

1	Culture : Valérie Pécresse contre « le parisianisme »	1
2	Anne Hidalgo : "La voiture autonome est une solution pour renforcer la mobilité à Paris"	3
3	Loi entreprises : Le Maire à l'écoute des patrons.....	9
4	Hausse de la CSG : un geste pour les aidants et les artistes	10
5	Impôts: la France rate de peu le titre de champion du monde du matraquage fiscal	11
6	La croissance s'annonce forte en fin d'année	13
7	Commerce extérieur : les PME françaises, mauvaises élèves de l'Europe	14
8	Les compagnies aériennes françaises à l'aube d'un big bang (Air France, Corsair, Air Caraïbes, Aigle Azur, XL Airways...)	16
9	Auto, habitation : la hausse des tarifs de l'assurance se confirme.....	18
10	Rebond en demi-teinte du tourisme en France	20
11	Le Black Friday : un vendredi à prix mini !.....	21
12	Racisme, sexisme... une étude montre l'ampleur des discriminations en France	22
13	L'épineuse réforme de l'assurance-chômage bientôt lancée	24
14	Assurance-chômage : les pistes de réforme sur la table.....	25
15	Paris : une centaine de chauffeurs VTC réunis porte Maillot	27
16	Fiscalité locale : Macron promet une grande réforme en... 2020	28
17	Logement : Hulot lance un plan de 12 Mds€ pour colmater les passoires thermiques	29
18	Liberté, Egalité... Dénonciation.....	31
19	Allemagne : Martin Schulz sous pression pour accepter une grande coalition	33

1 Culture : Valérie Pécresse contre « le parisianisme »



Agacée d'être un bouc émissaire, la présidente (LR) de la région Ile-de-France entend « secouer le cocotier ».

Elle a remis 1 million d'euros sur la table pour qu'on l'entende enfin. Soit quarante bourses de 25 000 euros sur dix mois, octroyées à de jeunes « *primo-créateurs* » de toutes nationalités et de moins de 30 ans pour pousser leurs projets – cinéma, arts plastiques, musique, scènes –, pour peu qu'ils viennent les réaliser dans la région. En lançant, cet automne, le programme FoRTE (Fonds régional des talents émergents), Valérie Pécresse, la présidente de la région Ile-de-France, aimerait bien être audible sur la scène culturelle. Ce n'est pas gagné.

Quand [120 battements par minute](#) a obtenu le Grand Prix du jury au Festival de Cannes, M^{me} Pécresse s'est fendue d'un tweet pour saluer « *un film audacieux soutenu par la région* ». Le réalisateur, Robin Campillo, a aussitôt crié à la récupération, expliquant que le financement avait été obtenu in extremis contre la droite et que la présidente de la région Ile-de-France – qui avait

voté contre le mariage pour tous – essayait de faire oublier qu'elle avait coupé les crédits aux études sur le genre et « *aux associations LGBT* ».

Six mois plus tard, Valérie Pécresse, habituée à être maltraitée par le monde de la culture, n'en revient toujours pas. Elle fouille dans ses SMS pour montrer la réponse kilométrique qu'elle a servie au réalisateur. En résumé : elle finance le festival Chéries chéris, la Marche des fiertés, Solidays ; non, elle n'a pas coupé les vivres aux études sur le genre mais, à la faveur d'une refonte du conseil scientifique, aucun dossier n'a été déposé sur cette thématique ; enfin, le film retoqué une première fois (pas par la droite, affirme-t-elle) a obtenu une dérogation pour un deuxième passage en commission, à sa demande, alors qu'on l'avait alertée sur le sujet. Et d'écrire : « *Je suis désolée que vous deviez à des élus de droite une partie du subventionnement de votre film, mais c'est une réalité. (...) Saurez-vous penser au-delà des caricatures simplistes du "Nous, c'est le bien, eux, c'est le mal" ? Au plaisir de vous rencontrer pour le savoir.* » Robin Campillo n'a pas répondu.

De fait, lorsque cette chiraquienne a ravi, en décembre 2015, la présidence de la région à Jean-Paul Huchon après dix-sept années de gestion socialiste, le monde de la culture a rué dans les brancards. « *J'avais hérité d'un certain nombre de dispositifs qui ne fonctionnaient pas bien, se défend-elle. Notamment le Festival d'Ile-de-France. Un rapport de la cour régionale des comptes m'attendait sur mon bureau. Tous les financeurs de ce festival s'étaient retirés – Ville de Paris, Etat, département –, il ne restait que la région. J'étais menacée de renvoi devant la cour de discipline budgétaire et financière pour gestion de fait.* »

Ire des milieux culturels

Mais il n'y a pas que la fermeture du Festival d'Ile-de-France à avoir suscité l'ire des milieux culturels. Celles de l'Association régionale d'information et d'actions musicales (Ariam) et de l'Observatoire du livre et de l'écrit en Ile-de-France (MOTif), ainsi que la reprise en main de l'Action régionale pour la création artistique et la diffusion en Ile-de-France (Arcadi) ont provoqué autant de broncas.

« *50 % du budget partait en frais de structure, selon la cour régionale des comptes. C'était de l'argent qui était détourné du financement des acteurs culturels, puisqu'en réalité on payait des loyers, des comptables, des services de communication, affirme-t-elle. Cela s'est bien passé pour le MOTif. Pour l'Ariam, il a fallu rassurer les professeurs. On a fait voter un amendement de 200 000 euros au dernier budget pour permettre au Pôle supérieur d'enseignement artistique de reprendre la formation.* »

Quant à l'Arcadi, association financée par la Région (et à la marge, par l'Etat), pas besoin d'être fin politique pour comprendre que le fait que son directeur, Frédéric Hocquard, fasse partie de l'équipe d'Anne Hidalgo – il est l'adjoint de la maire de Paris, chargé de la vie nocturne et de l'économie culturelle – pouvait poser souci à une présidente qui s'émeut que 50 % des aides régionales bénéficient « *à des structures parisiennes ou de Seine-Saint-Denis* ». « *Pour les Hauts-de-Seine et les Yvelines, ce n'est pas gravissime, ce sont des départements très prospères. En revanche sur l'Essonne, le Val-d'Oise, le Val-de-Marne et la Seine-et-Marne, c'est criant : on a laissé s'installer des déserts culturels et une certaine forme de parisianisme.* »

Résultat : exit Frédéric Hocquard. Mais pas l'Arcadi. « *L'association doublonnait avec la région dans l'octroi de subventions. En revanche, elle a un truc précieux, vraiment unique, c'est son réseau de médiateurs, poursuit Valérie Pécresse. Ils vont dans les centres sociaux, dans les quartiers, dans les zones rurales. C'est pourquoi nous voulons en faire le levier de l'éducation artistique et culturelle régionale. Face au terrorisme et à la montée des extrêmes, dans un contexte de fracture sociale et territoriale, la culture est le ciment et, dans le même temps, la première des barrières sociales* », dit celle qui brandit Malraux comme son « *idole* », avant de se reprendre : « *Comme [son] modèle.* »

Toucher les jeunes

Au programme, pour les 460 lycées de la Région : la multiplication des ciné-clubs (« *On en a compté vingt, on a dit qu'on en voulait 200 à la fin de la mandature* »), des expositions itinérantes du Fonds régional d'art contemporain (FRAC) avec l'opération Flash Collection (« *Une malle itinérante d'œuvres qu'on ne verrait pas autrement* »), un prix littéraire des lycéens, des concerts et ateliers in situ de l'Orchestre national d'Ile-de-France et un tremplin rock au festival Rock en Seine.

Toucher les jeunes et développer le tissu économique que la culture irrigue, c'est aussi le principe du programme FoRTE. On n'est pas loin des antennes du ministère de la culture. Le directeur de cabinet de Françoise Nyssen, Marc Schwartz, est d'ailleurs une vieille connaissance. « *C'est lui, glisse-t-elle, qui, comme consultant, aidait les universités à s'autonomiser* », à l'époque où la loi Pécresse « relative aux libertés et responsabilités des universités », qu'elle défendait comme ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche de Nicolas Sarkozy, rencontrait la colère des syndicats.

M^{me} Pécresse souhaite aujourd'hui rendre audible un discours culturel particulièrement effacé pour une région pourtant connue pour sa générosité (deuxième financeur public du cinéma en France après le CNC). « *J'ai l'honnêteté de dire que mes prédécesseurs de gauche, avec un budget culturel de 80 millions d'euros [sur un budget total de 4 milliards], ont fait de nous la première collectivité finançant l'action culturelle. Je l'ai porté à 93 millions* », explique-t-elle, agacée d'être sans cesse mise en doute par un milieu remuant. Quand on lui demande ce qu'il en est de l'aide au spectacle vivant, qui représente la moitié de son budget culturel, elle sourit : « *Si j'avais coupé quoi que ce soit, vous en auriez entendu parler...* »

Au-dessus de son bureau au siège parisien de la Région, qu'elle fait déménager à Saint-Ouen en février 2018 – « *Je fais ce dont la gauche rêvait : j'augmente le budget de la culture et je pars en Seine-Saint-Denis* » –, elle a accroché deux tableaux du peintre franco-suisse Gérard Schneider (1896-1986) et un portrait de Yoda, le maître Jedi de *Star Wars*. Histoire d'apprendre à utiliser la Force ? « *On ne peut pas m'accuser de clientélisme. Les grands acteurs de l'action culturelle en Ile-de-France continueront de voter et d'avoir le cœur à gauche. Comme lorsque, ministre, je m'occupais des universités, cela me permet de mener une politique que je crois d'intérêt général, et aussi, de temps en temps, de secouer un peu le cocotier.* »

Propos recueillis par [Laurent Carpentier](#)

LA TRIBUNE – 24/11/2017

2 Anne Hidalgo : "La voiture autonome est une solution pour renforcer la mobilité à Paris"



GRAND ENTRETIEN. Pour Anne Hidalgo, les villes sont devenues « des prescripteurs incontournables et des acteurs majeurs du changement des comportements » face au changement climatique. Elle fait dans cet entretien un tour d'horizon complet sur les projets actuels et à venir de sa mandature pour transformer Paris. Plan climat, Plan Vélo, place de la voiture individuelle, nouvelles mobilités, avenir d'Autolib, Grand Paris Express : tout ce qui attend les Parisiens...

LA TRIBUNE - Des villes plus inclusives, plus résilientes et plus durables, tel a été votre mot d'ordre pendant les négociations sur l'accord de Paris sur le climat. Deux ans après la COP 21, où en est-on et où va-t-on ?

ANNE HIDALGO - Tous les maires de métropoles s'inscrivent aujourd'hui dans la même dynamique : ils pensent un monde durable, accélèrent la transition énergétique et rendent leurs territoires plus inclusifs, car nos villes attirent les gagnants de la mondialisation, mais aussi des populations fragiles qui viennent y chercher refuge. Le C40, que je préside, rassemble à lui seul 91 métropoles dans le monde, qui représentent 650 millions d'habitants et 25 % de la richesse mondiale. Que font-elles à travers ce réseau ? Elles mènent des actions convergentes pour réduire la place de la voiture et lutter contre la pollution, développer les énergies renouvelables, ou encore renforcer la place de la nature et des espaces verts. Nous sommes ainsi devenus des prescripteurs incontournables et des acteurs majeurs du changement des comportements. Il est indispensable et même irréversible si nous voulons sauver l'humanité d'elle-même. Les villes apparaissent en effet comme l'un des rares acteurs qui s'inscrivent dans le long terme. À Paris, à l'instar d'autres grandes métropoles, nous travaillons dès aujourd'hui à atteindre la neutralité carbone en 2050. Nous disons aussi que, à l'horizon 2030, Paris ne pourra plus être traversée par des véhicules à moteur thermique, dont le diesel dès 2024. Nous adressons ainsi, très tôt, un signal clair au marché et aux acteurs économiques pour qu'ils préparent leur propre transformation. Nous travaillons avec toutes les grandes institutions internationales sur ce sujet, et cela de façon très transversale et horizontale : ONU, OCDE, Commission européenne, fondations, etc. Il en ressort que les villes sont plus agiles que les États, car elles combinent à la fois une vision et des actions concrètes pour résoudre les grands défis de la planète. Elles peuvent travailler à échelle humaine, dans la proximité, avec les citoyens, les entreprises et les associations, tout en voyant loin et en ayant une vraie capacité d'entraînement.

Prenons le combat que vous avez engagé pour réduire la place de la voiture. Vous vous heurtez à beaucoup de résistances...

Tout changement entraîne des résistances. Certaines d'entre elles sont légitimes : une partie des citoyens a besoin d'utiliser sa voiture pour se déplacer et nous devons l'y aider. D'ailleurs, pour moi, la ville de demain n'est pas une ville sans voiture, mais une ville avec moins de voitures, et surtout des motorisations propres. Si je suis certaine que ce cap est le bon, c'est parce que je partage cette vision avec tous mes homologues étrangers. Paris n'est pas seule : toutes les grandes villes mènent cette bataille ! C'est une nécessité de santé publique et c'est vertueux, car cela permet de repenser l'espace urbain afin qu'il soit mieux partagé et plus apaisé.

Et il est faux de dire que ce n'est pas concerté. À l'échelle locale, on en parle depuis quinze ans. Cette stratégie était la même sous Bertrand Delanoë. Je l'ai simplement amplifiée. À l'échelle internationale, nous avons engagé la discussion avec les constructeurs automobiles dans un groupe de travail qui associe Londres, Séoul ou encore Moscou. Nous nous appuyons sur Tokyo, qui a mis fin au diesel il y a déjà dix ans, sans que cela nuise à son attractivité. Ma volonté, c'est de créer des alliances d'intérêt, car cette transition est bénéfique pour tout le monde. Les citoyens d'abord, mais aussi les entreprises : c'est là que sont les emplois de demain.

Développer ces nouveaux usages, c'est gagnant-gagnant. Bien sûr, il faut anticiper ces changements, préparer les esprits et tenir compte du temps nécessaire aux citoyens pour réussir ce changement. Mais nous nous rapprochons d'un consensus. Un constructeur automobile me confiait il y a quelques jours que son métier n'est plus tant de fabriquer des voitures que de fournir des solutions de mobilité. Il a compris qu'il y avait là un potentiel économique. Il sait quels sont les choix industriels de demain : les moteurs électriques, hybrides et hydrogènes, les véhicules autonomes, l'intermodalité, le stationnement intelligent. Paris et Île-de-France Mobilités [*ex-Stif, Syndicat des transports d'Île-de-France, ndlr*] travaillent par exemple en partenariat pour proposer des parkings à l'entrée de la métropole, à des tarifs adaptés et attractifs, afin que les citoyens puissent laisser leur véhicule individuel en toute sécurité, puis recourir aux transports en commun pour parcourir les derniers kilomètres. Nous encourageons aussi ensemble le covoiturage domicile-travail. Aujourd'hui, il y a en moyenne 1,1 passager par voiture. Si nous passons à 1,7

passager en moyenne, nous mettons fin à l'essentiel des bouchons dans l'agglomération parisienne.

