

Table des matières

| | | |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1 | Les voies sur berges vont faire des remous au Conseil de Paris..... | 1 |
| 2 | Paris : Hidalgo réfléchit à la gratuité des transports en commun | 2 |
| 3 | Paris proposera 1.000 places de « parking relais » dès septembre..... | 4 |
| 4 | La région Ile-de-France finance les pistes cyclables de Paris | 5 |
| 5 | L'Ile-de-France tente de canaliser les camions..... | 6 |
| 6 | Privatisations : le gouvernement doit encore convaincre les Français..... | 7 |
| 7 | Impôts: le rapport explosif qui veut supprimer le quotient familial | 8 |
| 8 | Le transport aérien français cherche les moyens d'enrayer son déclin..... | 10 |
| 9 | Rodez, Blanquefort : des usines sous tension..... | 12 |
| 10 | La production automobile en France poursuit sa remontée | 13 |
| 11 | L'agroalimentaire grossit les rangs de l'emploi en France..... | 14 |
| 12 | La France et l'Estonie renforcent leur coopération dans le numérique..... | 15 |
| 13 | Contrôle des chômeurs, Unedic, formation professionnelle... Muriel Pénicaud défend sa méthode 17 | |
| 14 | Muriel Pénicaud sur l'assurance chômage: «L'Etat ne va pas gérer l'Unedic»..... | 18 |
| 15 | Contrôle des chômeurs : ce qui va changer..... | 21 |
| 16 | Le fisc s'intéresse de près aux députés et sénateurs..... | 22 |
| 17 | Brexit : accord entre Londres et l'UE sur la période de transition..... | 24 |
| 18 | Trois mois pour surmonter les divergences sur la zone euro | 25 |

::: ILE-DE-FRANCE

LE PARISIEN – 20/03/2018

1 Les voies sur berges vont faire des remous au Conseil de Paris



Les élus parisiens, droite et gauche confondues, vont revenir sur l'annulation par le tribunal administratif de la piétonisation de voies sur berges de la rive droite le mois dernier.

[1,5 million de visiteurs](#). C'est le nombre de personnes qui seraient descendues se promener sur les voies sur berges rive droite rendues aux piétons depuis novembre 2016. Un chiffre annoncé ce lundi par la mairie de Paris à la veille d'un conseil de Paris où le dossier polémique va une fois encore s'inviter. [Car si la maire de Paris Anne Hidalgo a pris un nouvel arrêté pour maintenir la piétonisation des voies sur berges](#). A droite et au centre, les élus comptent bien rebondir sur la décision du tribunal administratif tombée le mois dernier sur l'annulation de la piétonisation pour exiger de la maire qu'elle retravaille le dossier.

Droite et centre parlent à l'unisson et dénoncent la volonté de la maire de créer un «clivage politique » sur le sujet.

Les centristes veulent un référendum

«Anne Hidalgo a la tête dure et ne veut pas admettre qu'elle a tort. C'est une démonstration non pas de sa mauvaise volonté mais qu'elle s'est trompée de méthode », insiste Eric Azière, patron des élus du groupe Udi-Modem. Avec leurs collègues du groupe Parisiens progressistes constructifs et indépendants (PPCI), les centristes vont déposer un vœu pour le lancement « d'un grand concours d'urbanisme » pour réaménager les berges piétonnes.

« Il déboucherait sur un ou deux projets qui seraient soumis à un vote participatif sous la forme d'un référendum, précise Eric Azière. Et surtout simultanément, on organise une grande conférence territoriale et une enquête publique digne de ce nom qui étudiera en profondeur les impacts », insiste l'élu.

« La maire s'enferme dans sa volonté de prendre des décisions non concertées. Si nous sommes pris dans un imbroglio juridique c'est parce qu'elle a pris un arrêté sans concerter. Oui au principe d'une piétonisation qui pourrait réduire la pollution, mais nous demandons l'organisation d'un référendum à l'échelle de Paris adossé à une vraie étude d'impact », insiste de son côté Florence Berthout la patronne du groupe LRI.

Pas sûr cependant que l'idée d'un référendum ou d'une nouvelle étude d'impact soit retenue par l'exécutif. «Un grand concours international ne me paraît pas possible. Encore plus quand on est dans un flou juridique comme aujourd'hui », avance Bruno Julliard, premier adjoint d'Anne Hidalgo. « Les restrictions d'aménagement sont de toute façon extrêmement contraignantes pour des questions de sécurité», explique l'élu.

L'exécutif devrait déposer un vœu insistant sur la mobilisation du public pour le maintien des voies sur berges piétonnes qui permettra à chaque groupe de se positionner clairement sur le sujet.

LES ECHOS – 20/03/2018

2 Paris : Hidalgo réfléchit à la gratuité des transports en commun



EXCLUSIF - Ce mardi, le Conseil de Paris doit voter la carte Navigo gratuite pour 220.000 Parisiens âgés (sous condition de ressources). La maire va également lancer d'ici à l'été une

étude et un débat sur le modèle économique de la gratuité dans les transports pour tous dans l'agglomération d'ici aux élections municipales de 2020.

« La question de la gratuité des transports est une des clefs de la mobilité urbaine dans laquelle la place de la voiture polluante n'est plus centrale, affirme Anne Hidalgo. Beaucoup de villes s'y engagent ». Dans un entretien aux « Echos », la maire de Paris lance un nouveau pavé dans la mare. Elle annonce souhaiter une étude fine sur le modèle économique d'une gratuité de l'offre de transports à différente échelle de l'agglomération parisienne. « Je ne veux pas trancher cette question mais objectiver le débat. Le Conseil de Paris est le bon endroit pour cela », juge-t-elle.

Anne Hidalgo envisage le lancement de cette étude « dans les semaines qui viennent d'ici à l'été » et fixe pour horizon de ce débat [les prochaines élections municipales de 2020](#). Valérie Pécresse, la présidente de la région Ile-de-France, qui dispose de cette compétence, appréciera.

Moins de 2.200 euros par mois

Anne Hidalgo avait déjà promis la gratuité des transports au début de l'année pour les retraités. Ce mardi, les élus municipaux doivent d'ailleurs voter cette mesure, qui offrira aux plus de 65 ans dès juin un Pass Navigo donnant accès à toute l'Ile-de-France. Elle cible 200.000 Parisiens de ces âges-là touchant moins de 2.200 euros par mois (3.400 euros pour un couple). Les 20.000 bénéficiaires de l'allocation adulte handicapé seront aussi éligibles. La Ville anticipe une dépense de 12 millions d'euros par an, sachant que les retraités franciliens bénéficient déjà de la carte Navigo Améthyste seniors à prix réduit.

Le débat sur la gratuité des transports a été relancé en février par Berlin, qui a proposé à la Commission européenne de la tester dans cinq villes allemandes, afin d'échapper à une amende sur la réglementation européenne sur la qualité de l'air. En France, le Groupement des autorités responsables de transport (GART) a identifié une vingtaine de collectivités l'ayant adopté. L'an dernier, Niort a rendu l'accès libre à ses 120.000 habitants. L'intercommunalité d'Aubagne assure avoir fait tripler le trafic de ses bus depuis 2009 grâce à cela. Compiègne le fait depuis quarante ans. Tallinn en Estonie serait la seule capitale la pratiquant, depuis 2013.

Deux questions clefs

Dans les villes moyennes, le financement est généralement assuré à moitié par le versement transport (VT), dont s'acquittent les entreprises de plus de 10 personnes. En Ile-de-France, les particuliers ne financent que 28 % des 10 milliards d'euros de budget d'Ile-de-France Mobilité (ex-Stif), 60 % venant du VT. Les entreprises remboursent par ailleurs la moitié du Navigo de leurs employés.

