Le transport aérien se porte bien mais l'effet carburant se tasse

Pour la deuxième année consécutive le retour sur les capitaux investis sera positif en 2016.

L'industrie du transport aérien se porte bien et ses bénéfices devraient atteindre en 2016 39,4 milliards de dollars (environ 35 milliards d'euros), grâce notamment à la baisse du prix du carburant dont l'effet positif se tasse cependant, selon l'Association du transport aérien international (IATA).

«De façon générale, en dépit de conditions économiques générales défavorables, nous sommes dans une bonne période pour l'industrie du transport», s'est félicité le président de l'organisation Tony Tyler à l'ouverture à Dublin de la 72 assemblée générale de l'organisation.

Pour la deuxième année consécutive et seulement pour la seconde fois de l'histoire du transport aérien, le retour sur les capitaux investis sera positif en 2016 pour les compagnies aériennes, selon les prévisions de l'organisation.

En 2015, les compagnies aériennes ont dégagé dans l'ensemble 35,3 milliards de dollars de bénéfices. Les projections pour 2016 ont été revues à la hausse de 3,1 milliards par rapport à celles établies en décembre 2015 (36,3 milliards), car les calculs avaient été faits à l'époque sur la base d'un baril de pétrole brut à 51 dollars, contre environ 45 dollars dernièrement, a précisé M. Tyler.

«En fait nous approchons probablement du maximum de l'effet positif» lié à la faiblesse des prix du pétrole, a-t-il toutefois ajouté.

En 2016, la charge financière du carburant devrait représenter 19,7% des dépenses de l'industrie du transport aérien, contre un pic récent de 33,1% en 2012-2013, a précisé l'IATA.

«Certaines compagnies ont commencé à pouvoir réduire leur endettement mais il faudra cependant enregistrer des bénéfices sur une période plus importante avant que les bilans (des compagnies aériennes) retrouvent leur bonne santé», a-t-il mis en garde. Il existe cependant de fortes disparités régionales entre compagnies aériennes, plus de la moitié des bénéfices attendus cette année étant générés en Amérique du Nord (22,9 milliards), l'Afrique étant en queue de peloton avec des pertes prévues de 500 millions de dollars en 2016 (700 millions en 2015).

En Europe, les bénéfices attendus sont évalués à 7,5 milliards de dollars (contre 7,4 milliards en 2015), les attaques terroristes ralentissant «la demande dans certains centres touristiques clés», a précisé l'IATA. L'organisation dénonce également le «fardeau» de «lourdes taxes, d'une régulation onéreuse et d'une infrastructure inefficace notamment concernant l'organisation du trafic aérien», dans un contexte de concurrence intense surtout sur les lignes intra-européennes.

Les prévisions du trafic passagers restent «robustes», selon l'IATA, avec une croissance prévue de

6,2% en 2016 (avec 3,783 milliards de passagers) mais elles sont toutefois freinées par rapport à 2015, où le trafic avait augmenté de 7,4% (à 3,568 milliards de passagers).

En avril, la demande a augmenté de 4,6%, le taux le plus faible enregistré depuis janvier 2015, a indiqué l'IATA.

L'impact de l'attentat de l'aéroport de Bruxelles a pesé sur ces chiffres, a précisé l'IATA estimant que la croissance aurait sinon atteint environ 5%.

Abordant la question du risque terroriste, M. Tyler a estimé que les «programmes de sécurité des aéroports ne sont pas le point central dans la bataille contre le terrorisme». «Les capacités de renseignement des Etats jouent le rôle le plus important dans le maintien de la sécurité et pour stopper les terroristes loin des aéroports», a-t-il souligné.

Il a enfin mis en garde contre le «défi croissant» que pose la cyber-sécurité. «Notre monde connecté est vulnérable aux hackers déterminés à semer le chaos. Cela rend la collaboration et l'échange d'informations en temps réel avec les gouvernements et à travers l'industrie du transport aérien très importants», a-t-il prévenu. «Voler est sûr. Mais nous ne pouvons tenir cela pour acquis, même pour une seule seconde», a-t-il estimé. L'IATA représente quelque 260 compagnies aériennes et 83% du trafic aérien. ■