Quels sont vos plans pour le déploiement de la voiture autonome ?

Nous avons conduit une première expérimentation avec la RATP et Île-de-France Mobilités pour relier la gare de Lyon à la gare d'Austerlitz. Les résultats se sont avérés très positifs. Une deuxième vient d'être lancée dans le bois de Vincennes, elle durera six mois. Mes adjoints Jean-Louis Missika et Christophe Najdovski sont très impliqués dans ce domaine. Je vais aussi ouvrir d'ici à la fin de l'année un travail avec les constructeurs automobiles, d'une part pour définir un cadre et une méthodologie en commun, d'autre part pour identifier les axes routiers dans Paris qui sont les plus appropriés à la circulation des véhicules autonomes. Je veux qu'on travaille sur des cartes, qu'on regarde rue par rue. Le secteur industriel aura ainsi les moyens d'avancer avec, pour objectif, un déploiement à grande échelle d'ici aux Jeux olympiques et paralympiques de 2024. C'est également un enjeu d'accessibilité. Notre réseau de métro est ancien et le rendre accessible aux personnes en situation de handicap prend du temps ; les coûts sont très élevés pour la RATP. La voiture autonome est une solution pour renforcer la mobilité de celles et ceux qui ont du mal à se déplacer par leurs propres moyens. J'en ai parlé au président du Comité international paralympique. Il adhère à cette analyse et nous allons nouer un partenariat dans ce domaine pour que les Jeux paralympiques soient l'occasion d'accélérer le développement de tels services de mobilité. Il y a là matière à révolutionner notre approche de la mobilité, en renforçant la fluidité de la circulation, tout en réduisant la pollution de l'air. Si on s'y prend bien, dans la concertation, et en lien avec les industriels, nous pouvons planifier avec succès l'arrivée de ces nouvelles mobilités.

Pour l'instant, en pinçant les entrées de Paris, c'est mal vécu par les habitants des périphéries...

Ce n'est pas parce qu'une minorité fait beaucoup de bruit qu'elle est majoritaire... La réalité, c'est que la plupart des habitants d'Île-de-France ont déjà intégré et appliqué cette transition. Vous savez, la baisse de la motorisation des ménages n'est pas engagée qu'à Paris (elle a diminué de 5 % entre 1999 et 2012 au sein de la métropole). Ils privilégient les transports en commun, et dans une moindre mesure le vélo. Quand 15 000 scientifiques disent qu'il est déjà trop tard, cela nous renvoie, nous les politiques, mais aussi nous les citoyens, à nos responsabilités. Les injonctions contradictoires, cela suffit. D'un côté on sait que la pollution de l'air réduit de deux ans l'espérance de vie des Franciliens, de l'autre il faudrait laisser le trafic automobile. Nous ne pouvons plus rester inactifs ou alors les prochaines générations en subiront les conséquences. D'ailleurs, à part le président des États-Unis, il n'y a plus grand monde pour contester que c'est la survie de l'humanité qui est en jeu. Le retrait de Donald Trump de l'accord de Paris a précipité la prise de conscience, qui devient générale. Cela nous oblige, chacun à notre échelle, à agir et à accélérer la recherche de solutions.

Serez-vous associée au sommet Climat organisé à Paris, le 12 décembre prochain?

Le président de la République m'a demandé d'organiser pour ce sommet une table ronde avec des maires étrangers membres du C40. Nous aborderons notamment la question du financement de la transition énergétique. Car, si le diagnostic fait consensus, si des solutions existent et sont connues, il reste souvent à mobiliser les fonds nécessaires. Sur ce point, Paris a été précurseur : avec le précédent gouvernement, nous avons obtenu la création d'un fonds de transition énergétique. Son rôle est d'attirer les financements privés, en France et à l'étranger, puis de les injecter dans des entreprises qui ont des projets de transition énergétique économiquement pertinents. Ce fonds, par exemple, pourrait financer le renouvellement de la flotte de taxis vers des motorisations électriques, en contrepartie de participations minoritaires au capital des TPE. Cela concerne près de 20 000 taxis à Paris. L'appel d'offres pour sélectionner le gestionnaire du fonds aboutira à la fin du mois. Nous serons en mesure de réaliser une première levée à l'été 2018, avec une cible d'investissement d'un minimum de 150 millions d'euros.

La ville a émis deux obligations vertes pour un montant total de 620 millions d'euros. À quoi cela servira-t-il ?

Paris est effectivement l'un des principaux émetteurs, et ce n'est que le début. Cet argent est fléché vers des projets municipaux, par exemple dans les domaines de la production d'énergies renouvelables ou de la rénovation thermique des bâtiments. Il s'agit de profiter des taux d'intérêt extrêmement bas pour accélérer dans la transition énergétique, tout en accompagnant le mouvement de décarbonisation de la finance. Il y a d'ailleurs une vraie demande de la part des investisseurs : pour notre dernière levée, d'un montant de 320 millions d'euros, nous avons reçu des offres à hauteur de 1,3 milliard d'euros. Cet intérêt démontre aussi que les investisseurs ont confiance en la solidité financière de Paris et qu'ils jugent nos projets crédibles.

Il y a aussi le réaménagement des quais hauts et de la rue de Rivoli. Où en est-on ?

Les travaux sont lancés rue de Rivoli. Ils permettront la création d'une nouvelle piste cyclable entre la place de la Bastille et la place de la Concorde avec de premiers tronçons d'ici au printemps 2018. J'ai souhaité que nous avancions par phases, plutôt que de tout aménager en même temps, afin de ne pas trop impacter la circulation sur cet axe. Nous entamons en parallèle l'aménagement de la ligne de bus à haut niveau de service sur les quais hauts. En partenariat avec Île-de-France Mobilités et la RATP, nous travaillons également pour mettre en oeuvre le nouveau plan bus parisien : le maillage du réseau en sera amélioré, tout comme la fluidité. Nous voulons aussi terminer le tramway entre les portes d'Asnières, Maillot et Dauphine. Enfin, Paris participe au financement du Grand Paris Express, de la ligne Éole et du prolongement de la ligne 11 du métro. Tous ces projets vont renforcer l'usage du vélo et des transports en commun. Ce seront autant d'alternatives en plus à l'usage de la voiture individuelle polluante.

On voit aussi pousser des vélos partout dans Paris.

Certains ont parfois tendance à penser que l'usage du vélo est cantonné aux loisirs. Le fait est qu'il est en train de devenir à Paris l'un des moyens privilégiés pour les trajets domicile-travail. Pour que les cyclistes se déplacent plus facilement, nous mettons en oeuvre un plan vélo de 150 millions d'euros qui prévoit d'ici à 2 020 plus de 1 000 kilomètres de voies cyclables dans la capitale. Parmi ces nouveaux aménagements, il y a beaucoup de pistes bidirectionnelles sécurisées, pour circuler à l'abri des bus et des taxis. Le Réseau Express Vélo que nous développons prévoit des axes nord-sud et est-ouest, avec un maillage dans tous les arrondissements. Dans ce domaine, nos sources d'inspiration sont Copenhague, Londres ou encore Amsterdam.

À partir du 1er janvier, les habitants de la Métropole et les visiteurs pourront utiliser le nouveau Vélib', qui va transformer notre façon de se déplacer à vélo. Il sera plus léger, plus solide et les usagers pourront se garer même lorsque la station est pleine. Un tiers du parc sera doté d'une assistance électrique : une vraie révolution, qui le rendra attractif même pour des trajets longs et pour des personnes plus âgées ou moins sportives. Surtout, son territoire sera étendu à 68 communes, contre une trentaine auparavant. La Métropole du Grand Paris est très enthousiaste. Patrick Ollier, son président, s'est beaucoup impliqué. Elle prendra à sa charge une partie du coût d'installation des stations. Elle prévoit aussi de financer des jonctions de pistes cyclables entre Paris et les communes limitrophes, notamment pour le franchissement des portes de la capitale. Par exemple dans le prolongement des quais de Seine entre Paris et le Val-de-Marne, ou encore à Boulogne. C'est un vrai travail d'équipe, à l'échelle de la Métropole, qui prouve que les élus locaux savent travailler ensemble, dans l'intérêt général.

Le changement de prestataire conduit au remplacement de toutes les bornes. Ce n'est pas très écolo...

Toutes les offres prévoyaient ce remplacement. La précédente version de Vélib' a été mise en place il y a dix ans, c'était une première. La technologie est devenue obsolète et le passage à

l'électrique nécessitait de raccorder les stations. L'entreprise sortante s'est toutefois engagée à réemployer ou recycler 100 % des bornes et des vélos. Ils auront une deuxième vie et seront réutilisés dans d'autres villes. Ce qui est vrai, c'est que cela se fait aujourd'hui selon le bon vouloir de chacun. Le Code des marchés publics devrait fixer des règles plus vertueuses aux entreprises et aux collectivités, pour leur imposer de prendre en compte l'évolution et le réemploi des infrastructures existantes.

Paris est aussi envahi par des vélos « sans borne » en libre-service, souvent chinois. Comment éviter l'anarchie ?

Ces nouvelles initiatives rejoignent notre objectif de développer la pratique du vélo, je les vois donc d'un bon oeil. Je suis par ailleurs convaincue qu'il y a de la place pour différents services de mobilité à Paris, mais cela ne doit pas conduire à l'anarchie. Mes adjoints Christophe Najdovski et Jean-Louis Missika ont reçu récemment les entreprises concernées, pour définir ensemble de bonnes pratiques. Elles doivent prévoir la maintenance et la régulation de leurs flottes de vélos, notamment le retrait des épaves. Il est également nécessaire qu'elles sensibilisent leurs usagers à un stationnement respectueux sur l'espace public. Le *free floating* permet de garer son vélo n'importe où, mais pas n'importe comment ! Il est par exemple inenvisageable que cela gêne la circulation des piétons, notamment des personnes âgées, à mobilité réduite ou avec des poussettes. Nous mettrons en oeuvre tous les moyens juridiques à notre disposition pour réguler correctement les choses ; nous allons aussi étudier la mise en place d'une redevance, comme cela s'applique pour toutes les entreprises qui interviennent sur l'espace public.

Autolib' est un grand succès en termes d'usage, mais le service n'a pas trouvé son modèle de rentabilité. Qui va le financer, alors que certains évoquent le retrait de Bolloré ?

Autolib' est très innovant et a fait des émules dans le monde entier. Cela n'est pas remis en cause. Le groupe Bolloré a par ailleurs toujours été attentif au respect de ses obligations. Il est aujourd'hui en discussion avec le syndicat métropolitain chargé de ce service pour trouver le bon équilibre. La question n'est pas d'augmenter les contributions publiques. En revanche, il y aura sans doute une réflexion à mener sur le périmètre territorial, en regardant les endroits où des stations sont pertinentes ou non. Je suis confiante pour que la situation soit pleinement redressée d'ici à l'issue du contrat, qui interviendra en 2023.

Paris a obtenu l'organisation des JO en 2024. Quel levier cela peut-il être pour l'accélération des changements que vous portez pour la ville ?

C'est à la fois un défi et une opportunité formidable pour Paris et la métropole, en particulier pour les territoires de Seine-Saint-Denis. Je les aborde avec sérieux et responsabilité. L'échéance de 2024 est un aiguillon pour toutes les parties prenantes.

La fin du diesel, le développement des véhicules autonomes, c'est pour 2024. Nous allons aussi prévoir une accélération du plan vélo, au-delà de cette mandature.

Le budget prévu sera-t-il tenu ?

La « loi olympique » a conçu deux structures. Le Cojo, comité d'organisation, présidé par Tony Estanguet, est chargé de la livraison des Jeux. Il est financé à 100 % par le secteur privé. La Solideo, que je préside en tant que maire de Paris, est la structure responsable de la livraison des équipements : la piscine olympique, le village des athlètes et le village des médias. Il s'agit d'une société publique d'économie mixte, financée à 50 % par les pouvoirs publics - l'État pour 1 milliard d'euros et les collectivités locales (Paris, le département de la Seine-Saint-Denis et la Région Île-de-France) pour 500 millions d'euros - et à 50 % par le secteur privé. C'est Nicolas Ferrand, l'ancien directeur général de l'établissement public de Marne-la-Vallée, qui en sera le directeur général. C'est un très grand professionnel, qui connaît parfaitement le monde du BTP. Notre feuille de route est de respecter les délais, mais aussi le budget. J'y serai particulièrement vigilante. J'ai à

ce titre demandé au président de la République que nous puissions nous appuyer sur la Cour des comptes, la Haute Autorité pour la transparence de la vie publique et l'OCDE. Je tiens aussi à ce que les règles des marchés publics s'appliquent au Cojo, structure privée, et non seulement à la Solideo. Je suis confiante sur notre capacité à tenir nos objectifs. Je rappelle que je me suis par ailleurs engagée à ne pas augmenter les taux d'imposition des Parisiens pendant toute la durée de ma mandature : je ne dévierai pas de ce cadre.

Il y a tout de même un dérapage dans les dépenses envisagées pour l'achèvement du super métro du Grand Paris, qui pourrait coûter jusqu'à 35 milliards.

Ce chantier majeur ne fait pas partie du budget des Jeux de 2024. Il était déjà prévu et engagé. Il se serait poursuivi, que nous ayons les Jeux ou non. L'évaluation de son coût a été sérieuse et il n'y a pas de dérapage à ce jour. Dans une grande agglomération de 7 millions d'habitants, il s'agit d'une infrastructure vitale, indispensable pour désenclaver des pans entiers du territoire du Grand Paris et rester attractif à la fois en France et à l'international. Deux présidents de la République ont porté ce projet avec force : Nicolas Sarkozy et François Hollande. Il faut donc que les lignes prévues soient disponibles dans le calendrier fixé. Je me félicite à cet égard qu'Emmanuel Macron ait confirmé l'engagement pris pour la ligne 16. Cela doit être aussi valable pour les autres lignes. Avec les présidents des conseils départementaux, Stéphane Troussel et Christian Favier, le président de la Métropole du Grand Paris, Patrick Ollier, le président du Forum métropolitain du Grand Paris, Jean-François Vigier, et 50 maires d'Île-de-France, nous avons publié il y a quelques jours une tribune qui interpelle sur ce sujet le chef de l'État.