La gratuité pose donc deux questions clefs : comment financer les 28 % manquants ? Et à quel point inciterait-elle aussi les derniers Parisiens recourant à leur voiture intra-muros à s'en passer ?

VIDEO. Bruno Julliard : « La gratuité des transports en commun à Paris est un sujet majeur » // <https://www.lesechos.fr/politique-societe/regions/0301455572968-paris-hidalgo-reflechit-a-la-gratuite-des-transports-en-commun-2162367.php>

Matthieu Quiret

LES ECHOS – 20/03/2018

3 Paris proposera 1.000 places de « parking relais » dès septembre



EXCLUSIF - Anne Hidalgo annonce avoir négocié un tarif de stationnement de 75 euros par mois pour les Franciliens travaillant à Paris et déposant leur voiture aux portes de la capitale.

Valérie Pécresse, la présidente de région Ile-de-France, et la maire de la capitale, Anne Hidalgo, vont-elles finir par trouver un accord sur les « parkings relais » à Paris ? Ce lundi, Anne Hidalgo a annoncé aux « Echos » vouloir proposer un millier de places de parking relais à tarif réduit dès septembre pour les Franciliens venant travailler à Paris. « *Nous avons négocié avec nos concessionnaires et exploitants de 8 parkings pour diminuer de moitié l'abonnement mensuel à 75 euros* », indique la maire. Son adjoint aux Transports, Christophe Najdovski, précise que sur dix Franciliens venant travailler à Paris chaque jour, deux prennent leur voiture.

Huit points cardinaux

La maire souhaite inciter ces automobilistes à poser leurs voitures aux portes de la capitale et poursuivre leurs parcours avec les transports en commun. Le tarif négocié sera donc conditionné à l'utilisation d'une carte Navigo à 75 euros, ce qui revient à offrir une solution de mobilité à 150 euros (sans compter la participation de l'employeur au pass). Huit points cardinaux de Paris seraient ainsi desservis (Porte de Champerret, Porte de Saint Ouen...) à hauteur de 150 places chacun.

La mairie explique qu'il n'y aura pas de pertes de recettes des concessionnaires, car les places sont aujourd'hui inoccupées. Quant à l'investissement nécessaire pour équiper les parkings de lecteurs de pass Navigo et de bornes de contrôle, la mairie propose de partager les coûts avec la région.

Début 2017, Valérie Pécresse avait fait de ces parkings relais une des principales mesures de compensation à la dégradation du trafic automobile générée par la piétonnisation des berges de Seine. La Ville et la région ont par la suite identifié sur les 8.000 places inoccupées dans les parkings environ 1.500 places bien situées près des transports publics.

L'entourage de la présidente rappelle que la région s'est depuis engagée à financer l'investissement des lecteurs des pass Navigo à condition que la mairie négocie la division par deux des tarifs de stationnement. Christophe Najdovski et Valérie Pécresse s'accusèrent alors de retarder le projet.

0,5 million d'euros d'investissement

Les propositions de la ville pourraient donc déboucher sur un accord, mais le Conseil régional se méfie d'une lettre reçue de la mairie en février dans laquelle elle demande le partage du financement des éventuelles pertes de recettes des concessionnaires. Si les deux collectivités parviennent à rapidement s'entendre, la région estime l'échéance de septembre « *tenable* ». La région explique aux Echos évaluer le montant de l'investissement autour de 0,5 million d'euros. La mairie travaille, elle, sur des formules plus souples pour des utilisateurs occasionnels des parkings relais.

Réforme du stationnement

Reste à savoir si ce rabais sera assez convaincant. C'est plus probable depuis janvier et la mise en place de [la réforme du stationnement](#). Jusqu'ici, un Francilien pouvait garer sa voiture dans la capitale pour un prix faible, les amendes étant rares et peu élevées. Désormais, le fraudeur est sous la mitraille

des escadrons de verbalisation et le tarif journalier de 50 euros inévitable. Un abonnement mensuel à 75 euros paraît donc compétitif.

Matthieu Quiret

FRANCE 3 – 20/03/2018

4 La région Ile-de-France finance les pistes cyclables de Paris



La Région Ile-de-France annonce avoir voté ce lundi 19 mars, une enveloppe de 11 millions d'euros pour l'aménagement de pistes cyclables, dont Paris est la "principale bénéficiaire" avec 4,5 millions.

La Commission permanente du président du conseil régional d'Ile-de-France présidée par Valérie Pécresse (LR) a voté en ce sens et Paris reçoit "l'enveloppe la plus importante jamais accordée à un département francilien sur le sujet des pistes cyclables", dit la Région dans un communiqué.

Les aides sont destinées à financer des mises en double sens dans la capitale et des aménagements de réseaux.

L'exécutif parisien dirigé par la socialiste Anne Hidalgo, en conflit avec la Région sur la question de la piétonisation des berges de Seine dans la capitale, a récemment affirmé à plusieurs reprises qu'il attendait des aides qui ne venaient pas pour le plan vélo de la Région. Le reste des aides régionales se répartit entre les autres départements.

Depuis 2016, près de 32 millions d'euros ont été investis dans le plan vélo régional destiné à développer la pratique du vélo au quotidien, et à tripler le volume des déplacements à vélo d'ici 2021.

Par Christian Meyze

LES ECHOS – 20/03/2018

5 L'Ile-de-France tente de canaliser les camions



La région parisienne prend acte de la prépondérance du camion dans les flux logistiques. Elle concentre sa politique sur ce mode de transport, qui assure 85 % des trajets, plutôt que de soutenir des solutions marginales.

Avec 12 millions d'habitants, la région parisienne concentre 20 % de la population nationale et 30 % du PIB, ce qui en fait de loin le [premier marché](#) de consommation en France et l'un des tout premiers d'Europe. Avec les servitudes que cela implique, d'autant que la région est aussi une plaque tournante par laquelle transite une part des marchandises liées au reste du pays et au commerce extérieur. Résultat, la logistique représente 7 % des emplois de la région avec quelque 375.000 salariés et il est impossible d'isoler l'activité strictement régionale.

Qui plus est, le secteur connaît une profonde mutation avec le développement de l'e-commerce, [90 % des internautes de la région achetant en ligne](#). Des flux de marchandises organisés entre professionnels, comme une plate-forme logistique en banlieue, qui alimente des magasins parisiens, doivent être repensés pour livrer, non plus cinq ou six palettes et reprendre les emballages vides de la veille, mais un article le lendemain, voire en deux heures.

Privilégier l'efficacité

C'est tout l'enjeu de la [Stratégie régionale pour le fret et la logistique](#) votée par le conseil régional d'Ile-de-France la semaine dernière, coïncidence, quelques jours avant l'ouverture ce mardi matin de la Semaine internationale du Transport et de la Logistique. « *Je m'attendais à mieux, à une vraie vision stratégique* », déplore Ghislaine Senée, en charge de ces questions au sein du groupe d'opposition écologiste AES. Seulement la région n'en a guère le pouvoir. « *Le transport et la logistique sont des secteurs ultra-libéralisés. C'est le marché qui commande et, dans ces conditions, nous n'avons pas l'ambition d'expliquer aux professionnels comment il va falloir qu'ils travaillent demain. Ce type d'attitude, ça ne marche plus* », reconnaît le vice-président transports de la région, Stéphane Beudet.

Ce constat lui permet d'évacuer le report modal des marchandises sur le train réclamé par le Front de gauche. En Ile-de-France, les distances sont trop courtes pour le justifier. Et les 50 millions que la région va consacrer à son plan fret sur trois ans peuvent être mieux employés. « *La part du fret et de la logistique ferroviaire en Ile-de-France est de 4 %. Quand bien même on réussirait l'exploit incroyable, alors même que le modèle économique est discuté, de la doubler, cela ne ferait que 8 %, l'enjeu est ailleurs* », tranche Stéphane Beudet.

L'urgence est aujourd'hui

Aujourd'hui, la part modale du camion est de 85 %. La région en prend acte, mais va inciter les transporteurs à choisir des motorisations moins polluantes comme le gaz naturel véhicule (GNV). « *J'en ai assez qu'on me parle de lutte contre la pollution de l'air avec des grands dogmes qui apporteraient des solutions dans vingt, trente ou quarante ans ! L'échéance de l'urgence n'est pas là, elle est maintenant* », s'anime Stéphane Beudet. La région a aussi choisi d'intervenir, au nom de l'aménagement du territoire, par des aides au stationnement des poids lourds - un vrai problème pour les maires - et des bonifications lorsqu'elles seront créées là où il y a du GNV et sur un itinéraire pertinent.

Elle envisage aussi d'entrer au capital du syndicat de fourniture d'énergie Sigeif qui déploie des stations GNV.

Cela s'accompagne de formations, mais aussi d'aides à l'innovation pour les entreprises et les collectivités afin [de valoriser la filière logistique et de ne plus la reléguer systématiquement à la périphérie de la région](#) . Rapprocher des plates-formes des centres-villes permet en effet de réduire les parcours du dernier kilomètre, de plus en plus déterminants avec la livraison directe aux particuliers. Enfin, la région va inciter les armateurs à remotoriser leurs bateaux afin de réduire la pollution de cette chaîne de transport particulière.

Dominique Malécot

∴ ÉCONOMIE

LES ECHOS – 20/03/2018

6 Privatisations : le gouvernement doit encore convaincre les Français



EXCLUSIF + VIDEO - Les Français restent fortement attachés à l'intervention de l'Etat au capital des entreprises, mais les ratés de l'actionnariat public facilitent l'acceptation de la vague de privatisations à venir, selon le sondage EcoScope d'OpinionWay et ComData Group pour « Les Echos ».

Les privatisations avaient disparu ces dix dernières années du radar politique. Après deux quinquennats pauvres en opérations de cessions de titres d'envergure, le gouvernement d'Edouard Philippe [s'apprête justement à relancer un processus](#) toujours riche en controverses politiques - Jacques Chirac en 1986 ou Lionel Jospin en 1997 peuvent en témoigner. Avec, cette fois, des Français qui semblent montrer une timide appétence pour cette nouvelle vague annoncée, selon le sondage EcoScope de mars, réalisé par OpinionWay et Comdata Group pour les « Echos » et Radio Classique.

« La confiance envers l'action de l'Etat au capital des entreprises s'est érodée, ce qui favorise la politique du gouvernement. Néanmoins il n'y a pas de demande forte de privatisations exprimée par l'opinion publique », constate Bruno Jeanbart, directeur général adjoint d'OpinionWay.

Un regard désabusé

L'enquête montre que les Français restent très attachés (à 65 %) à la prise de participations de l'Etat dans les entreprises. Il y a là un particularisme tricolore, partagé par tout l'échiquier politique, des électeurs de Jean-Luc Mélenchon (à 75 %) à ceux d'Emmanuel Macron (71 %) et même parmi ceux plus libéraux de François Fillon (à 58 %). Ce qui ne les empêche pas de porter un regard désabusé sur l'action de l'Etat actionnaire : ils sont ainsi 64 % à juger qu'il remplit mal son rôle. *« La dégradation de la qualité de l'action publique suscite une vraie insatisfaction. Certains tabous sont tombés par rapport au recours au privé », pointe Bruno Jeanbart.*

Dans les faits, les Français se disent favorables à une part accrue dévolue au privé dans deux emblèmes du pavillon national, Orange (59 % des Français veulent que l'entreprise soit complètement

privatisée ou que l'Etat vende une partie de ses actions) et Air France-KLM (54 %). Le score peut également paraître élevé pour l'un des symboles les plus forts du service public français, la SNCF (47 % veulent une privatisation ou une ouverture du capital, ce que l'exécutif a exclu). Il faut noter que le niveau est plus élevé que celui constaté pour La Poste ou EDF (42 % dans les deux cas), « *ce qui traduit sans doute le sentiment de dysfonctionnement de l'opérateur ferroviaire* », selon le directeur général adjoint d'OpinionWay.

Manque d'explications

Ces divers chiffres ne traduisent pas pour autant un blanc-seing donné à l'exécutif. Concernant [les deux entreprises les plus concernées par la cession de titres publics](#), l'opinion publique ne montre pas un franc enthousiasme : 53 % des Français veulent une majorité publique au capital d'ADP, et le taux monte à 56 % pour la Française des Jeux. Par ailleurs, le même sondage montre que les privatisations suscitent un espoir modéré chez les usagers : seulement 52 % des Français pensent que cela peut améliorer le service client.

« *Il n'y a pas eu de débat public sur cette question pendant la campagne, si bien qu'il manque des éléments d'explication pour comprendre ce que veut faire Emmanuel Macron* », note Bruno Jeanbart. Preuve en est avec les opinions exprimées sur l'utilisation qui doit être faite des ventes de participations de l'Etat. Le [projet du gouvernement de créer un fonds pour le financement de l'innovation](#) ne recueille que 6 % d'approbation, bien moins qu'un nouvel effort de réduction de la dette (40 %).

Sondage réalisé par Internet du 14 au 16 mars 2018, auprès d'un échantillon de 1.013 personnes, selon la méthode des quotas.

L'analyse vidéo de Bruno Jeanbart (OpinionWay) // <https://www.lesechos.fr/economie-france/budget-fiscalite/0301455520969-privatisations-le-gouvernement-doit-encore-convaincre-les-francais-2162358.php>

Valérie Rabault, députée PS du Tarn-et-Garonne : Sur les privatisations, « le gouvernement prépare une véritable usine à gaz » // <https://www.lesechos.fr/economie-france/budget-fiscalite/0301455290497-valerie-rabault-sur-les-privatisations-le-gouvernement-prepare-une-veritable-usine-a-gaz-2162361.php>

Le précédent des autoroutes plane sur la privatisation d'ADP // <https://www.lesechos.fr/economie-france/budget-fiscalite/0301455363127-le-precedent-des-autoroutes-plane-sur-la-privatisation-dadp-2162387.php>

Renaud Honoré

L'OPINION – 20/03/2018

7 Impôts: le rapport explosif qui veut supprimer le quotient familial



Un projet de rapport parlementaire sur les allocations familiales propose de les fusionner avec le quotient familial, dans le but de concentrer les aides sur les foyers les plus modestes

Un rapport sur les allocations familiales doit être présenté mercredi en commission des affaires sociales à l'Assemblée. A condition que les deux corapporteurs parviennent à un accord, ce qui, lundi soir, n'était pas gagné. Car la droite refuse la proposition du corapporteur LREM de fusionner le quotient familial et les allocations familiales.

Les députés [Guillaume Chiche \(LREM\)](#) et Gilles Lurton (LR) doivent remettre mercredi leur rapport sur les allocations familiales, commandé par la Commission des affaires sociales. Mais sur un sujet aussi sensible que la politique familiale, il est difficile de mettre tout le monde d'accord. Les deux corapporteurs travaillaient encore lundi soir à une rédaction qui puisse convenir à chacun de leurs groupes politiques. Une gageure.

Depuis deux semaines, les tensions sont en effet palpables entre les deux hommes, qui parviennent difficilement à trouver un terrain d'entente. La semaine dernière, Gilles Lurton aurait peu apprécié un rendez-vous à l'Elysée, ayant vocation à passer au crible le rapport avant son examen en Commission, mercredi. Il avait d'ailleurs déjà menacé de claquer la porte en janvier, quand son corapporteur avait accordé une interview, évoquant des pistes de travail.