S'agissant de la gouvernance de la Métropole du Grand Paris, on entend beaucoup de rumeurs. Emmanuel Macron a retardé son intervention à la Conférence nationale des territoires. Quelle est votre vision de ce qu'il faudrait faire ?

Il faut partir d'un diagnostic partagé entre tous les acteurs : État, Région, départements, territoires, communes et Ville de Paris. Ce qui fonctionne, c'est la Métropole ascendante, celle des projets portés par les maires. Elle est installée, avec une gouvernance originale et partagée, comme toutes les intercommunalités, qui veille à aboutir à des consensus entre des maires de sensibilités différentes, de droite, du centre et de gauche. En deux ans, une vision commune s'est élaborée. Les premiers projets ont vu le jour, et pas des moindres : l'appel à projets urbains « Inventer la Métropole du Grand Paris » a mobilisé 7 milliards d'euros d'investissements privés pour bâtir sur cinq ans de nouveaux écoquartiers dans la métropole. Avec l'obtention des JO et l'arrivée de l'Autorité bancaire européenne, une dynamique s'est enclenchée et tous les regards se tournent vers Paris et sa métropole. Le développement de la place financière, de la French Tech, tout cela montre que Paris est en train de gagner des points dans la compétition mondiale. Le World Economic Forum vient de nous classer 3e ville la mieux gérée au monde, juste après New York et Londres. Ce n'est pas le moment d'affaiblir cette dynamique. Le Grand Paris ne se fera pas sans Paris, qui est la deuxième marque la plus connue au monde derrière Coca-Cola (*rires*).

Oui, mais il y a aussi ce qui ne marche pas. Que faire alors ?

Il y a deux sujets pour lesquels il nous faut être plus efficaces et aller plus vite : l'accélération de la transition énergétique, où la métropole pourrait être plus offensive, et l'inclusion car il est vital de sortir de l'enclavement et d'investir dans nos zones urbaines sensibles. Ce n'est pas seulement une question sociale ou sécuritaire, c'est la condition d'une attractivité durable. Nos destins sont liés ; si Clichy-sous-Bois s'embrase, vu de Tokyo ou New York, c'est Paris. Notre responsabilité est donc collective pour développer un modèle métropolitain résilient dans lequel notre attractivité n'est pas fragilisée par les inégalités considérables existant au sein de la métropole.

Et sur la question des contours de la métropole, qui fait débat, quelle est votre position ?

La métropole regroupe 131 communes et 7 millions d'habitants. La région, ce sont 4 millions d'habitants et 1150 communes de plus. Entre les deux, la densité de population varie de 1 à 9. Faire une métropole à l'échelle de la région serait donc une erreur. D'abord, parce que ce serait créer un « machin » ingouvernable. Ensuite, parce que les enjeux de la zone dense ne sont pas les mêmes que ceux de la zone non dense. Pour ce qui est de l'objectif d'une métropole inclusive, comparativement à la région, les revenus sont en moyenne plus bas dans la métropole et le taux de pauvreté plus élevé. Les niveaux de richesse sont également beaucoup plus polarisés dans la métropole (rapport de 1 à 9 entre les 10 % les plus riches et les 10 % les plus pauvres) qu'en Île-de-France (rapport de 1 à 7).

De Clichy-sous-Bois à Neuilly-sur-Seine, la métropole est un territoire de contrastes qui nécessite une institution forte au service de la réduction des inégalités territoriales. Il en va de même concernant l'enjeu climatique. Les expositions aux pollutions atmosphériques des habitants sont plus importantes au sein de la zone dense qu'en grande couronne, la prise de conscience commune de l'urgence à agir en prenant les mesures nécessaires, aussi. Il faut, de plus, mieux organiser la relation, les coopérations, entre la Métropole et la Région, en allant vers une alliance des territoires. J'ai entendu l'appel d'élus de grande couronne nous invitant non pas à un grand bang institutionnel, mais à un bang du quotidien, pas contre les autres territoires du cœur métropolitain, mais bien avec eux. N'oublions pas que, partout dans le monde, les métropoles sont l'affaire des élus et des maires. Ce sont eux les acteurs de terrain, pas les acteurs régionaux ou nationaux. J'espère être entendue sur ces messages.

Reste la question de la gouvernance politique et démocratique de la métropole. Faudra-t-il un jour élire un maire du Grand Paris au suffrage universel ?

Ne mettons pas la charrue avant les boeufs. Laissons les choses se faire. Il y aura peut-être des regroupements de communes ou de collectivités territoriales qui rendront cela possible un jour. Mais si on veut l'imposer à marche forcée, cela ne fonctionnera pas. Le plus important est de permettre aujourd'hui aux 131 maires de la zone dense de travailler ensemble dans le respect mutuel et sur des projets concrets. Je sais que Patrick Ollier y est particulièrement attentif. Quant à ma responsabilité en tant que maire de Paris, elle est que les 2,3 millions d'habitants de Paris soient respectés. C'est la condition de l'efficacité et, en seulement dix-huit mois, la relation de Paris et de la Métropole a montré que le respect mutuel était un moyen efficace pour avancer.

Par Philippe Mabilie et Dominique Pialot

::: ECONOMIE

LES ECHOS – 24/11/2017

3 Loi entreprises : Le Maire à l'écoute des patrons



Le ministre de l'Economie était en déplacement dans l'Aube ce jeudi pour rencontrer des chefs d'entreprises et entendre leurs préconisations sur l'aide à l'exportation.

Partir du terrain. C'est la méthode qu'a choisi le gouvernement pour concevoir [la loi Entreprises](#) qui devrait être débattue au printemps prochain. C'est dans l'Aube, près de Troyes, que le ministre de l'Economie avait choisi ce jeudi de faire un déplacement. Accompagné de Richard Yung, sénateur En Marche, et d'Eric Kayser, fondateur des boulangeries du même nom, Bruno Le Maire a d'abord visité l'usine de métallurgie de Norelem, avant d'assister à une table ronde réunissant plusieurs chefs d'entreprise. Le thème de la discussion : comment aider les entreprises à mieux exporter.

Des aides publiques pas toujours bien connues

Issus de secteurs très variés, les patrons présents ont montré des préoccupations finalement assez proches en matière d'exportations : demande d'un guichet unique regroupant les dispositifs de la [Coface](#), de BPI, de Business France ou encore des régions et des chambres de commerce ; soutien de l'Etat pour faire respecter les délais de paiement des donneurs d'ordre étrangers, ou encore protection des appellations et des savoir-faire français face aux géants américains et chinois.

« *Cela fait trois ans que je fais de l'export et je découvre encore de nouveaux dispositifs* », témoigne un chef d'entreprise très présent en Italie et en Espagne. Preuve que les aides publiques sont nombreuses en la matière mais pas toujours bien connues ou très utiles.

Le ministre, lui, s'est plutôt prononcé sur la nécessité pour les PME françaises de « *monter en gamme* » et leur a assuré une meilleure défense de leurs intérêts face aux concurrents étrangers : « *On ne peut pas être offensif si on ne protège pas mieux nos intérêts (...). L'Etat a un rôle important à jouer à ce niveau-là* », a souligné Bruno Le Maire. Le ministre a aussi défendu l'idée de « *certification au niveau européen* » pour protéger la qualité des produits français face au dumping de la Chine notamment.

[Marie Bellan](#)

LES ECHOS – 24/11/2017

4 Hausse de la CSG : un geste pour les aidants et les artistes



La majorité va adapter le dispositif de compensation de la hausse de la CSG lors du vote en seconde lecture du projet de loi de financement de la Sécurité sociale.

On ne ficelle pas d'un seul coup une opération aussi complexe que la hausse de la CSG, et [sa compensation sous forme de baisse des cotisations sociales](#) . Après le [geste pour les pensionnaires des maisons de retraite](#) , le gouvernement et la majorité parlementaire comptent apporter de nouvelles retouches à cette réforme, lors de l'examen en deuxième lecture du projet de loi de financement de la Sécurité sociale pour 2018, la semaine prochaine à l'Assemblée. Ils veulent éviter de commettre [une injustice envers les aidants familiaux](#) d'une part, et les artistes auteurs d'autre part.

Pas d'exonération de hausse de CSG

Les aidants familiaux, ce sont 7 à 10 millions de personnes qui s'occupent de leurs proches âgés ou handicapés. Certains ont dû réduire voire cesser leur activité professionnelle, et peuvent être rémunérés via la prestation de compensation du handicap que perçoit la personne dépendante. Au maximum, ils touchent 1.143 euros par mois.

Or ces aidants perçoivent un dédommagement sous forme de revenus du patrimoine, et non un salaire, avec un taux de CSG élevé (8,2 %, contre 7,5 % pour les salariés du privé). De plus, en 2018, ils ne pourront pas compenser le passage à une CSG de 9,9 % par une baisse de leurs cotisations salariales. « *L'heure d'aide humaine de base sera rémunérée à 3,36 EUR nets avant impôt sur le revenu et non plus à 3,42 EUR* », s'émeut l'Association des paralysés de France.

Pour remédier à cet oubli, le député LREM Adrien Taquet a proposé deux solutions : exonérer cette population de la hausse de CSG, ou bien changer la nature de la rémunération des aidants afin qu'ils paient moins de CSG. Le Sénat a adopté l'exonération, après que le gouvernement s'en est remis à la « sagesse » des parlementaires.

Cependant, le ministre des Comptes publics, Gérald Darmanin, n'a pas caché qu'il préférait la deuxième option, qui coûterait 5 millions au lieu de 30 millions d'euros. Surtout, Bercy n'a pas envie d'ouvrir la boîte de Pandore des dispenses de hausse de CSG, et devrait donc pousser la deuxième option dans l'Hémicycle.

Un geste significatif pour les artistes

Par ailleurs, le Sénat a amendé le projet de loi pour que les artistes auteurs ne soient pas pénalisés par la hausse de la CSG. Ces derniers ne paient pas de cotisations salariales chômage, contrairement aux salariés qui versent 2,40 % de leur salaire brut, et qui vont voir cette cotisation disparaître en 2018. L'amendement de la sénatrice Catherine Morin-Dessailly permet d'alléger de 0,95 % le coût de leur cotisation retraite de base. Là aussi, Bercy n'est pas satisfait de la formulation.

« *Le gouvernement travaille à un geste significatif pour les artistes auteurs, qui pourrait relever du projet de loi de financement de la Sécurité sociale ou du projet de loi de finances rectificative* », explique le rapporteur du premier texte, Olivier Véran. Il pourrait prendre la forme d'une baisse d'autres cotisations salariales dues par les artistes auteurs.

Solveig Godeluck

L'OPINION – 24/11/2017

5 Impôts: la France rate de peu le titre de champion du monde du matraquage fiscal



La France arrive en deuxième position des pays de l'OCDE les plus taxés.

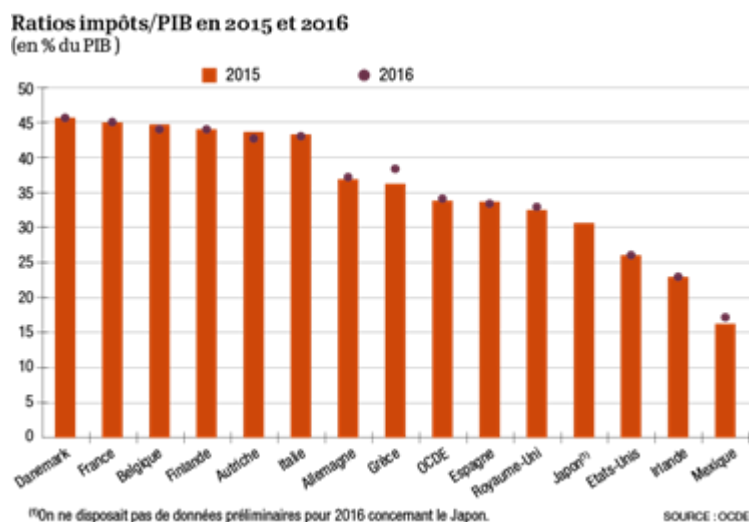
Entreprises et ménages français payent près de 250 milliards d'euros d'impôts et cotisations de plus que la moyenne des contribuables des pays riches

Selon le rapport 2017 de l'OCDE sur les recettes publiques, le Danemark est resté le pays le plus taxé en 2016, avec un taux de prélèvements obligatoires de 45,9 % du PIB. La France arrive deuxième position sur trente-cinq pays, avec un taux de 45,3 %. En constante progression depuis l'éclatement de la crise, la pression fiscale au sein de l'OCDE atteint un niveau jamais égalé depuis la création du rapport, en 1965. Elle reste inférieure de 11 points de PIB à la pression fiscale en France.

Raté ! Pourtant valeureuse [championne d'Europe 2016 des prélèvements obligatoires](#) selon le classement de la Commission européenne, ex æquo avec le Danemark (47,3 % du PIB), la France vient de passer à côté du titre mondial. Selon l'OCDE, qui a publié jeudi [l'édition 2017](#) de son classement annuel des recettes publiques, les Danois conservent leur titre de champion du monde du matraquage fiscal en 2016, avec, selon les calculs de l'organisation internationale – dont la définition diffère un peu de celle de la Commission – un taux de prélèvements obligatoires (PO, c'est-à-dire la somme des impôts, taxes, cotisations sociales et contributions diverses) de 45,9 % du PIB.

La France conserve néanmoins une très honorable deuxième place, sur trente-cinq pays, et arrive même à « améliorer » légèrement sa performance avec un taux de PO en progression de 0,1 point, à 45,3 % du PIB. C'est 11 points de plus de la moyenne des pays de l'OCDE (34,3 %). Ce qui, grosso modo, implique que les Français payent près de 250 milliards d'euros de plus que la moyenne des contribuables des pays riches. Une différence que l'on doit principalement au poids des cotisations sociales, qui représentent 16,8 % du PIB en France, contre une moyenne de 9 % dans l'OCDE.