Selon nos informations, le groupe LR qui se réunit ce mardi, pourrait même prendre la décision de voter contre la publication du rapport ! « C'est une hypothèse », souligne Stéphane Viry, député LR des Vosges et proche de Gilles Lurton. Ce dernier pourrait aussi décider de ne pas signer le rapport, ce qui conduirait automatiquement la Commission des Affaires sociales à ne pas le rendre public.

Suppression. Les conclusions du projet de rapport sont en effet, en l'état, explosives. La principale proposition vise à simplifier la politique familiale qui comporte près d'une trentaine d'aides de différente nature, allocations diverses ou avantages à l'impôt sur le revenu. Et le quotient familial pourrait être supprimé pour être « fusionné » avec les allocations familiales.

La baisse d'impôt sur le revenu pour les ménages comptant des enfants à charge (12,02 milliards d'euros bénéficiant à 7,8 millions de foyers, selon les estimations pour 2015) serait redistribuée sous forme d'allocations. Mais les plus aisés ne récupéreraient pas l'intégralité de l'avantage fiscal perdu, qui serait davantage fléché vers les populations les plus modestes. L'hypothèse, selon l'un des piliers du groupe LREM, suscite « un vif intérêt dans la majorité », alors qu'à l'inverse elle fait bondir le groupe LR. « Cela n'est pas un tabou mais la politique familiale ne doit pas être un succédané de la politique sociale, dont les classes moyennes feraient à nouveau les frais », explique Stéphane Viry.

Les précédents gouvernements ont déjà largement [limité les effets du quotient familial](#), en plafonnant l'avantage qu'il procure à 2000 euros par demi-part au lieu de 2 336 euros, sous Nicolas Sarkozy, puis 1 500 euros sous François Hollande.

Initialement, [Guillaume Chiche voulait surtout revenir sur l'université des allocations familiales](#). Ce principe, érigé en 1948, conduit à verser la même somme aux familles ayant des enfants, quel que soit leur niveau de revenus. Un principe déjà largement écorné lors du quinquennat précédent, avec la modulation des allocations selon les revenus. Ainsi, pour les familles dont les revenus sont compris entre 6 000 et 8 000 euros par mois, l'allocation est désormais réduite de 50 % et elle est même rognée de 75 % quand les revenus mensuels dépassent 8 000 euros.

Les sommes restantes deviennent anecdotiques, ce qui avait conduit le député LREM Olivier Véran, rapporteur général de la Commission des affaires sociales et proche de la ministre de la Santé Agnès Buzyn, à s'interroger « à titre personnel » sur l'opportunité et surtout l'efficacité d'un tel versement.

Universalité. Interrogé par *l'Opinion* en janvier, Guillaume Chiche, se montrait favorable à la fin de l'universalité des allocations et expliquait alors que, de toute façon, la politique familiale n'était universelle que facialement, le quotient familial ne bénéficiant qu'aux... familles les plus fortunées, qui payent de l'impôt sur le revenu. Dans le rapport à paraître pourtant, il n'est plus question de revenir sur l'universalité des allocations familiales, les parents les plus aisés percevant toujours une allocation, même faible.

L'idée de ce rapport était de permettre aux députés de se faire une idée précise des tenants et aboutissants de la politique française de la famille. « La politique familiale ne faisait pas partie du programme présidentiel d'Emmanuel Macron. Du coup, nous n'en avons pas débattu avant son élection. Mais la question s'est posée au moment de l'adoption du budget de la Sécu en septembre. Il était important pour nous qu'un état des lieux soit fait, au-delà de toute posture idéologique », explique Sylvain Maillard, député LREM et membre de la commission des affaires sociales. Pour les députés de la majorité, l'idée était aussi de faire en sorte « qu'à enveloppe constante, cette politique profite davantage à ceux qui en ont le plus besoin », toujours selon Sylvain Maillard.

Ce souci débouchera-t-il sur des mesures effectives ? Au moment du vote du budget de la Sécu, à l'automne, quand la question des allocations familiales avait refait surface, la présidente de la commission des Affaires sociales, Brigitte Bourguignon, comme la ministre de la Santé, Agnès Buzyn, avaient alors bien précisé qu'il n'y avait aucune urgence en la matière. Il est vrai que le sujet est ô combien sensible.

[Jean-Jérôme Bertolus](#) et [Mireille Weinberg](#)

ENTREPRISES

LES ECHOS – 20/03/2018

8 Le transport aérien français cherche les moyens d'enrayer son déclin



Les Assises du transport aérien, lancées ce mardi par la ministre des Transports Elisabeth Borne, sont censées identifier les moyens de redynamiser les compagnies aériennes françaises.

Le ban et l'arrière-ban du ciel français seront réunis au salon des expositions de la porte de Versailles, ce mardi, à l'invitation du ministère des transports, pour le lancement des Assises du transport aérien. Attendu de longue date, ce rendez-vous donnera le coup d'envoi de trois mois de consultation et de réunions, avec pour objectif de redonner aux compagnies aériennes françaises un peu d'air et d'altitude.

Car si [la croissance du trafic aérien français](#) n'a jamais été aussi forte depuis dix ans, avec 164 millions de passagers l'an dernier, les compagnies françaises sont les dernières à en profiter. Depuis 2000, [la part du pavillon tricolore](#) en France n'a cessé de décliner, passant de 60 % à 42,1 % en 2017, et même 32,7 % sur les liaisons internationales. Malgré le retour aux bénéfices et à la croissance d'Air France-KLM, le secteur a détruit de la valeur et perdu près de 20.000 emplois sur les dix dernières années, sur un total d'environ 100.000 emplois directs.

Absence de stratégie nationale

Une situation paradoxale pour une activité installée sur le [premier marché](#) aérien d'Europe et la première destination touristique mondiale, et qui compte dans ses rangs l'un des leaders mondiaux du transport aérien (Air France-KLM) et l'un des premiers groupes aéroportuaires ([ADP](#)). Mais en dépit d'une succession de rapports parlementaires - pas moins d'une quarantaine en 20 ans - les professionnels sont unanimes à déplorer une absence de soutien et de vision stratégique de l'Etat français, qui n'aurait

eu de cesse d'alourdir le fardeau fiscal et réglementaire pesant sur le transport aérien, quand d'autres Etats comme les pays du Golfe mais aussi l'Irlande, en faisaient une priorité nationale.

Des charges en hausse de 123 %

Au cours des 15 dernières années, les compagnies aériennes françaises ont ainsi vu leurs taxes et redevances aéronautiques augmenter de 123 %, selon les chiffres de la [Fédération nationale de l'aviation marchande \(FNAM\)](#), à plus de 4,6 milliards d'euros, pour un trafic en hausse de 26 %. L'aérien est le seul mode de transport à financer lui-même ses infrastructures - aéroports et contrôle de la navigation aérienne - via les redevances. Mais les compagnies françaises sont aussi les seules en Europe à financer à 100 % les contrôles de sûreté (contre le risque terroriste), dont les coûts ont bondi de 500 % depuis 2001, à près de 800 millions d'euros. Autre spécificité française : la taxe de solidarité, dite Chirac, destinée à financer les programmes de santé dans les pays du tiers-monde, est supportée exclusivement par le transport aérien. Ces charges représentent aujourd'hui 50 % à 60 % du prix d'un vol moyen-courrier et 15 % à 20 % de celui d'un long-courrier.

Le poids des prélèvements sociaux

A ces charges spécifiques s'ajoute le poids des prélèvements sociaux, notoirement plus lourd en France qu'ailleurs, passé de 44 % à 49 % de la masse salariale en dix ans. Ce surcoût n'est pas spécifique à l'aérien, mais il s'avère particulièrement pénalisant pour un secteur dont 60 % du [chiffre d'affaires](#) est réalisé à l'international et dont 97 % des salariés sont en France. Selon le [PDG](#) d'Air France-KLM, Jean-Marc Janaillac, l'écart de charges sociales entre Air France et Lufthansa serait de 400 millions d'euros.

Marge d'action limitée

Autant de handicaps que les compagnies espèrent voir allégés, même si la marge de manoeuvre du gouvernement est limitée. Le précédent gouvernement avait déjà supprimé une taxe sur les passagers en correspondance, et s'était aussi engagé à ne plus reverser dans le budget général l'excédent des taxes prélevées sur le transport aérien. Dans une interview à « La Tribune », l'actuelle ministre des transports, Elisabeth Borne, a déjà écarté, l'éventualité d'une exonération de charges pour les personnels navigants, sur le modèle de celui en vigueur dans le transport maritime. La suppression de la taxe de solidarité semble exclue, de même qu'une baisse des redevances perçues pour le contrôle du trafic aérien.

Fin du dumping social ?

Face aux compagnies low cost, la marge de manoeuvre semble également réduite. Après des années de dumping social combattu devant les tribunaux, [Ryanair s'est engagé à baser des personnels en France](#) sous contrat français. Par ailleurs, toute baisse des coûts de touchée (ou coûts aéroportuaires) en France devrait se traduire par une augmentation de la présence des low cost. Leur [part de marché](#) dans l'Hexagone reste en effet nettement inférieure à la moyenne européenne, du fait du niveau élevé des taxes.

Quant aux [compagnies du Golfe](#), le précédent gouvernement avait déjà annoncé le gel de l'octroi des droits de trafic en 2015, non sans un dernier octroi de droit à Qatar Airways... pour accompagner la vente de Rafale à l'Emirat. Mais les négociations de droits de trafic sont désormais du ressort de l'Union européenne, qui a engagé des discussions avec les pays asiatiques de l'Asean, ainsi qu'avec les Emirats.

Bruno Trévidic

LE FIGARO – 20/03/2018

9 Rodez, Blanquefort : des usines sous tension



Le site de Bosch dans l'Aveyron est pénalisé par le recul du diesel, celui de Ford par une décision stratégique du constructeur américain. Le gouvernement cherche à éviter un nouveau GM&S.

Tout faire pour éviter un nouveau [GM&S](#). Les difficultés de l'équipementier automobile de la Creuse ont assombri les premiers pas du gouvernement l'an dernier. Bercy souhaite tout faire pour éviter qu'une telle situation se reproduise. Malgré la bonne santé retrouvée de l'industrie automobile en France, plusieurs sites en difficulté pourraient mettre le feu aux poudres. C'est le cas de l'usine que l'équipementier Bosch possède à Rodez (Aveyron) ou de celle de Ford à Blanquefort (Gironde). À Rodez, la tension est montée d'un cran lundi 19 mars. Un barrage filtrant, qui bloque les véhicules de la direction, a été mis en place à l'entrée du site et les 1.600 salariés sont appelés à débrayer toutes les deux heures. «Tous les ateliers, de tous les secteurs, cessent temporairement le travail à tour de rôle», précise Yannick Anglarès, délégué CGT.

Le mouvement, lancé par l'intersyndicale qui réunit CGT, CFDT, CFE-CGC et SUD, était prévisible, après la rencontre des représentants des salariés avec Heiko Carrie, président de Bosch France, et Bruno Le Maire, ministre de l'Économie, le 14 mars à Paris. Depuis de nombreux mois, les salariés s'inquiètent de leur avenir en raison de la baisse - fortement voulue par les pouvoirs publics - des ventes de véhicules diesel. Or, le site de Rodez est spécialisé dans les injecteurs pour moteur diesel.

La baisse du diesel met le secteur sous pression

Au fil des années, la France, qui a développé un savoir-faire reconnu dans la technologie diesel, a développé un tissu industriel qui emploie aujourd'hui environ 12.000 salariés directement. [La baisse du diesel](#) met tout le secteur sous pression. Les constructeurs sont capables d'adapter leurs sites, ce qu'ils ont commencé à faire. Certains équipementiers également, comme Delphi à Blois (Loir-et-Cher), qui installe une ligne d'injecteurs pour moteur essence. Bosch ne s'est, en revanche, pas occupé de l'avenir de son usine aveyronnaise. D'où l'inquiétude des salariés.

La rencontre de la semaine dernière à Paris ne les a guère rassurés. Le groupe allemand se contente de [promettre un investissement de 14 millions d'euros](#) afin de rénover une des deux lignes d'injecteurs diesel de l'usine. Cet investissement n'est lié à aucun engagement sur les volumes, selon les organisations syndicales. Bosch le conditionne aussi à un accord de compétitivité. Les syndicats renâclent. «Nous avons toujours eu une approche constructive, mais Bosch ne peut pas nous demander d'accepter des sacrifices sans engagement sur les volumes de production», déplorait Aurélien Bertrand, de la CFE-CGC, à Paris la semaine dernière. L'intersyndicale demande à Bosch un investissement dans la motorisation à essence, afin de prouver sa volonté de pérenniser le site.

Boîtes de vitesse automatiques

Prochaine étape: la visite de Jean-Pierre Floris, délégué interministériel aux restructurations d'entreprise, à Rodez, jeudi 22 mars. Le ministre de l'Économie, Bruno Le Maire, a promis qu'il discuterait avec Volkmar Denner, président du directoire de Bosch, d'ici là, afin de porter la même demande que les représentants des salariés.

Mais le ministre regarde aussi avec attention le sort de l'usine Ford de Blanquefort, qui emploie près de 900 salariés. Sa production ne dépend pas du diesel. On y assemble des boîtes de vitesses

automatiques. Mais elle est victime d'une décision stratégique de sa maison mère. L'an dernier, un nouveau dirigeant a été nommé à la tête de Ford aux États-Unis, avec l'objectif de redresser les comptes. Dans ce cadre, il a pris la décision de ne pas assigner la nouvelle boîte de vitesses à Blanquefort: l'usine girondine est pénalisée par sa taille insuffisante et par les pertes de parts de marché de Ford en Europe ces dernières années. Mais le constructeur américain ne veut pas fermer purement et simplement le site. Il compte le vendre et il aurait déjà reçu des marques d'intérêt. Pour l'instant, le gouvernement se refuse à envisager l'hypothèse d'une fermeture. Il pousse Ford à assigner un nouveau produit à son seul site industriel français. Il n'y a pas encore urgence: l'activité doit se poursuivre jusqu'en 2019 avec l'ancienne boîte de vitesses.

[Emmanuel Eglhoff](#)

LE FIGARO – 20/03/2018

10 La production automobile en France poursuit sa remontée



Plusieurs constructeurs ont montré leur confiance dans l'industrie française en investissant parfois massivement.

L'avenir des sites automobiles spécialisés dans le diesel a de quoi inquiéter. Pour autant, ce phénomène ne doit pas occulter la bonne santé retrouvée de [l'industrie automobile en France](#). Le succès de la [Peugeot 3008](#) en Europe l'an dernier en est un beau symbole. Son succès commercial a été impressionnant dans l'Hexagone. Avec près de 75.000 immatriculations, elle a atteint le troisième rang français, ce qui n'était jamais arrivé pour une voiture de cette taille. La nouvelle mouture de la 3008 a aussi connu le succès à l'échelle du continent européen, avec plus de 200.000 ventes. Ce succès, la France en profite pleinement: la seule usine en Europe qui assemble ce véhicule est le site historique de Peugeot, à Sochaux.

Selon les données du cabinet d'études Inovev, l'an dernier, le nombre de véhicules en France s'est élevé à 2,24 millions, en progression de 7,8 % sur un an. C'est la quatrième année consécutive de hausse de la production. [Ce renouveau est réel](#), même s'il faut le relativiser: c'est encore loin des 3,5 millions de véhicules assemblés en France au début des années 2000.