Médaille de bronze, la Belgique complète le podium en troisième position avec un taux de PO de 44,2 % du PIB. Dans le bas du classement, l'Irlande, le Chili et le Mexique clôturent le tableau avec taux de PO respectivement de 23 %, 20,4 % et 17,2 % du PIB.



Vingt-cinq ans d'avance. La compétition sera sûrement plus difficile dans les années à venir. Si l'échappée de tête des pays ultra-fiscalisés reste pour l'heure hors d'atteinte du peloton, ce dernier accélère. Le ratio impôts/PIB de l'ensemble des membres de l'OCDE a en effet progressé de 0,4 point en 2016, à 34,3 % du PIB. Un niveau record depuis la création du rapport de l'OCDE, en 1965, souligne l'organisation internationale. Alors qu'Emmanuel Macron prévoit de réduire la cadence, en promettant une baisse d'un point de PIB du taux de PO d'ici la fin du quinquennat, il faudra rester sur ses gardes. Si la moyenne des pays de l'OCDE continue d'augmenter la pression fiscale au même rythme qu'en 2016, l'équipe de France pourrait se faire rattraper d'ici... vingt-cinq ans !

Sur les évolutions de fond, l'OCDE remarque par ailleurs que « [l'impôt sur le revenu occupe une place de plus en plus importante](#) » dans l'ensemble des pays étudiés (24,4 % des recettes publiques en 2015 contre 23,7 % en 2007), alors que « les cotisations de sécurité sociale et les taxes sur la consommation voient leur rendement diminuer » (respectivement 25,8 % et 32,4 % en 2015 contre 26,6 % et 33 % en 2010). « Le produit de l'impôt sur les sociétés reste à un niveau historiquement bas » (11,2 % en 2007, 8,9 % en 2015), souligne également le rapport.

Dans cet environnement global, la France reste proche de la moyenne de l'OCDE en ce qui concerne les taxes sur les biens et services (11 % du PIB) et l'impôt sur le revenu (8,5 %). Mais elle est sensiblement en dessous de la moyenne s'agissant de l'impôt sur les sociétés (2,1 % du PIB contre une moyenne OCDE à 2,8 %). Elle conserve enfin, de très loin, la première place pour les cotisations sociales (16,8 % du PIB contre une moyenne de 9 % dans l'OCDE).

[Raphaël Legendre](#)

LES ECHOS – 24/11/2017

6 La croissance s'annonce forte en fin d'année



Le moral des patrons est à son plus haut depuis janvier 2008. Des signes de tensions apparaissent déjà dans l'industrie.

L'optimisme n'est pas la première caractéristique des Français, mais chez les patrons, elle est peut-être en train de le devenir. Rarement les chefs d'entreprise dans l'Hexagone ont été aussi confiants dans l'avenir. [Le climat des affaires](#), calculé par l'Insee, « déjà très favorable », s'est encore amélioré en novembre, à 111 points, a indiqué ce jeudi l'institut. Désormais 11 points au-dessus de sa moyenne de long terme, ce qui laisse augurer d'une forte croissance au cours des prochains trimestres, le moral des patrons est aussi à son plus haut depuis janvier 2008.

[Dans l'industrie](#), le climat des affaires est à [son plus haut depuis dix ans](#). Dans le matériel de transport, le moral est même au plus haut depuis le printemps 2001. Dans les services, le commerce de détail et la construction, l'amélioration est aussi tangible. Pour Julien Pouget, chef du département de la conjoncture à l'Insee, « le niveau du climat des affaires est compatible avec le maintien d'une croissance solide. Il s'agit d'un signal très favorable pour l'activité ». Alex Gill, économiste à IHS Markit, indique lui que « la forte demande, conjuguée aux [réformes du Code du travail](#) engagées par le gouvernement actuel et précédent, continue de favoriser les embauches ».

Des tensions apparaissent dans l'industrie

La politique monétaire ultra-accommodante de la Banque centrale européenne (BCE) permet aux [taux d'intérêt](#) de rester bas, ce qui facilite les investissements. L'économie française crée des emplois, ce qui, en retour, nourrit la consommation. La demande intérieure est donc bien orientée. Et l'environnement économique mondial est meilleur.

Jeudi, l'institut allemand IFO a ainsi revu à la hausse sa prévision de croissance à 2,3 % cette année pour l'Allemagne. Outre-Rhin, la surchauffe n'est pas loin. Ce n'est certes pas le cas en

France puisque l'Insee prévoit une croissance de 1,8 % en 2017. Mais, d'ores et déjà, des signes de tension sont observables.

Ainsi, [42 % des industriels interrogés par l'Insee](#) le mois dernier déclaraient connaître des difficultés de recrutement. Parallèlement, le taux d'utilisation des capacités de production dans l'industrie atteint un niveau record depuis début 2008 et se situe au-dessus de sa moyenne sur la période 1995-2007. L'Insee notait ainsi que « *la proportion d'entreprises confrontées à des difficultés d'offre augmente nettement* » alors que celle des entreprises signalant uniquement des difficultés de demande, « *continue de baisser* ».

La France déjà en haut de cycle ?

« Ces chiffres indiquent que la France est en haut de cycle, estime Philippe Waechter, chef économiste de Natixis Asset Management. La croissance n'ira pas beaucoup plus haut. D'ailleurs, l'écart entre la croissance effective et la croissance potentielle, estimée à 1,2 % environ par an, est significatif ». Conséquence : « *L'économie française n'est pas dans une phase dans laquelle il est utile de relancer l'activité. Il me semble préférable de profiter de la croissance pour réduire le déficit public et faire les réformes* », estime-t-il.

Dans sa dernière prévision, la Commission européenne évalue le taux de chômage structurel français à 9,2 % de la population active, un niveau très élevé à comparer avec un taux de 9,7 % au troisième trimestre de cette année. La priorité devrait donc être d'augmenter la croissance potentielle et baisser le chômage structurel.

Guillaume de Calignon

LA TRIBUNE – 24/11/2017

7 Commerce extérieur : les PME françaises, mauvaises élèves de l'Europe



Avec les autres pays de l'Union européenne, le déficit commercial de la France s'est creusé à 3,70 milliards (contre 3,51 milliards en août).

Les petites et moyennes entreprises (PME) tricolores sont en bas du classement européen en matière d'exportations en valeur. A l'occasion de la semaine européenne des PME qui se déroule jusqu'au 25 novembre, les défis du gouvernement d'Edouard Philippe pour réduire le déficit commercial français sont immenses.

Le commerce extérieur français souffre encore. [Selon des récents chiffres d'Eurostat](#), le poids des petites et moyennes entreprises françaises (jusqu'à 249 personnes occupées selon la définition retenue par Commission européenne, ndlr.) dans les exportations en valeur à l'intérieur de l'Union européenne (*) est le plus faible d'Europe. Sept mois après l'élection d'Emmanuel Macron, le redressement du commerce extérieur français constitue un défi de taille pour le président, après plusieurs années de déficit.

La France à la peine

Bien qu'elles représentent la grande majorité des entreprises en France (95,1%), la part en valeur des PME françaises dans les exportations intra-européennes s'élèvent à 21,4% contre 44,6% en moyenne dans l'Union européenne selon des chiffres de la Commission européenne pour 2015.

Dans cinq États, les PME génèrent plus des deux tiers de la valeur totale des exportations de biens intra-UE: Chypre (88%) et la Lettonie (81%), suivis de la Belgique (70%), de l'Estonie (68%) et des Pays-Bas (67%). A l'inverse, les PME représentent moins du tiers de la valeur des exportations de biens à l'intérieur de l'UE comme la France, l'Allemagne (26%), la Slovaquie (30%) et l'Irlande (32%).

Du côté des importations, la France figure également à la dernière place du classement européen. Dans une large majorité d'États membres, au moins la moitié de la valeur des importations intra-UE de biens provient des PME. En particulier, les PME sont responsables de plus des trois quarts de la valeur totale des importations en Lettonie (85%), à Chypre (82%), en Estonie (79%), en Lituanie (78%) ainsi qu'à Malte (77%). *"Les PME représentent moins de la moitié des importations uniquement en France (31%), en Allemagne (34%), en République tchèque (47%), en Slovaquie (48%) et en Pologne (49%)."*

Le poids des grandes entreprises

Si les derniers chiffres de l'institut européen de statistiques peuvent illustrer les difficultés des PME françaises à peser dans le commerce européen de biens, ils soulignent également que ce sont surtout les grandes entreprises qui pèsent à l'international. Les derniers résultats du commerce extérieur français pour 2016 publiés en février dernier rappelaient très bien que si les PME restent les entreprises les plus exportatrices en nombre (95 %), les grandes entreprises et les ETI sont largement majoritaires en montant d'exportations (86%). Sur l'année 2016, les grandes entreprises ont représenté seulement 0,4% du nombre d'exportateurs de biens mais plus de la moitié du montant des exportations (53,7 %).

Au delà du manque de compétitivité des entreprises françaises, l'une des faiblesses de l'appareil exportateur français souvent mentionnée par les experts est que le poids des entreprises de taille intermédiaire (ETI) et leur rôle dans le commerce extérieur sont moindres que dans d'autres États. Et même si les comparaisons entre les ETI allemandes du Mittelstand et les ETI françaises présentent de nombreuses limites [comme le souligne un rapport du ministère de l'Economie](#)(*) sur *"la croissance des petites et moyennes entreprises et leur transformation en entreprises de taille intermédiaire"*, le nombre d'entreprises de taille intermédiaire en France rapporté au nombre d'habitants est toujours inférieur à l'Allemagne quelque soit la source étudiée par les auteurs du document.

Le déficit commercial se creuse à nouveau *

[D'après les derniers chiffres des Douanes](#) publiés au début du mois de novembre dernier, le déficit commercial de la France s'est creusé de 0,5 milliard d'euros en septembre, à 4,7 milliards. *"La détérioration de la balance commerciale concerne essentiellement les produits agricoles et agroalimentaires (repli des exportations plus marqué que celui des importations) et les machines industrielles (contraction des ventes)."*

Sur les neuf premiers mois de 2017, le déficit cumulé atteint 48,63 milliards (contre 35,87 milliards sur la période janvier à septembre 2016) soit l'équivalent du déficit commercial enregistré sur l'ensemble de l'année 2016, qui s'était élevé à 48,1 milliards d'euros.

(*)Le commerce intra-UE désigne toutes les transactions (importations et exportations) entre États membres de l'UE.

(**) Extrait : "Toute comparaison en nombre entre les ETI françaises, qui regroupe des entités légales dans des entreprises, et le nombre d'entreprises du Mittelstand allemand ou de tout autre pays apparaît extrêmement hasardeux et affirmer qu'il existe 12.000 ETI allemandes relève davantage de l'exercice de communication que d'une réalité avérée."

Par [Grégoire Normand](#)

::: ENTREPRISES

LA TRIBUNE – 24/11/2017

8 Les compagnies aériennes françaises à l'aube d'un big bang (Air France, Corsair, Air Caraïbes, Aigle Azur, XL Airways...)



TUI a mandaté la banque Rothschild pour trouver un repreneur pour sa filiale Corsair

L'arrivée à Paris de Level, la filiale low-cost long-courrier de IAG, la maison-mère de British Airways, accentue la pression sur les compagnies françaises déjà mise par la low-cost Norwegian. De nombreux observateurs parient sur une consolidation au sein des compagnies françaises (hors Air France).

Grandes manœuvres en vue dans le transport aérien français. Tous les ingrédients ou presque sont réunis pour une recomposition d'envergure du ciel français en dehors du groupe Air France. L'arrivée aux côtés du géant chinois HNA dans le capital [d'Aigle Azur de David Neeleman](#) (une personnalité réputée dans le secteur, qui a fait fortune dans le transport aérien), [la mise en vente de Corsair par son actionnaire TUI](#) et le développement massif à Paris des low-cost long-courriers comme Norwegian depuis deux ans, et demain [Level, la filiale du puissant groupe IAG](#), (composé également de British Airways, Iberia, Aer Lingus et Vueling) risquent de faire bouger les lignes dans l'Hexagone.

« Tous les scénarios sont possibles »

Et notamment le développement du low-cost long-courrier. Car, combinée à la présence de Norwegian, l'arrivée prochaine de Level à Orly fragilise les petites compagnies aériennes françaises, comme Corsair, XL Airways, La Compagnie, Aigle Azur, mais aussi les deux compagnies du groupe Dubreuil, Air Caraïbes et French Blue, même si ces dernières sont beaucoup plus solides financièrement. Tous, ont déjà renoncé à une activité moyen-courrier, verrouillée par les Ryanair Easyjet et consorts, et sont spécialisés sur les vols longue distance, à l'exception d'Aigle Azur qui planche néanmoins aujourd'hui sur un développement sur le long-courrier.

Face à donc au développement de Norwegian et Level, beaucoup d'observateurs parient à terme sur une **vague de consolidation** parmi ces compagnies (hors Air France), qui ne comptent qu'une dizaine d'avions chacune, un nombre insuffisant pour réaliser des économies d'échelle. Si rien ne bouge, il y aura probablement du sang sur les murs. « On va entrer dans une période où

tout le monde va parler avec tout le monde. Tous les scénarios sont possibles », fait valoir un bon connaisseur du secteur.

XL Airways et La Compagnie se sont rapprochées en 2016

Le mouvement de consolidation a déjà commencé l'an dernier avec le rapprochement [de XL Airways et de La Compagnie](#), deux compagnies en difficulté. La première parce qu'elle n'avait pas d'actionnaire, la seconde parce qu'elle perdait beaucoup d'argent.

Auparavant, la croissance externe était partie intégrante de la stratégie de développement du groupe Dubreuil, mais les discussions avec XL Airways, puis les négociations avec Corsair en 2015 n'ont pas abouti. Elles ont au contraire poussé le groupe à privilégier le développement interne avec la création en 2016 de French Blue, une low-cost long-courrier, aujourd'hui présente sur La Réunion et demain sur Papeete.

Des profils différents

Si ce mouvement de consolidation devait se concrétiser, toutes ces compagnies n'y entreraient pas dans les mêmes conditions. « *Il y en a des plus puissantes que d'autres* », fait valoir un observateur.

Air Caraïbes peut compter sur une solidité financière que n'ont pas les autres compagnies françaises. Affichant de gros bénéfices, la compagnie antillaise est en plein renouvellement de flotte (elle a déjà reçu des A350) et aura donc les moyens de lutter contre la concurrence étrangère avec des avions neufs. Lancée il y a un an, French Blue, la compagnie soeur d'Air Caraïbes, n'est pas encore profitable mais peut néanmoins compter sur la solidité de son actionnaire, lequel dispose avec cette compagnie d'un outil lui permettant de lutter contre Norwegian et Level.

Des actionnaires de poids pour Aigle Azur

La santé des autres compagnies françaises est moins florissante. Mais parmi elles, Aigle Azur dispose désormais d'actionnaires de poids qui, s'ils le souhaitent, ont largement les moyens de mener une politique de développement d'envergure.

Corsair est en effet en vente, tandis que le couple XL Airways/La Compagnie reste fragile. Ses actionnaires, qui ont déjà injecté 70 millions d'euros depuis quatre ans, seront probablement sensibles à une éventuelle opération qui pourrait leur permettre de récupérer tout ou partie de leur investissement. L'identité de la totalité des actionnaires a toujours été tenue secrète, à l'exception de celle de Charles Beigbeder, mais comme l'avait révélé *La Tribune*, Motier, la holding de la famille Moulin, propriétaire des Galeries Lafayette, est le plus gros d'entre eux.

Parmi tous les scénarios sur la table, certains spécialistes parient sur un rapprochement à terme entre Aigle Azur, Corsair, XL Airways/La Compagnie. Il y a une dizaine de jours, Aigle Azur et Corsair ont annoncé un partenariat commercial qui va bien au-delà d'un simple accord de *code-share*. Il n'en faut pas plus à certains pour y voir la première pierre d'un rapprochement plus important.

Le rêve du "second pôle aérien français"

De là à imaginer la constitution du fameux "second pôle aérien français", qui alimente les discussions depuis le rachat d'UTA par Air France en 1990, il n'y a qu'un pas que certains n'hésitent pas à franchir. Une chimère qu'ont poursuivie en vain Alexandre Couvelaire lorsqu'il était à la tête d'AOM dans les années 1990, puis le groupe Swissair qui s'est retrouvé dans le capital d'AOM, Air Liberté et Air Littoral, toutes liquidées au début des années 2000.

Sur le papier, l'idée reste aujourd'hui séduisante. Plutôt que d'avoir 4 ou 5 compagnies disposant chacune d'une flotte de 10 avions, une seule compagnie avec 40 ou 50 avions serait plus efficace. Une sorte de Virgin Atlantic à la française. Mais le concept n'a jamais dépassé les cercles de discussions des experts. *« Il y a eu jusqu'ici trop d'ego parmi les dirigeants de ces compagnies, mais, dans l'adversité, les choses peuvent changer. »*

On n'en est pas encore là. Ces réflexions interviennent au moment où la tendance est plutôt au développement en solo. French Blue va ouvrir San Francisco et Papeete l'an prochain, tandis qu'Aigle Azur planche sur le lancement d'une activité long-courrier. Après avoir convaincu les actionnaires d'investir dans le renouvellement de la flotte de La Compagnie, Laurent Magnin, le Pdg de XL et La Compagnie, [prépare un plan stratégique pour doubler de taille d'ici à 5 ans.](#)

Air France lance Joon

Quant à Air France, même si elle ne sera pas concernée par un éventuel mouvement de consolidation, elle sera forcément impactée par le développement de Norwegian et de Level, mais aussi par French Blue et, d'une manière générale, par la guerre tarifaire que vont se livrer ces différents acteurs. C'est donc dans ce contexte que va naître Joon, une nouvelle filiale d'Air France à coûts réduits par rapport à la maison-mère, mais qui ne sera pas une low-cost. La direction ne croyant pas au low-cost long-courrier, Joon n'a pas été pensée pour lutter contre ce type de compagnies.

Cette offensive étrangère sur les compagnies françaises tombe juste au moment où le gouvernement va tenir des Assises sur le transport pour, notamment, améliorer la compétitivité des transporteurs tricolores.

[Fabrice Gliszczyński](#)

LES ECHOS – 24/11/2017

9 Auto, habitation : la hausse des tarifs de l'assurance se confirme



Les augmentations vont aller de 0 à plus de 2,7 % en moyenne en automobile. Pour l'assurance habitation, les revalorisations moyennes tournent entre 0 et plus de 3 %.

Les assurés ne devraient, dans l'ensemble, pas échapper en 2018 à de nouvelles hausses de tarifs en automobile et en habitation (MRH). Et ce n'est sans doute pas un hasard si, cette année, les assureurs ne se précipitent pas pour communiquer sur le sujet... Deux compagnies ont toutefois annoncé un gel de leurs tarifs : la MACSF, pour l'assurance auto, et la Matmut, pour la MRH.

« C'est un vrai effort, car nous voulons développer cette offre. Nous sommes en effet convaincus que l'habitation va devenir de plus en plus le point central de la relation avec l'assuré, davantage que l'automobile », a justifié jeudi Nicolas Gomart, le directeur général de la Matmut, lors d'une rencontre avec l'Association nationale des journalistes de l'assurance.

Tendance inflationniste

Mais, partout ailleurs, la tendance est inflationniste. En auto, la Matmut va ainsi relever ses tarifs de 2,7 % en moyenne. « *Après application du bonus-malus et des réductions sur les garanties dommages de 5 à 10 % liées à l'âge du véhicule, nous serons à + 1,2 % en moyenne. Cela nous situe à peu près dans la moyenne du marché* », anticipe Nicolas Gomart.

Les tarifs sont également à la hausse à [la Maif \(+1,2 % en auto, hors effet bonus-malus, et +2 % en MRH en moyenne\)](#), chez Swiss Life France (avec des revalorisations moyennes inférieures à 1 % en auto et à 2 % en MRH) ou Generali France (+2 à +2,5 % en moyenne en auto comme en MRH). En privé, plusieurs assureurs font comprendre qu'ils vont, eux aussi, revaloriser les leurs.

Segmentation plus poussée

Derrière ces moyennes, tous les assurés ne seront évidemment pas logés à la même enseigne. Sur ces marchés très disputés, l'heure est à une segmentation tarifaire de plus en plus fine. « *Sur certains segments de notre portefeuille, il n'y aura pas de hausse des tarifs, voire des baisses* », précise ainsi Nicolas Gomart.

« *Nos modèles de tarification sont de plus en plus sophistiqués, puisqu'ils tiennent désormais compte de la fidélité du client, de son multi-équipement ou de son potentiel* », détaille de son côté François Féquant, directeur des solutions d'assurance pour le marché des particuliers chez Generali France.

Alourdissement des charges

En septembre, le cabinet Facts & Figures, dont les prévisions sont généralement scrutées avec attention par les assureurs, avait dit s'attendre à [des hausses moyennes tournant autour de 2 à 3 % en auto et de 1 à 2 % en MRH](#). « *Mais ce n'est pas suffisant pour maintenir les ratios de sinistres à primes* », objecte un bancassureur, faisant valoir un alourdissement tendanciel de la charge de sinistres.

« *Nous avons passé des hausses de tarifs assez élevées dans le passé, ce qui nous permet d'avoir un portefeuille aujourd'hui globalement sain et de pratiquer des hausses relativement modérées, indépendamment d'un contexte difficile tant en auto qu'en habitation* », explique pour sa part François Féquant.

Hausse du prix des pièces détachées

Il devient toutefois aujourd'hui de plus en plus difficile pour les assureurs de ne pas répercuter des coûts croissants. En assurance auto, ils font ainsi face à une inflation continue de l'indemnisation des personnes blessées dans les accidents de la route.

S'y ajoute aussi, de manière marquée ces dernières années, une augmentation du coût des réparations, du fait notamment de la sophistication des véhicules et de la hausse du prix des pièces détachées. « *Clairement, les constructeurs auto ont trouvé, avec les pièces détachées, un moyen de rétablir leurs marges* », dénonce Nicolas Gomart, se faisant l'écho d'un constat largement fait dans la profession. « *Le coût moyen matériel a progressé de 8 % en deux ans. Le risque auto est donc en train d'augmenter significativement plus que l'inflation* », signale un assureur.

Les événements climatiques pèsent lourd

Côté MRH, la donne est identique. « *Quand nous fixons nos tarifs, nous raisonnons toujours en regardant des séries relativement longues. Sur 12-18 mois, l'inflation des sinistres en multirisque habitation atteint 3 %, ce qui correspond à une tendance que nous observons depuis plusieurs années. Notre politique de majoration consiste à couvrir cet effet-là* », explique François Nédey,

directeur technique assurance de biens et responsabilité d'Allianz France, chez qui l'augmentation moyenne en MRH va « être au-dessus de 3 % » en 2018.

Comme en auto, les coûts de réparation ne cessent d'augmenter. Année après année, les événements climatiques pèsent par ailleurs très lourd dans la balance. « *Au-delà de l'ouragan Irma sur Saint-Martin et Saint-Barthélemy, qui est un événement hyperconcentré et qui ne concerne qu'une poignée d'assureurs, 2017 sera une année encore relativement lourde sur ce plan* », note un assureur. Cette année, la sécheresse risque de coûter ainsi très cher. « *C'est le risque qui monte en France en fréquence et en intensité* », souligne François Nédey.

Laurent Thévenin

LE FIGARO – 24/11/2017

10 Rebond en demi-teinte du tourisme en France



La destination n'a pas retrouvé ses recettes d'avant les attentats et continue de perdre des parts de marché.

L'Insee a confirmé [la tendance détectée fin juillet par Le Figaro](#). L'été a été bon, avec une fréquentation des hébergements touristiques en augmentation de 6,1 % (après une baisse de 2,9 % en 2016), tant grâce aux arrivées de résidents français (+ 5,8%) que de visiteurs étrangers (+ 6,7%). D'avril à septembre, quasiment toutes les régions françaises affichent de belles reprises. En tête l'Île-de-France, [où le nombre de nuitées a bondi de 12,7 % par rapport à 2016](#).

Ces bons chiffres témoignent de la capacité de redressement de la destination, minée par les attentats parisiens de novembre 2015 puis celui de Nice en juillet 2016. La dégringolade a été telle, cette année-là, que l'Île-de-France et la région Provence-Alpes-Côte d'Azur n'avaient toujours pas retrouvé, fin septembre dernier, leurs niveaux d'activité de 2015. C'est aussi le cas concernant la fréquentation littorale des pays de la Loire.

Baisse du prix moyen des hôtels

Selon le cabinet spécialisé MKG Consulting, le prix moyen des hôtels parisiens (152,80 euros) reste inférieur à celui de 2015, même si le taux d'occupation (de 78,8 %) est, lui, plus élevé. «Le marché n'a pas retrouvé les niveaux de 2014 et 2015», écrivent ses experts. Confiant, le Comité régional du tourisme (CRT) Paris Île-de-France pense de tourner la page 2016 dès cette année. Fin août, il promettait 32 à 34 millions arrivées hôtelières en 2017, et plus que les 21 milliards d'euros de recettes touristiques de 2015.

Le gouvernement, lui aussi, est confiant. Il a conservé les objectifs fixés en juin 2014 par Laurent Fabius, alors ministre des Affaires étrangères en charge du tourisme. À cet horizon, il vise aussi une dépense touristique à 50 milliards d'euros par an. [Toujours première destination touristique au monde](#) - devant les États-Unis et l'Espagne -, la France a accueilli 82,6 millions en 2016. En juillet, Jean-Yves Le Drian avait dit s'attendre à ce qu'ils soient jusqu'à 89 millions cette année.

Jeudi encore, Christian Mantei, directeur général d'Atout France, estimait que «la hausse globale de la fréquentation internationale devrait être de 6 à 7 %». Ce rebond ne suffit pas à redonner des parts de marché à la France, qui en perd depuis une quinzaine d'années. L'Organisation mondiale du tourisme (OMT) s'attend à une année record pour le tourisme mondial. La croissance a été de 7 % entre janvier et août (901 millions d'arrivées de touristes internationale).

En 2016, ces arrivées ont cédé 2,2 % en France, alors qu'elles ont bondi de 10,5 % en Espagne. À ce rythme, la destination va détrôner l'Hexagone. Plus préoccupant pour l'économie du pays, les recettes touristiques ont reculé de 5,1 %, à 38,4 milliards d'euros en 2016, derrière celles des États-Unis, l'Espagne, la Thaïlande et la Chine.

«L'an dernier, le solde de la balance des paiements des voyages est tombé sous les 2 milliards d'euros. C'est historiquement bas, souligne Didier Arino, directeur de Protourisme, qui table sur 42 milliards de recettes cette année, moins qu'en 2014. Pendant ce temps, l'Espagne aura augmenté les siennes de 10 milliards, et l'Italie de 4 milliards».

[Mathilde Visseyrias](#)

LE PARISIEN – 24/11/2017

11 Le Black Friday : un vendredi à prix mini !



Organisée vendredi, cette journée de prix cassés, à un mois de Noël, rencontre de plus en plus de succès auprès des consommateurs français.

C'est la grande chasse aux trésors. Une course de vingt-quatre heures pour rafler les bonnes affaires, les remises pouvant atteindre 70 %. Venu des États-Unis et [introduit en France en 2014 par le géant du e-commerce Amazon](#), le Black Friday, toujours programmé au lendemain de Thanksgiving (*NDLR : une fête célébrée aux États-Unis le quatrième jeudi de novembre*), mobilise consommateurs et commerçants de tout poil, physiques ou digitaux.

Plutôt centré sur la mode, la beauté et la maison, le Black Friday se prolonge dorénavant jusqu'au Cyber Monday («cyber-lundi», en français), le lundi suivant, qui concerne, lui, tout le secteur informatique, télécoms et jeux vidéo.

Opportunément programmé à un mois de Noël, cet événement commercial s'impose progressivement comme un concurrent des soldes. Sauf qu'ici, la vente à perte est interdite, les remises sont donc consenties par les fournisseurs qui misent sur les volumes importants de vente. L'an dernier, sur la seule journée du vendredi, le chiffre d'affaires français s'est élevé à 170 M€, 260 M€ si l'on considère la totalité de ce long week-end.

Selon une étude réalisée pour le site eBay par Kantar TNS auprès de 2 883 Français de 18 à 64 ans, 31 % des Français ont l'intention de profiter du Black Friday et du Cyber Monday, consacré aux produits électroniques et aux jeux vidéo. Sur l'ensemble du week-end nous apprend l'étude, ces 8 millions de consommateurs déclarés ont prévu de dépenser en moyenne 117,93 €. Soit un

chiffre d'affaires total de 944 M€, très loin toutefois des 50 Mds€ dépensés par les Américains en 2016.