Il n'empêche, Renault, PSA, Toyota et Smart (Daimler) - les quatre constructeurs de véhicules légers disposant d'au moins une usine d'assemblage dans l'Hexagone - ont montré leur confiance dans l'industrie française en investissant, parfois massivement. Dernier exemple en date: [Toyota](#), qui mettra 300 millions d'euros dans son usine d'Onnaing, près de Valenciennes (Nord).

Les constructeurs, notamment les deux français, n'ont cependant pas dépensé leur argent sur les sites hexagonaux sans contrepartie. Les salariés ont accepté plus de flexibilité et de modération salariale, dans le cadre d'accords de compétitivité. Le premier a été signé chez Renault en 2013, avant que les syndicats de PSA emboîtent le pas quelques mois plus tard. Ces accords, qui ont été renouvelés en 2016 et 2017, ont beaucoup contribué à l'amélioration de la rentabilité des usines en France qui ont pu ainsi bénéficier de l'attribution de nombreux nouveaux modèles.

Coûts compétitifs

Il s'agissait parfois de la nouvelle version de modèles déjà assemblés en France, comme la Peugeot 3008, ou les Renault Scenic ou Espace à Douai (Nord). Mais pas seulement, comme le montrent la Renault Zoe à Flins (Yvelines) ou la DS7 Crossback à Mulhouse (Haut-Rhin). Certains n'ont pas forcément rencontré un grand succès. C'est le cas de la Talisman et de l'Espace, pénalisées par leur silhouette moins en vogue actuellement. Pour autant, le nombre de modèles est assez important pour compenser ces faiblesses.

L'attrait nouveau qu'exercent les usines françaises tient aussi à leur capacité à répondre aux exigences de qualité d'autres constructeurs. C'est ainsi que la production de la nouvelle [Nissan Micra a commencé en 2017 dans l'usine Renault](#) de Flins ou celle de l'Opel GrandlandX à PSA Sochaux (Doubs). Dans le véhicule utilitaire, c'est une opération courante. Le Mercedes Citan est assemblé chez Renault, à Batilly (Meurthe-et-Moselle) ou le Toyota Proace par PSA à Valenciennes. Souvent, ces productions «étrangères» passent par des accords stratégiques. Le lien très fort entre Renault et Nissan a facilité l'implantation de la Micra en France. De même, la décision d'assembler le GrandlandX à Sochaux est antérieure à l'acquisition d'Opel par PSA, mais elle avait été prise dans le cadre d'un accord stratégique avec General Motors, alors propriétaire d'Opel.

Il n'empêche: le constructeur étranger qui transfère sa production à une usine française s'assure toujours que ses coûts sont compétitifs avant d'accepter sa localisation en France. L'an dernier, plus de 12 % de la production des usines automobiles en France étaient destinés à des constructeurs tiers. Dans certains sites, cette proportion est bien plus élevée: 36 % pour Renault à Flins et 30 % à Sandouville (Seine-Maritime). Ce mouvement a toutes les chances de se poursuivre. Un modèle de Mitsubishi pourrait être bientôt assemblé en Europe. Pourquoi pas en France?

[Emmanuel Egloff](#)

LE MONDE – 20/03/2018

11 L'agroalimentaire grossit les rangs de l'emploi en France



Selon l'Association nationale des industries alimentaires, le secteur a créé 4 491 postes en 2017. Son chiffre d'affaires global, lui, a crû de 3,9 %.

L'industrie alimentaire continue de créer des emplois en France – 4 491 en 2017, selon les chiffres rendus publics, mardi 20 mars, par l'Association nationale des industries alimentaires (ANIA). De quoi conforter sa place de premier pourvoyeur d'emplois dans l'Hexagone, avec 429 079 salariés directs.

Cette dynamique s'explique d'abord par un tissu formé essentiellement de TPE et de PME, c'est-à-dire de petites structures, qui représentent 98 % des 17 647 entreprises référencées dans le secteur. D'où la faible part de l'exportation dans le chiffre d'affaires par rapport à d'autres secteurs industriels. En moyenne, l'export représente 21 % des ventes des entreprises agroalimentaires.

Autre signe positif pour l'agroalimentaire, son chiffre d'affaires global a progressé de 3,9 % en 2017, à 180 milliards d'euros. Les prix n'ont guère bougé, avec une déflation de 0,1%, après un trou d'air de -

1,2 % en 2016. La courbe des volumes de production se redresse également, avec un repli limité à 0,4 % contre - 1,3 % un an plus tôt.

Toutefois, malgré tous ces signaux de reprise, l'ANIA tire le signal d'alarme. Elle met en exergue les incidences négatives, pour l'industrie agroalimentaire, de la guerre des prix que se livrent les grandes enseignes.

Sur quatre ans, entre 2014 et 2017, elle chiffre la déflation à 3,7 %, soit une destruction de valeur estimée à 4 milliards d'euros. L'an dernier, plusieurs rayons ont encore vu leurs prix orientés à la baisse (épicerie salée et sucrée, eaux et sodas, bière, cidre, spiritueux).

La guerre des prix perdue

En parallèle, les matières premières sont reparties à la hausse, enregistrant une progression moyenne de 12 %. Résultat : les marges des entreprises agroalimentaires ont été sous pression et le taux de marge s'est érodé à 41,4 % au troisième trimestre de 2017.

L'ANIA estime que, malgré les engagements pris lors des Etats généraux de l'alimentation et la charte signée par les acteurs, la guerre des prix perdue entre les enseignes en 2018. D'après son Observatoire des négociations commerciales, avec un panel de 120 entreprises, 81 % des sociétés interrogées affirment qu'elles ont été confrontées à des demandes de déflation de principe et 78 % à des refus de hausse de tarif.

Pour 71 % d'entre elles, l'augmentation du coût des matières premières n'a pas été prise en compte. Enfin, 69 % des entreprises concernées ont subi des menaces de déréférencement et 22 % des déréférencements effectifs en cours de négociation. Selon l'ANIA, les enseignes ont fait une demande de déflation moyenne d'environ 1,2 % en 2018.

L'industrie alimentaire a donc des attentes fortes avec le projet de loi censé rééquilibrer les relations commerciales et présenté le 31 janvier. Elle milite pour le relèvement du seuil de revente à perte de 10 % – une mesure qui obligerait les enseignes à prendre en compte leurs coûts logistiques dans leur prix – et pour l'encadrement des promotions.

A l'argument de Leclerc, qui estime que ces mesures obérerait le pouvoir d'achat des Français, l'ANIA répond en affirmant que ledit pouvoir d'achat est davantage lié à l'évolution de leur salaire qu'aux achats alimentaires et que le budget alimentaire ne représente que 9,9 % des dépenses des ménages. Elle chiffre à 50 centimes par mois et par personne le coût des mesures du projet de loi.

Par [Laurence Girard](#)

LA TRIBUNE – 20/03/2018

12 La France et l'Estonie renforcent leur coopération dans le numérique



Mounir Mahjoubi, le secrétaire d'Etat au numérique.

Paris et Tallinn ont signé un accord visant à échanger des bonnes pratiques en matière d'e-gouvernement, de lutte contre les cyberattaques et de développement de l'économie numérique.

La France va s'inspirer du modèle estonien. Mounir Mahjoubi, secrétaire d'État chargé du numérique, et Urve Palo, ministre de l'entrepreneuriat et du numérique de l'Estonie, ont signé ce lundi un accord pour renforcer la coopération dans le numérique entre les deux pays. Ce texte, qui consiste en une simple déclaration d'intention, vise à instaurer des échanges réguliers sur les retours d'expériences des deux pays. Trois thèmes sont au menu : la gouvernance numérique (ou e-gouvernement), l'économie numérique et la cybersécurité. L'accord évoque la possibilité de « *partager les solutions techniques existantes* », « *d'organiser des événements* » communs, monter des « *projets pilotes* » ou encore multiplier les « *visites d'experts* ». Chaque pays devra nommer un interlocuteur de référence d'ici la fin du mois de mars.

L'Estonie et la France souhaitent également développer des « *collaborations* » entre les startups des deux pays, alors que la ministre estonienne visitait cet après-midi [Station F, le nouvel incubateur géant du milliardaire Xavier Niel à Paris](#). Enfin, Paris et Tallinn affirment vouloir « *se coordonner* » sur les sujets européens liés au digital. L'Estonie était à la tête de la présidence tournante du Conseil de l'Union européenne entre juillet et décembre dernier. Ses dirigeants ont notamment ajouté à l'agenda européen un débat sur la taxation des géants américains du Net (Google, Amazon, Facebook et Apple) et une feuille de route pour le [déploiement de la future 5G](#).

En Estonie, 99% des démarches administratives se font en ligne

Interrogée par *La Tribune*, Urve Palo, la ministre estonienne de l'entrepreneuriat et du numérique estime que « *la France et l'Estonie ont beaucoup à apprendre* » de ces échanges à venir. Elle évoque notamment ce que son pays peut apporter à l'Hexagone concernant la mise en place d'une vraie « e-administration ».

« En Estonie, à l'exception des mariages, des divorces et des achats immobiliers, toutes les démarches administratives se font en ligne, explique-t-elle. Tout est plus rapide, et on ne perd plus de temps à réunir des papiers, puis à se déplacer. Grâce à cela, nous économisons l'équivalent de 2% de PIB par an. »

Selon la ministre, la France s'intéresse notamment à la plateforme mise en place par Tallinn qui permet aux institutions, administrations et services publics de stocker et d'échanger des informations entre eux. Cela leur permet de gagner en efficacité, tout en évitant aux particuliers et aux entreprises d'avoir à fournir plusieurs fois un même document pour des besoins différents.

« Tout notre système repose sur la confiance »

En matière de cybersécurité, Urve Palo estime que la France et l'Estonie ont tout intérêt à unir leurs forces. « *Tout notre système repose sur la confiance ; c'est fondamental*, insiste-t-elle. *Si demain les citoyens devaient avoir peur que leurs informations et données personnelles tombent entre de mauvaises mains, ils cesseraient d'utiliser les services digitaux.* » La ministre sait de quoi elle parle : en 2007, en pleine crise avec Moscou, Tallinn a essuyé des cyberattaques massives qui ont bloqué plusieurs sites et services gouvernementaux.

L'Estonie a pris le virage du numérique dès 1991, lors de son indépendance vis-à-vis de la Russie. Dès le début, les dirigeants de ce petit état de 1,3 million d'habitants, aux moyens limités, ont perçu le numérique comme un moyen de se doter de services publics performants. Aujourd'hui, les Estoniens font la quasi-totalité de leurs démarches administratives en ligne. Ils n'ont plus à se soucier de leurs ordonnances médicales, qui sont directement envoyées en pharmacie après consultations. 95% de la population déclare ses impôts en ligne - alors que la généralisation du paiement dématérialisé en France doit voir le jour en 2019. Dès 2001, le pays a développé une carte d'identité numérique, aujourd'hui adoptée par 98% des habitants. Dernière avancée en date : la création [d'un statut de « e-résident »](#) en 2014. Accessible à tous les étrangers, il permet notamment de faciliter l'émergence d'entreprises dans le

pays - celles-ci pouvant être entièrement créées en ligne. Autant de pratiques qui ont fait de l'Estonie une référence mondiale en matière d'adoption des outils digitaux.

Par [Anaïs Cherif et Pierre Manière](#)

::: SOCIAL

L'OPINION – 20/03/2018

13 Contrôle des chômeurs, Unedic, formation professionnelle... Muriel Pénicaud défend sa méthode



Sur l'assurance chômage, comme sur les autres dossiers, la ministre du Travail vante la concertation, mais encadre les partenaires sociaux : «Le niveau de cadrage doit être plus important qu'aujourd'hui»

La ministre du Travail a présenté lundi au patronat et aux syndicats le dernier volet de la réforme de l'assurance chômage. Au menu, le contrôle renforcé des chômeurs – présenté comme une contrepartie de l'extension des droits aux démissionnaires et indépendants – et la gouvernance du régime. Dans un entretien à l'Opinion, Muriel Pénicaud explique : « Il n'y a pas de méthode magique. Je pense que la concertation et le dialogue sont toujours nécessaires. Le plus difficile, c'est qu'il faut à la fois faire des réformes de fond et avoir des réponses à court terme. »

Le mot « nationalisation » n'a pas été prononcé. Ministre du Travail, [Muriel Pénicaud l'assure](#) : la gestion de l'assurance chômage est laissée aux partenaires sociaux. [Ceux qui craignaient une reprise en main totale du système paritaire](#) seront soulagés. Mais ils en seront aussi pour leurs frais, car ce nouvel équilibre augure une perte de pouvoir, une mise sous tension bien plus forte que par le passé.

Pour l'assurance chômage, « l'Etat ne va pas reprendre la main sur les règles, mais il enverra un document de cadrage triennal, plus centré sur la trajectoire financière et sur les priorités en matière d'emploi », détaille à l'Opinion la ministre. Et d'arguer : « Chacun son rôle ». En cas de manquement, la menace est claire : le politique n'hésitera pas à reprendre la main. Il a légitimité à le faire.

Concertation. « Il n'y a pas de méthode magique », assure aussi Muriel Pénicaud, en première ligne depuis dix mois. Pourtant, sa façon d'organiser la concertation, dans un cadre contraint, le gouvernement la calque désormais sur tous les dossiers chauds. [La réforme de la SNCF sera discutée mais au sein d'ordonnances](#) décidées par l'exécutif. Idem pour la transformation de la fonction publique ou [encore pour la loi Pacte des entreprises](#) : des échanges, du dialogue, mais dans la limite des orientations fixées par le gouvernement.

Alors que la semaine s'annonce chargée socialement, [avec des grèves dans les trains](#), à l'hôpital, à l'Education nationale, mais aussi à Air France et alors que le gouvernement perd en popularité, on sent l'urgence qui anime de l'exécutif de redonner du sens, d'expliquer aux Français pourquoi il ouvre autant de fronts. Face à l'impatience qui gronde, Muriel Pénicaud se montre prudente. Elle reconnaît que la vraie difficulté de l'exécutif est aujourd'hui de gérer une facette de ce fameux « en même temps » si macronien : le temps long et le temps court.

Aussi, le gouvernement cherche-t-il à mettre en valeur les bénéfices concrets que chacun peut trouver dans ses réformes. Histoire que l'ensemble ne donne pas l'impression d'être décidé par des technocrates, en rupture totale avec le quotidien des Français. « Bien entendu, on ne change pas le monde par la loi. [Mais] notre ambition, c'est de transformer le réel », plaide ainsi la ministre.

[Fanny Guinochet](#)

L'OPINION – 20/03/2018

14 Muriel Pénicaud sur l'assurance chômage: «L'Etat ne va pas gérer l'Unedic»



La ministre du Travail a dévoilé lundi au patronat et aux syndicats sa réforme concernant le contrôle des chômeurs mais aussi la gouvernance du système. Pour l'Opinion, elle décrypte la logique de son plan

Lundi, vous avez présenté aux partenaires sociaux la dernière brique de la réforme de l'assurance chômage. Quelle est sa philosophie ?

Nous allons donner un filet de sécurité plus protecteur car plus universel, avec [des droits ouverts aux travailleurs indépendants](#) qui aujourd'hui lorsqu'ils font faillite n'ont droit à rien ou presque rien, aux salariés qui démissionnent pour mener un projet de reconversion professionnelle ou créer leur entreprise. Notre ambition est de passer d'une protection liée au statut de l'emploi qu'on occupe à une protection des personnes qu'ils soient salariés ou indépendants. Il s'agit aussi d'avoir un meilleur accompagnement et [un meilleur contrôle des demandeurs d'emploi](#), pour les aider à mener une recherche plus efficace. Chacun a des droits et des devoirs dans un système qui est garanti collectivement. L'objectif du gouvernement est d'aider les demandeurs d'emploi à s'insérer plus rapidement sur le marché du travail. La réforme repose sur deux principes, dans une logique de droits et de devoirs.