«L'année dernière, nous avons enregistré 1,4 million de produits commandés en une journée», rappelle Frédéric Duval, le directeur d'Amazon France, qui espère fêter les deux millions de commandes cette année. Un objectif à portée de clics. «Cette année, précise-t-il, on a doublé le nombre de produits proposés en ventes flash (toutes les cinq minutes), soit 20 000 références de toutes les catégories, avec des ristournes jusqu'à 60 %.» Alors, faut-il foncer sur les jours Black et Cyber ? «Le Black Friday, ça s'anticipe ou ça s'évite», résume Jean-Marc Megnin, directeur général de Shoppermind, observatoire du commerce et des modes de consommation. «L'intérêt de l'achat en ligne, justement, c'est qu'on peut le préparer en amont et éviter ainsi de céder à la pression de la bonne affaire à ne pas rater.»

Attention aux cyberarnaques

Voici quelques exemples de prix relevés. Un canapé 2 places Daven à 241,79 € chez But, soit une remise de 39 %. A la Fnac, - 120 € sur la console PS4 Pro 1TO avec 5 jeux, vendue 449 €. La maison transportable Playmobil affichée à 29,99 € par Cdiscount au lieu de 53,98 €. Sur Brandalley, les escarpins en cuir rouge Las Lolas sont vendus 66 € au lieu de 229 €. Carrefour propose une machine expresso à capsules Krups à 89,90 € au lieu de 169,90 €. Chez Darty, le casque Bose Quiet Comfort 25 coûte 199 € au lieu de 329 €.

Le gouvernement appelle, par ailleurs, les internautes à la plus grande vigilance lors de ces journées de shopping intense, propices aux cyberarnaques. Le site dédié www.cybermalveillance.gouv.fr rappelle quelques conseils de bons sens : se méfier des offres trop généreuses, vérifier la notoriété des sites fréquentés, utiliser un mot de passe différent pour chaque site et ne pas renseigner inconsidérément ses données bancaires.

Daniel Rosenweg

::: SOCIÉTÉ

LE PARISIEN – 24/11/2017

12 Racisme, sexisme... une étude montre l'ampleur des discriminations en France



Un Français d'origine africaine aura plus de mal à trouver un emploi ou un hébergement qu'un Français d'origine française.

Formation professionnelle, hébergement touristique ou encore assurances : une étude publiée jeudi par SOS Racisme et une équipe de chercheurs du CNRS et dévoilée par France Info dresse un état des lieux des discriminations dans des domaines peu étudiés en France.

L'étude, baptisée « projet DIAMANT » (Discrimination Inter Age et selon d'autres Motifs : Analyse à partir d'une Noria de Testings), a exploré sept domaines à travers quatre critères de

discrimination : l'âge, le sexe, l'origine et la réputation du lieu de résidence. Selon Dominique Sopo, [président de SOS Racisme](#), les résultats montrent les conséquences de « préjugés », sur lesquels il y a « un important travail à faire ».

A l'aide de la méthode du testing, l'étude révèle par exemple qu'un homme de 22 ans a moins de chances d'obtenir un crédit à la consommation (40 % de réponses positives) qu'un homme de 42 ans (65 % de réponses positives). En revanche, ce dernier paiera un taux d'intérêt plus élevé.

Pour l'accès à un hébergement de loisirs, un homme de 22 ans d'origine française (selon le terme employé dans cette enquête) obtient davantage de réponses positives (56,8 %), qu'un homme d'origine africaine (49,3 %) ou un homme résidant dans un quartier « politique de la ville », soit populaire (46,3 %).

Si les femmes sont désavantagées dans la plupart des tests effectués, elles font l'objet d'une discrimination positive pour les assurances automobiles : elles ont plus de chances d'y accéder.

En revanche, un homme de 22 ans résidant en quartier « politique de la ville » subit une double pénalité : il reçoit moins de réponses positives qu'un homme du même âge ne résidant pas dans ces quartiers, et paye un prix plus élevé (681,4 euros, contre 621,2 euros) en ne résidant pas dans un tel quartier.

15 000 candidatures envoyées

« Les critères objectifs ne sont pas réunis pour expliquer une différence de traitement dans la plupart des cas », explique Dominique Sopo. Pour Yannick L'Horty, directeur de la fédération de recherche du CNRS « Travail, emploi et politiques publiques » (TEPP-CNRS), « il y a du retard en France sur l'utilisation du testing, probante en matière d'inégalités de traitement ».

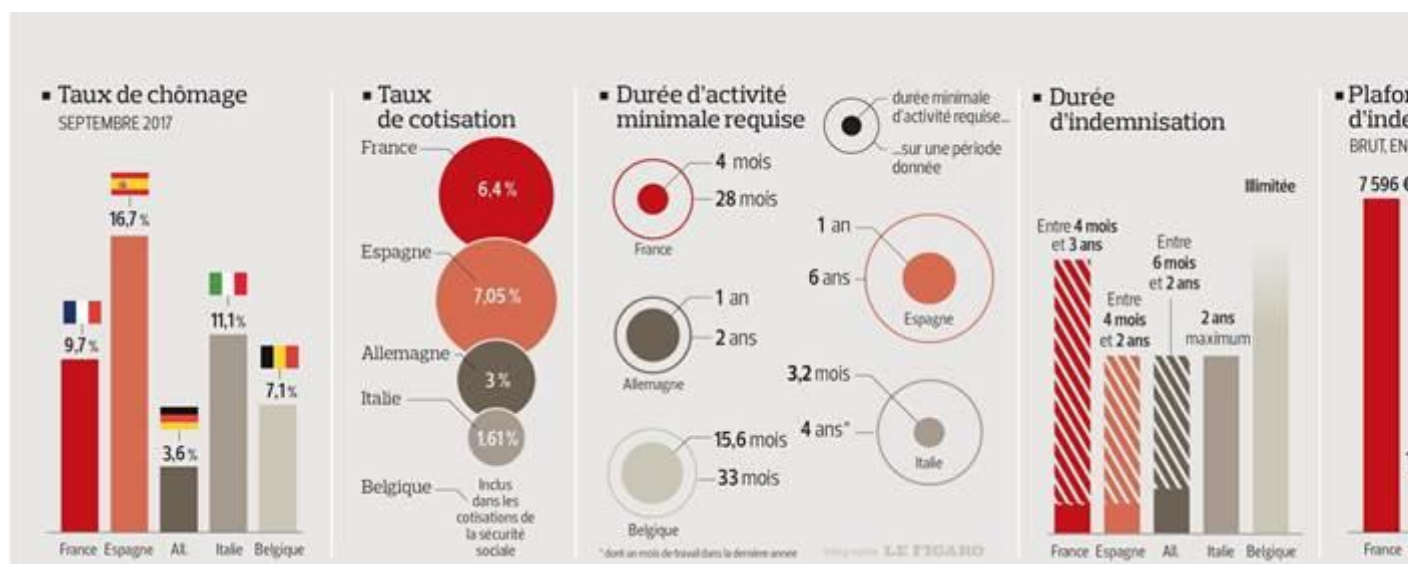
Le testing consiste à présenter, pour une même offre, plusieurs candidatures avec des critères de différence. Pour cette étude, *« environ 15 000 candidatures ont été envoyées »*, indique Yannick L'Horty.

La publication de cette étude, remise au premier semestre 2017 au Ministère chargé de la jeunesse, intervient peu après les annonces d'Emmanuel Macron sur la politique de la Ville, parmi lesquelles l'intensification des campagnes de testing pour lutter contre la discrimination à l'embauche.

::: SOCIAL

LE FIGARO – 24/11/2017

13 L'épineuse réforme de l'assurance-chômage bientôt lancée



INFOGRAPHIE - Une réunion avec l'ensemble des partenaires sociaux est prévue avant la fin du mois à Matignon.

Garder le plus dur pour la fin... après avoir lancé les réformes de l'apprentissage et de la formation professionnelle, le gouvernement Philippe s'apprête à mettre sur la table l'épineuse [refonte de l'assurance-chômage](#). Une première réunion multilatérale, en présence de tous les partenaires sociaux, doit en effet se tenir avant la fin du mois. Une sorte de «grand-messe» de départ, sûrement à Matignon autour du premier ministre, avant d'entrer dans le vif de ce dossier ultrasensible.

Et pour cause! Emmanuel Macron n'avait certainement pas pris toute la mesure de l'enjeu lorsqu'il a promis, durant la campagne, [d'ouvrir les droits à l'assurance-chômage aux indépendants](#) et aux salariés qui démissionnent une fois tous les cinq ans. En contrepartie de ces «droits nouveaux» qu'il faudra financer, le contrôle en matière de recherche d'emploi sera renforcé et les sanctions plus crédibles, avait-il également affirmé.

Des annonces chocs et fortes, mais extrêmement floues sur les moyens à déployer... Et pour les plus sceptiques, avec la perspective de déploiement d'une potentielle bombe à retardement pour les comptes de l'Unedic, l'organisme qui gère le régime d'assurance-chômage et dont la dette a dépassé les 29 milliards d'euros fin 2016!

Des ambitions revues à la baisse

Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si Emmanuel Macron a depuis revu, à la baisse, ses ambitions concernant les démissionnaires qui pourront bénéficier d'une indemnisation «tous les cinq, six ou sept ans» et à condition d'avoir «un projet professionnel». Quant aux indépendants, [Muriel Pénicaud](#) tente de nuancer le projet dans sa communication. Avec cette réforme, le but est de créer des «filets de sécurité» davantage rattachés à la personne et moins au statut, explique la ministre du Travail, qui ne parle pas spécifiquement d'un droit à bénéficier de l'assurance-chômage.

Chose certaine, les experts de la Rue de Grenelle, de Matignon et de l'Élysée s'arrachent sérieusement les cheveux pour respecter à minima les engagements du président de la République, déterminé à tenir ses promesses, tout en limitant le coût de cette réforme qui risque de peser plusieurs milliards d'euros.

Les partenaires sociaux multiplient quant à eux les réunions informelles pour préparer le terrain. Et les lignes rouges sont déjà bien connues. Pas question de toucher aux conditions actuelles d'indemnisation, martèlent les syndicats, reprenant en ce sens une autre promesse présidentielle. Alors que les patrons refusent de leur côté, sans surprise, toute hausse de leur cotisation à l'assurance-chômage.

Autre sujet sensible pour les organisations syndicales et patronales: le risque de perdre une partie de la gestion - aujourd'hui paritaire - du régime. «Parce que tous (les actifs, NDLR) seront désormais couverts quel que soit leur statut, l'État prendra en charge le pilotage du système d'[assurance-chômage](#)», avait lancé Emmanuel Macron durant la campagne, en associant les partenaires sociaux, avait-il encore précisé.

Gestion tripartite

L'idée d'une étatisation du régime ne serait plus à l'ordre du jour et le président pencherait désormais pour une gestion tripartite (syndicat, patronat et État), un peu comme à l'assurance-maladie. «Tous les scénarios sont sur la table», confirme un conseiller. Traduction? Cette question de tuyauterie sera tranchée une fois les détails du nouveau régime fixés.

Sur la méthode, tout comme les ordonnances réformant le Code du travail, l'exécutif a enfin l'intention de jouer la carte de la concertation, notamment sur les indépendants. Voire d'inviter les partenaires sociaux à mener une négociation sur le sujet spécifique de l'indemnisation des démissionnaires, qui relève d'eux. Et ce, en un temps record! L'objectif du gouvernement reste de boucler les discussions fin janvier afin de pouvoir présenter en avril au Parlement un projet de loi regroupant apprentissage, formation professionnelle et assurance-chômage pour une adoption à l'été 2018.

[Manon Malhère](#)

LE FIGARO – 24/11/2017

14 Assurance-chômage : les pistes de réforme sur la table



Indemnisation des indépendants et démissionnaires, bonus-malus... L'exécutif va préciser ses intentions la semaine prochaine aux partenaires sociaux.

• Les indépendants

L'ouverture de l'assurance-chômage aux quelque trois millions d'indépendants [est le premier chantier périlleux de cette réforme](#). Avec un déficit de l'Unedic qui pèse déjà lourd (4 milliards d'euros par an) et une dette qui atteint des niveaux stratosphériques (30 milliards à fin 2016, 40 à fin 2019), la marge de manœuvre du gouvernement est extrêmement étroite. Sans compter que les intéressés sont souvent les premiers à s'opposer à cette mesure, refusant de contribuer à un système qui ne leur offrira qu'une faible indemnisation.

Le statut d'indépendant renvoie en réalité à des profils très variés - entrepreneurs, chefs d'entreprise, autoentrepreneurs, artisans, libéraux (médecins, avocats...), commerçants, agriculteurs ou personnel de plateformes numériques - dont certains ne réclament rien ou bénéficient déjà d'un système volontaire. Mais la promesse du président Macron étant d'instaurer une «assurance universelle», l'exécutif peut difficilement les exclure du futur dispositif.

Aussi, une première piste actuellement sur la table consiste à mettre sur pied un système d'[assurance-chômage](#) visant l'ensemble des indépendants mais dont l'accès serait considérablement restreint. L'ouverture du droit à indemnisation pourrait par exemple être conditionnée à une mise en liquidation judiciaire. Un schéma qui «couvrirait très peu de risques», reconnaît d'ailleurs l'économiste Pierre Cahuc.

Autre possibilité, la création d'un système volontaire qui pourrait s'ajouter au régime universel. Dans ce cas, les indépendants contribueraient s'ils le souhaitent à une assurance pour bénéficier d'une indemnisation.

La troisième piste concerne la catégorie d'indépendants la plus fragile à qui le gouvernement veut vraiment offrir un droit nouveau, à savoir les «économiquement dépendants» comme les coursiers, les exploitants de voiture de transport avec chauffeur (VTC)... Soit des personnes à leur compte et sans contrat de travail qui, en réalité, ont un lien de subordination, une dépendance économique avec une plateforme ou un donneur d'ordres. La solution serait ici d'instaurer une cotisation obligatoire - ou volontaire mais assortie de mesures incitatives - aux plateformes comme Uber et Deliveroo et aux donneurs d'ordres.

• Les démissionnaires

L'indemnisation des salariés qui démissionnent est l'autre casse-tête de l'exécutif, qui cherche, ici encore, à restreindre le champ des possibles. Compte tenu de l'effet d'aubaine à venir (l'ouverture de nouveaux droits, difficile à anticiper, engendre toujours plus de dépenses que prévu - on l'a vu récemment avec les droits rechargeables), cette mesure pourrait coûter très cher à l'Unedic. «Bien souvent, les personnes démissionnent car elles ont trouvé un emploi et il est possible de définir des conditions limitant leur accès à l'indemnisation chômage», nuance toutefois Pierre Cahuc, pour qui le pari est possible.

D'ailleurs, une première piste sur la table est d'élargir la liste des «cas légitimes» - il y en a quatorze - qui permettent déjà aux démissionnaires de toucher une allocation-chômage. Ils étaient 40.000 dans ce cas en 2016. Il s'agit notamment des démissions pour suivre un conjoint ou lors du non-paiement des salaires. Mais pas seulement. Une personne démissionnaire peut toucher une allocation-chômage après une période de carence de quatre mois pour limiter les abus et après validation par l'instance paritaire régionale (IPR). Une autre solution est de prévoir un accès à [l'assurance-chômage](#) spécifique aux démissionnaires ayant un projet professionnel, mais suffisamment encadré notamment dans le temps «tous les cinq, six ou sept ans», [comme l'a précisé en octobre le président de la République sur TF1](#). Un régime à part, comme celui des intermittents du spectacle, qui aurait ses propres règles de délai de carence, de durée ou encore de plafond de l'indemnisation. Enfin, l'exécutif pourrait aussi expérimenter ces mesures dans des bassins d'emploi sur la base du volontariat.

• Le bonus-malus

L'instauration d'un système de bonus-malus sur les cotisations patronales à l'assurance-chômage est également sur la table, et ce pour limiter le recours aux contrats courts. Défendue par les syndicats, cette mesure suscite l'opposition du patronat, qui avait réussi à enterrer une mesure similaire en mars dernier. Mais cette fois, les patrons auront bien des difficultés à convaincre le gouvernement de faire marche arrière. L'idée ici poursuivie n'est pas de créer une taxe spécifique sur les contrats courts mais de s'inspirer du modèle américain en place depuis 1935. Un dispositif dans lequel les cotisations patronales sont définies en fonction des dépenses que les entreprises font peser sur l'assurance-chômage avec leurs licenciements.

LE PARISIEN – 24/11/2017

15 Paris : une centaine de chauffeurs VTC réunis porte Maillot



Porte Maillot (Paris XVIIe) ce vendredi. Des chauffeurs de VTC réclament la prise en compte de leurs difficultés et la hausse du tarif minimum.

Les chauffeurs rassemblés devant le Palais des Congrès près du périphérique, attendent la ministre des Transports.

Comme [ils l'avaient annoncé](#), une centaine de chauffeurs de VTC se sont réunis vers 7h30 ce vendredi matin, dans le calme, aux abords du Palais des congrès, porte Maillot à Paris. Ils attendent la ministre des Transports, Elisabeth Borne, qui doit venir dans la matinée conclure participer à aux Assises de la mobilité, et qui s'est déjà engagée à recevoir, le 8 décembre prochain, les représentants des taxis et des VTC (syndicats et plateformes).

Les forces de l'ordre les empêchent pour l'instant de se rendre sur le périphérique voisin. Les VTC ont prévu une longue journée d'opérations escargot [de Paris à Roissy](#) pour attirer l'attention sur leurs difficultés et réclamer une application stricte de la loi régulant le secteur. Ils réclament par ailleurs la création d'un tarif minimum, piste envisagée sous le quinquennat précédent.

«Reprise des négociations sur les tarifs »

« On est là pour montrer à la ministre que les chauffeurs sont présents, déterminés, et qu'ils veulent l'application de la loi », a déclaré Helmi Mamlouk, de FO-Capa VTC, qui réclame en outre « la reprise des négociations sur les tarifs et la fin de l'ingérence des plateformes ».

Votée fin décembre 2016, [la loi Grandguillaume](#) a durci l'accès au métier de VTC afin de mettre fin au contournement opéré par plusieurs milliers de chauffeurs Loti (transport collectif à la demande). Elle donnait un an à ces derniers pour réussir l'examen commun VTC-taxis, [dont la difficulté fait débat](#), ou obtenir une équivalence pour faire du transport individuel.

Des milliers de chauffeurs salariés de Loti n'auront plus le droit d'exercer en 2018 faute d'avoir décroché leur carte de VTC. C'est pourquoi la ministre des Transports a accordé un délai de trois mois supplémentaire aux chauffeurs qui auront engagé d'ici la fin d'année les démarches pour être en règle, une décision « inacceptable » pour les organisateurs de la manifestation.

16 Fiscalité locale : Macron promet une grande réforme en... 2020



VIDÉO - En clôture du 100e congrès de l'Association des maires de France, le chef de l'État a tenté de rassurer les élus sans revenir sur ses engagements.

Arrivé sous quelques sifflets sans conviction, il est reparti sous des applaudissements sans passion. Opération séduction réussie en partie pour Emmanuel Macron devant le congrès des maires de France, même si le président de la République n'a finalement rien fait d'autre que tenir sur ses positions. Sur tout ce qui alimentait [la colère des élus locaux](#), Emmanuel Macron n'a rien lâché.

Si ce n'est la promesse, encore peu détaillée, d'une «refonte en profondeur de la fiscalité locale » avec, à horizon 2020, l'«autonomie financière et fiscale » et la «pleine visibilité » pour les communes. Pour le reste, le chef de l'État s'est surtout efforcé de cajoler les maires, tout en leur faisant comprendre qu'il ne reculerait sur aucun de ses engagements de campagne, façon main de fer dans un gant de velours.

Au «j'ai besoin de vous » lancé par Emmanuel Macron à l'assistance en ouverture de son discours a répondu une mise en garde immédiate : «Ce que je vais vous dire aujourd'hui n'a pas vocation à vous satisfaire automatiquement (...) mais a vocation à être appliqué ». À commencer par [la suppression de la taxe d'habitation](#), au cœur des préoccupations des élus locaux. Un impôt «injuste territorialement », «injuste socialement » et dont les principales «victimes » sont «les classes moyennes » selon le chef de l'État. «Tous ceux qui font aujourd'hui l'apologie de la taxe d'habitation la critiquent depuis des années », s'est-il agacé, provoquant à l'évocation de ce sujet quelques huées dans l'assistance.

Qu'on se le dise, Emmanuel Macron ne changera pas de cap. Il n'a pas «peur d'affronter une grogne », assure-t-il au pupitre devant des milliers d'élus. Pas question donc de toucher au calibrage de sa réforme. La suppression complète de la taxe d'habitation est certes évoquée, mais comme une évolution souhaitable, sans qu'aucun engagement précis ne soit pris. À ce stade, seuls 80 % des Français en bénéficieront. Ce qui fait craindre à certains proches d'Emmanuel Macron, hors micro, une censure du Conseil constitutionnel, au motif d'une «rupture d'égalité devant l'impôt ».

Au cours d'un discours fleuve, où Emmanuel Macron s'est amusé à se comparer à la Shéhérazade des Mille et une nuits, qui parlait à l'infini «pour ne pas être exécutée », le chef de l'État a également rappelé qu'il ne toucherait pas au millefeuille administratif ni aux règles de non-cumul dans le temps. Il s'est également voulu rassurant, en coupant court à la rumeur selon laquelle il souhaitait réduire le nombre d'élus dans les conseils municipaux.

Autre promesse du chef de l'État, celle de ne pas toucher à la carte territoriale, ni de «forcer aux regroupements de communes ». «Nous perdrons du temps et de l'énergie », a assuré Emmanuel Macron qui a donné quitus aux maires de savoir mieux que lui «où sont les bons regroupements ». «Mieux vaut faire confiance à ceux qui savent qu'à ceux qui le définiraient d'en haut, avec une doctrine préétablie », a-t-il concédé pour ne pas ouvrir un nouveau front avec les élus locaux.

Revenir chaque année

Symbole de la mobilisation de l'exécutif pour amadouer les maires : la présence au cours des quatre jours du congrès des maires de France, d'une grande partie des ministres du gouvernement, dont le premier d'entre eux, Édouard Philippe. «Vous avez battu le record du nombre de ministres présents au chevet des maires de France », a souligné le patron de l'AMF François Baroin (LR).

En guise de signe de bonne volonté, le président de la République s'est engagé à revenir chaque année devant le congrès des maires de France, ce qu'aucun président de la République n'avait fait avant lui. Mais tous les élus n'ont pas entendu cette dernière promesse, ni même la fin du discours. Contraints par des horaires de train pour rejoindre leur ville, les élus s'éclipsaient progressivement du hall d'exposition de la porte de Versailles. Et c'est donc devant une salle clairsemée que le chef de l'État a achevé son discours. Comme si chacune des deux parties prenait date pour l'année prochaine, dans l'attente de voir l'avancement des promesses du chef de l'État.

Avant son discours, les représentants des élus locaux ne s'étaient pas montrés tendres avec le président de la République. Vice-président de l'Association des maires de France, [André Laignel](#) (PS), lui avait adressé de nombreuses critiques, lui reprochant notamment «une avalanche de décisions défavorables aux collectivités locales prises depuis l'été », «sans concertation ». Dans la foulée, François Baroin avait dénoncé des contrats «léonins », «obligatoires et assortis de sanctions » pour l'encadrement des dépenses des collectivités locales. Il a également ironisé, en se tournant vers Emmanuel Macron, assis à quelques mètres de lui : «Comme le disait le philosophe Lévinas, que vous aimez souvent citer, "La confiance, c'est l'autre". Or, l'autre, c'est nous. Et on a encore un peu de travail à faire.» À chaque fois, les deux hommes avaient provoqué des applaudissements nourris dans la salle.

Vidéo : <http://premium.lefigaro.fr/politique/2017/11/23/01002-20171123ARTFIG00305-face-aux-maires-macron-ne-lache-rien.php>

L'invraisemblable casse-tête de la suppression de la taxe d'habitation :

<http://premium.lefigaro.fr/conjoncture/2017/11/23/20002-20171123ARTFIG00303-l-invraisemblable-casse-tete-de-la-suppression-de-la-taxe-d-habitation.php>

[Marcelo Wesfreid](#) et [François-Xavier Bourmaud](#)

LE PARISIEN – 24/11/2017

17 Logement : Hulot lance un plan de 12 Mds€ pour colmater les passoires thermiques



Le gouvernement présente sa feuille de route sur le logement. Pour les particuliers, un « guichet unique » permettra de connaître toutes les aides possibles, notamment pour la rénovation énergétique des bâtiments.

Rénover les millions de logements considérés comme des passoires thermiques... Nicolas Hulot, le ministre de la [transition énergétique](#) et Jacques Mézard, ministre de la cohésion des territoires présentent, ce vendredi, leur feuille de route pour améliorer la performance énergétique des bâtiments publics et privés.

Dans la politique de transition énergétique, l'habitat et les bureaux représentent un enjeu majeur avec 45 % de la consommation du pays en énergie.

Le hic, c'est que la France compte 7,4 millions de logements privés particulièrement énergivores, occupés par 2,6 millions de ménages modestes, selon le collectif d'association « Rénovons ».

Rénover 100.000 HLM par an

L'ambition affichée par le gouvernement, qui prévoit une enveloppe de 10 à 12 milliards sur cinq ans, est de rénover 500 000 logements par an. Peu ou prou, il s'agit sur le papier des objectifs avancés par le précédent gouvernement. Un plan dont les résultats ont été mitigés.

Pour autant, Nicolas Hulot et Jacques Mézard reprennent l'objectif de voir rénover 100 000 logements [HLM](#) par an par [les bailleurs sociaux](#) et visent 250 000 logements de particuliers grâce à des mécanismes existants (crédit d'impôt, ECO-PTZ, certificats d'économie d'énergie...).

Dans le même temps, l'Etat compte aussi agir sur son propre parc immobilier pour « faire des bâtiments publics des bâtiments exemplaires », en rénovant le quart d'entre eux en cinq ans.

Pour cela, un milliard d'euros supplémentaires, soit 1,8 Md€ au total, seront consacrés aux travaux nécessaires, en priorité dans les bâtiments scolaires. De leur côté, les collectivités territoriales pourront aussi bénéficier de « 3 Mds€ de prêts et fonds propres » de la Caisse des dépôts (CDC) sur le quinquennat.

Faire baisser le coût de travaux simples

Dans le privé, 50 000 logements occupés par des ménages modestes sont actuellement rénovés chaque année grâce aux aides publiques du programme « Habiter mieux ». Le gouvernement a déjà prévu de réformer certaines de ces aides. Ainsi le crédit d'impôt pour la transition énergétique sera transformé en prime en 2019 et exclura mi-2018 certains travaux.

Dans le même temps, pour débloquer les actions de rénovation énergétique, le gouvernement veut créer un « service public de la performance énergétique de l'habitat ». Le cahier des charges sera précisé d'ici à l'été. L'idée est d'ouvrir un « guichet unique » pour informer les Français sur les aides existantes qui sont souvent très mal connues.

De fait, l'objectif est de pouvoir massifier certains travaux « simples » (isolation des combles, changement d'équipement de chauffage, etc.) et faire baisser leur coût grâce aux économies d'échelle dégagées.

En outre, le diagnostic de performance énergétique (DPE) sera « renouvelé » fin 2018 pour le rendre plus fiable.

L'OPINION – 24/11/2017

18 Liberté, Egalité... Dénonciation



Amplifiée par les réseaux sociaux, la dénonciation s'industrialise. Utilisée par l'Etat au nom de l'intérêt général, elle s'institutionnalise. De quoi bousculer les traditions de notre pays latin avec le risque de mettre à mal la confiance

Hashtag #balancetonporc, « jeu » controversé chez Amazon, publication des noms des entreprises mauvaises élèves en matière de discrimination à l'embauche ou d'égalité professionnelle, rémunération de ceux qui dénoncent les fraudeurs au fisc... Déjà utilisée en Suisse, en Allemagne, en Grande-Bretagne ou au Canada, la dénonciation commence à se répandre en France. Pour le meilleur et pour le pire.

Le 8 février 1981, Robert Hue, à l'époque maire de Montigny, pensait marquer un grand coup contre le trafic de drogue en organisant une manifestation devant l'immeuble où habitait un ouvrier marocain dénoncé par une voisine de palier qui l'accusait d'être un dealer. La classe politique lui était tombée dessus à bras raccourcis, dénonçant cet « appel aux plus bas instincts », cette infâme initiative basée sur la dénonciation. Le 21 juin 2017, quelques heures après l'annonce de sa non-participation au deuxième gouvernement d'Edouard Philippe, [François Bayrou](#) s'est insurgé contre les dénonciations « anonymes » dont il s'estimait la victime. « Nous ne pouvons pas vivre dans une société de perpétuelle dénonciation », avait-il alors prévenu. A cette déferlante, la démocratie ne résistera pas ». Anomalie il y a trente-six ans, la dénonciation serait-elle désormais la règle ?

Revêtant les habits anglo-saxons du « name and shame », en français, « nommer et couvrir de honte », on la voit en effet surgir un peu partout. C'est d'abord, le lancement, venant en ricochet de [l'affaire Weinstein](#), du hashtag #balancetonporc, qui a provoqué un déluge de témoignages de femmes harcelées. La viralité extrême du web a provoqué un tel effet de souffle qu'il ne se passe plus désormais un jour ou presque sans qu'une nouvelle dénonciation ne soit lancée. Pour le sociologue Stéphane Hugon, du Groupe de recherche sur la technologie et le quotidien (Sorbonne), cela dénote un intérêt communautaire, celui de partager une douleur : « Il y a là du rite "piaculaire", selon la terminologie de Durkheim. Il s'agit de pleurer ensemble ce qui donne le sentiment d'entrer dans une communauté, cela fait du bien et n'a rien de futile. »

#osezporterplainte. Les émotions ainsi partagées serviraient à cimenter un sentiment d'appartenance à un groupe. Le « [vivre tous ensemble](#) » dont on nous a rebattu les oreilles pendant le quinquennat précédent risque d'être mis à mal... Et après ? « Cela ne peut pas se substituer au fait que la justice doit parler », estime Stéphane Hugon. Mais les réseaux sociaux se sont déjà transformés en tribunaux populaires avec tous les risques de dérapage que cela comporte. « Ce n'est plus une variable, c'est une donnée, estime Charles Prats, magistrat. Ce n'est pas satisfaisant car en termes de renseignement humain, il faut pouvoir évaluer les motivations et la crédibilité de la source, ce qui est impossible sur les réseaux sociaux ». Un collectif d'avocats propose toutefois d'aller plus loin en lançant le hashtag #osezporterplainte.

Le « name and shame » ne se limite pas à la dénonciation du sexisme. L'Etat, dont on se souvient qu'il a le monopole de la violence, l'utilise sans hésiter. Emmanuel Macron en est particulièrement friand. Déjà, lorsqu'il était ministre de l'Economie, il avait « balancé » l'identité de cinq grandes entreprises accusées d'asphyxier leurs petits fournisseurs quand cela leur chante. C'était pour une grande cause : lutter contre [les retards de paiements](#) qui compliquent considérablement la vie des PME.

La dénonciation a ceci de pratique qu'elle prétend toujours avoir de nobles motivations, être fondée sur l'amour de la justice, la volonté de protéger les victimes et les faibles. Il ne faut surtout pas la confondre avec la délation qui nous ramènerait aux heures noires de Vichy. La définition qu'en donne le *Petit Larousse* ne laisse planer aucune ambiguïté : « Délation : dénonciation intéressée, méprisable, inspirée par la vengeance, la jalousie ou la cupidité ». La frontière est pourtant bien mince entre les deux.

Ainsi, depuis avril 2017, l'administration fiscale est autorisée à rémunérer ceux qui dénoncent les fraudeurs. On soupçonne qu'ils sont plus motivés par l'appât du gain que par le souci de préserver le consentement à l'impôt. Lors des débats parlementaires, le secrétaire d'Etat au Budget, Christian Eckert, craignant les dérapages, avait d'ailleurs indiqué que cette indemnisation se limiterait aux cas de fraude fiscale internationale. Un moyen d'« éviter qu'en cas de conflits dans un quartier ou dans une famille, l'administration reçoive des dénonciations de la part de personnes qui veulent nuire à leur voisin »... Elles existent aujourd'hui, mais anonymes et non rémunérées, donc relativement limitées.

Depuis qu'Emmanuel Macron est à la tête de l'Etat, le « name and shame » prospère. En septembre, [Marlène Schiappa](#) a affiché deux noms sur la lourde porte du secrétariat d'Etat à l'Egalité entre les femmes et les hommes, rue Saint-Dominique, à Paris. Il s'agissait de Maurel&Prom et de Sartorius Stedim Biotech (SSB), pointés du doigt par la ministre pour leur mauvais résultat en matière d'égalité professionnelle. Conviées par le ministère à une journée de sensibilisation sur le sujet, les deux sociétés n'avaient pas répondu à l'appel.

Le président de la République en a remis une louche le 13 novembre lors de son passage à Clichy-sous-Bois. Pour lutter contre les discriminations à l'embauche, il souhaite étendre les mesures de « testing » des entreprises privées. La méthode consiste par exemple à envoyer deux CV identiques en tout si ce n'est sur les critères potentiellement discriminant : âge, sexe, nom de famille, adresse. Les résultats de ces tests seraient publiés, ce qui permettrait de faire honte aux mauvais élèves. « Nous préférons la publication de listes blanches à celles de listes noires, explique-t-on au Medef. Dans le rapport du Haut Comité de gouvernement d'entreprise, les noms des entreprises qui ne respectent pas telle ou telle disposition sont mentionnés mais nous n'en faisons pas la publicité. »

Cette pratique du « name and shame » n'a donc pas la cote dans les entreprises, sauf exception. La direction de l'entrepôt Amazon de Lauwin-Planque (Nord) vient ainsi de lancer un « jeu » très controversé à l'approche des fêtes : les salariés sont incités à relever les manquements aux règles de sécurité de leurs responsables, avec un cadeau à la clé. Pour cela, ils doivent remplir un bulletin « Faux pas », et obtenir en échange un bon point. Une initiative qui encourage la « délation » dénoncent les syndicats alors que l'entreprise y voit une manière de « sensibiliser les salariés à la sécurité ». Autre exception notable : Tom Enders, le PDG d'Airbus Group, qui a décidé de « s'auto-dénoncer » en prévision de la bourrasque politico-médiatique qui allait souffler à propos des enquêtes en cours sur les pratiques commerciales du géant européen de l'aéronautique. Un comble !

Républicanisme civique. Le « name and shame » gagne donc du terrain tous les jours. « L'expérience traumatisante des dénonciations sous Vichy nous avait conduits à rejeter fondamentalement ce genre de pratiques, explique Yvon Pesqueux, professeur au Cnam. Désormais nous sommes passés au républicanisme civique qui met en avant l'honnêteté du citoyen. Comme celle-ci est très difficile à apprécier, on la définit par son contraire, ce qui réhabilite la dénonciation, notamment de la corruption, devenu cible prioritaire. Je pense qu'[Emmanuel Macron](#) s'inscrit dans cette philosophie politique. »

Cela risque de provoquer de sacrées secousses dans notre bon vieux pays latin et catholique. Nous avons gardé jusqu'ici un côté un brin potache, qui nous interdisait depuis l'enfance de « cafter ». Nous avons tendance plutôt à être du côté du voleur que de celui du gendarme. Les catholiques préféreraient passer par le secret du confessionnal pour avouer leurs fautes. Eh bien c'est fini ! Désormais, nous aurons l'œil sur les turpitudes de nos voisins, n'hésiterons plus à leur coller un bonnet d'âne, et c'est sur la place publique qu'il faudra faire pénitence après avoir été dénoncé. Au nom de l'intérêt général, bien entendu.

[Irène Inchauspé](#)

::: INTERNATIONAL

LE FIGARO– 24/11/2017

19 Allemagne : Martin Schulz sous pression pour accepter une grande coalition



Le président fédéral a reçu jeudi le chef de file du SPD pour le convaincre d'ouvrir des discussions avec Angela Merkel.

L'entrevue entre camarades n'a duré qu'une heure vingt minutes. Puis, Martin Schulz, le chef de file du SPD, a rapidement quitté la résidence du président fédéral, [Frank-Walter Steinmeier](#), ancien ministre des Affaires étrangères et ancien candidat social-démocrate à la chancellerie en 2009. Si les deux hommes ne sont pas proches, ils partagent un point commun. L'un et l'autre ont obtenu les pires résultats électoraux du SPD: 23 % pour le premier, 20,5 % pour le second. Mais leur entretien avait un autre objet. Ils s'opposent sur la responsabilité du SPD dans la crise politique allemande actuelle: l'absence de majorité pour former un gouvernement avec Angela Merkel. Frank-Walter Steinmeier voulait convaincre Martin Schulz d'envisager une grande coalition.

Le SPD «est pleinement conscient de sa responsabilité dans le moment difficile actuel», a concédé Martin Schulz avant l'entrevue. «Je suis sûr que nous allons trouver une bonne solution pour notre pays dans les jours et semaines à venir», avait-il ajouté. Après son rendez-vous avec le président fédéral, il avait prévu de consulter la direction de son parti.

Après l'échec des négociations de coalition entre la CDU-CSU, le FDP et les Verts, dimanche dernier, [Frank-Walter Steinmeier tente une médiation politique](#) pour éviter la convocation de nouvelles élections. Pour beaucoup de responsables allemands, rien ne serait pire que de devoir repartir aux urnes. Ce n'est pas qu'une question d'argent, même si une nouvelle election pourrait coûter 92 millions d'euros. Les députés de tous bords ont aussi fait leurs calculs et tous ceux élus de justesse n'ont aucune envie de remettre leur mandat en jeu. Et la culture démocratique allemande, fondée sur la représentation proportionnelle, s'accommode mal de l'idée de rebattre les cartes quand celles-ci ne conviennent pas comme l'a rappelé publiquement Frank-Walter Steinmeier dès lundi dernier.

Pour l'instant, Martin Schulz a dit non très fermement à toute participation à une nouvelle grande coalition, la seule alternative possible. Pour lui, [les résultats du 24 septembre](#), marqués par «un recul de quatorze points» de la CDU-CSU et du SPD ont montré que la coalition sortante avait été

désavouée par les électeurs. Lundi, il a fait adopter une résolution de la direction du SPD pour conforter sa position. «Nous n'avons pas peur de nouvelles élections», a-t-il ajouté dans la foulée.

Mais depuis, la pression s'accroît contre lui. Les silences du ministre des Affaires étrangères, Sigmar Gabriel, et du maire de Hambourg, Olaf Scholz, rival de Martin Schulz, en disent long: l'un comme l'autre plaident en coulisses pour l'esprit de responsabilité. La contestation a gagné la place publique. «Il faut épuiser toutes les autres solutions avant de se représenter devant les électeurs», a prévenu Johannes Kahrs, l'un des responsables de l'aile droite du SPD. «Si rien d'autre n'est possible, nous devons à nouveau réfléchir à une grande coalition», a déclaré à la ZDF le député Karl Lauterbach. «J'appelle tous les partis démocratiques à mener des discussions en faisant passer l'intérêt du pays avant l'intérêt partisan», a expliqué le maire de Munich, Dieter Reiter.

Du côté de la CDU aussi, le ton s'est adouci pour amadouer les sociaux-démocrates. Le président du groupe conservateur au Bundestag, Volker Kauder, a fait savoir qu'il se «réjouirait de retrouver ses partenaires de coalition». La France s'y est mise aussi. Dans une interview à *Die Zeit*, jeudi, le président du groupe LREM à l'Assemblée, Richard Ferrand, a dit «faire confiance à l'esprit de responsabilité des hommes politiques allemands». «Martin Schulz est conscient du désir de stabilité des Européens», a-t-il ajouté. Pour le président Emmanuel Macron, un gouvernement Merkel-Schulz serait la configuration rêvée pour faire aboutir ses ambitions européennes.

L'hypothèse folle de partager le mandat

Pendant ce temps-là, Martin Schulz s'est affiché aux côtés des salariés de Siemens pour montrer sa distance avec la politique incarnée selon lui par la CDU. L'annonce de 6900 suppressions de poste dont la moitié en Allemagne a choqué le pays, alors que le groupe se porte bien économiquement. «Siemens devrait se souvenir que le gouvernement est un important donneur d'ordres», a lancé le social-démocrate lors d'une visite aux salariés. Il ne leur a toutefois pas promis d'empêcher les suppressions d'emploi. «Je ne peux pas contraindre l'entreprise», a-t-il dit.

Avec ces discours de campagne, Martin Schulz veut compliquer d'éventuelles discussions de coalition avec Angela Merkel si la pression l'y oblige. Ou bien il fait monter les enchères. Pour le convaincre d'accepter de gouverner, la chancelière devra redoubler d'efforts. En milieu de semaine, la ministre-présidente de Rhénanie-Palatinat, Malu Dreyer, a même émis l'hypothèse folle de partager le mandat: Angela Merkel céderait sa place au bout de deux ans... Hautement improbable, comme d'imaginer pousser «Mutti» à se retirer de la scène. Même avec 32 % des suffrages, son résultat de septembre, la CDU-CSU domine le SPD. C'est d'ailleurs pour entreprendre un long travail de rénovation que Martin Schulz avait préconisé une cure d'opposition à son parti.

Face à ces impasses, Berlin bruissait de rumeurs jeudi. Et si le SPD décidait de «tolérer» un gouvernement minoritaire d'Angela Merkel? En clair, la chancelière pourrait composer un gouvernement sans majorité et sans ministres sociaux-démocrates. Au Bundestag, le SPD accepterait de composer avec elle. L'idée est baroque. Angela Merkel s'est dite «sceptique». Elle supposerait aussi que la CDU-CSU s'allie néanmoins avec un petit parti. Mais le FDP a brûlé ses vaisseaux dans une course électoraliste. Quant aux Verts, ils ne sont pas des partenaires naturels pour les conservateurs. L'Allemagne serait très loin d'un gouvernement stable.

De toute évidence, il faudra aussi attendre le congrès du SPD du 7 au 9 décembre. Les sociaux-démocrates débattront alors de leur stratégie politique. «Pour le moment, je ne vois pas de base pour une grande coalition», a déclaré cette semaine l'un des vice-présidents, Thorsten Schäfer-Gümbel. L'expression importante étant «pour le moment».

[Nicolas Barotte](#)

Vous souhaitant une bonne journée et un agréable week-end.

Cordialement,

Elena NATALITCH

Chargée de Communication

251, bd Pereire - 75852 PARIS Cedex 17

Tél. : 01 40 55 12 43

Fax : 01 40 55 12 40

elena.natalitch@medef-idf.fr

www.medef-idf.fr

<https://www.facebook.com/medef.idf>