Dans l'accompagnement, qu'allez-vous faire concrètement ?

Nous allons expérimenter chez Pôle emploi le journal de bord du demandeur d'emploi. Beaucoup des interactions des demandeurs d'emploi avec les 55 000 agents portent sur ce qu'ils ont fait. C'est : « Dites-moi ce que vous faites, où est-ce que vous en êtes ». Du coup, aujourd'hui, le dialogue ne porte pas assez sur le conseil et les actions à venir. Avec ce journal partagé tous les mois, on verra plus facilement ce qui a fonctionné ou pas. Il permettra au conseiller de mieux aider et de mieux orienter la personne, de construire un vrai parcours. Et d'éviter le découragement des demandeurs d'emploi...

L'expérimentation se fera dans deux ou trois régions, dès 2019. S'il fonctionne, ce journal de bord sera généralisé.

Vous êtes très attendue sur le volet contrôle. Comment comptez-vous le renforcer ?

Nous avons une obligation d'être efficaces, d'aider au retour à l'emploi, surtout à un moment où la croissance repart. [L'assurance chômage est un régime assurantiel et de solidarité nationale](#). Les dépenses représentent 33 milliards d'euros par an. La France a choisi un système qui est un véritable filet de sécurité face aux licenciements et accidents de la vie. C'est un système robuste et sécurisant pour tous. L'immense majorité des demandeurs d'emploi cherchent activement un emploi mais la petite minorité de ceux qui abusent jette l'opprobre sur les autres demandeurs d'emploi. Elle décourage les employeurs, elle décourage les autres salariés qui se disent pourquoi, moi, je travaille... L'absence de contrôles peut créer un sentiment d'injustice.

Nous sommes partis d'une expérimentation qui a montré que sur 100 demandeurs d'emploi, 66 sont en recherche active, 20 sont découragés et 14 ne remplissent pas leurs obligations.

Aujourd'hui, à Pôle emploi, 200 personnes contrôlent ; d'ici à la fin de l'année, il y en aura 600 et 1 000 d'ici 2020. Ce contrôle doit être plus ciblé et permettre d'identifier les sanctions nécessaires. Le contrôle doit aussi nous permettre d'identifier ceux qui sont découragés et les aider à revenir vers l'emploi. D'ailleurs, l'échelle des sanctions, qui n'est pas très cohérente, sera revue.

C'est-à-dire ?

Le système aujourd'hui est injuste. L'absence de démarche pour chercher un emploi doit être davantage sanctionnée que le refus ou l'impossibilité de se rendre à une convocation de Pôle Emploi. Pour cela, il faut personnaliser l'offre raisonnable d'emploi. On ne peut pas demander à une personne en zone rurale qui n'a pas de permis de conduire d'être aussi mobile que quelqu'un qui habite en plein Paris. Le contrôle doit être plus exigeant mais aussi plus humain et moins bureaucratique. Chaque conseiller définira donc une feuille de route avec le demandeur d'emploi, plus individualisée qu'à présent, et qui servira de base au journal de bord. Aujourd'hui, la règle de l'offre raisonnable d'emploi est peu appliquée car elle trop formelle.

Le principe de sanction après deux refus d'une offre raisonnable d'emploi est-il maintenu ?

Oui. Si un emploi correspond à ce que vous avez convenu avec le conseiller, et si vous le refusez plusieurs fois, c'est que vous ne respectez pas l'engagement. Il y a l'engagement du demandeur d'emploi qui doit chercher, mais aussi celui de Pôle emploi qui est de mettre à disposition la qualité de service pour aider chacun.

Une grille de sanctions plus personnalisée, est-ce vraiment applicable ?

Aujourd'hui, la sanction uniforme qui ne tient pas compte de la situation réelle des personnes ne fonctionne pas. Demain, ce sera plus cohérent, plus juste. Et le système de sanction sera progressif : un premier manquement ne sera pas pris en compte de la même façon que le deuxième ou le troisième...

Comment allez-vous construire ce nouveau barème de sanctions ?

Nous faisons une proposition dans le projet, dont nous allons continuer à discuter avec les partenaires sociaux.

L'autre point présenté aux partenaires sociaux porte sur la gouvernance de l'assurance chômage. [L'Etat reprend-il la main](#) ?

L'Etat ne va pas gérer l'Unedic. Mais l'Etat et à travers lui tous les Français sont garants de la dette de l'Unedic qui dépasse déjà les 33 milliards d'euros. Chacun doit assumer ses responsabilités ; c'est pourquoi à l'avenir, avant toute négociation de la convention d'assurance chômage, l'Etat enverra aux

partenaires sociaux un cadrage financier et économique, libres aux partenaires sociaux de continuer à négocier les règles du régime, mais dans le respect de ce cadrage. L'Etat pourra aussi porter des points d'attention afin que les partenaires sociaux fassent évoluer certaines règles, sur la précarité ou la permittance par exemple. Nouveauté, ce cadrage comptera pour l'agrément de la prochaine convention assurance chômage.

S'il n'y a pas d'agrément, que se passera-t-il ?

L'Etat reprendrait la main pour définir les règles. C'est ce qui s'est passé en 2016 quand les partenaires sociaux n'ont pas réussi à se mettre d'accord. L'Etat a repris la main et a prolongé la dernière convention. Le système de cadrage est responsabilisant pour chacun.

Sur l'ensemble des réformes sur le travail, ne craignez-vous pas que l'opinion publique retienne plus la flexibilité que la sécurité ?

Non, c'est un équilibre qui construit la flexisécurité à la française. Notre projet de loi s'appellera « pour la liberté de choisir son avenir professionnel ». [Il comprendra la transformation de l'apprentissage et de la formation professionnelle](#), l'assurance chômage ainsi que l'égalité professionnelle femme-homme, la formation professionnelle, etc. Il va permettre d'aller très loin sur la sécurisation des parcours professionnels mais aussi sur l'idée d'émancipation par la compétence. Le Plan d'investissement dans les compétences (15 milliards d'euros en 5 ans) représentera un investissement social sans précédent pour permettre à 1 million de jeunes et 1 million de demandeurs d'emploi de retrouver le chemin de l'emploi. Aujourd'hui, ne pas investir massivement sur la formation, ça serait risquer de perdre de la compétitivité, et de ralentir la croissance. Voilà pourquoi le pays a besoin d'un sursaut organisationnel et des mentalités dans la formation ou l'apprentissage.

La mobilité ne doit pas être une adaptation subie. Nous voulons redonner la main aux actifs.

La réforme de la formation, c'est faire en sorte qu'ils puissent choisir leur vie professionnelle. La compétence est une protection active, à côté de l'assurance chômage qui est un filet de sécurité défensif. Cette loi apportera plus de libertés individuelles garanties collectivement. Notre ambition, c'est de transformer le réel pour que les entreprises et les actifs puissent mieux appréhender et anticiper les mutations à venir.

La semaine est socialement chargée. Avez-vous des craintes ?

SNCF, [Ehpad](#), fonction publique... Ce sont plusieurs sujets différents ; mais tout le monde est conscient que si nous ne faisons pas les réformes structurantes dont le pays a besoin, nous allons dans le mur. Sur plusieurs décennies, les choses ont empiré. Une impatience s'est accumulée, dans des secteurs difficiles. Il faut redonner du sens et une perspective.

N'est-on pas arrivé à la limite de la « méthode Pénicaud », beaucoup de concertation qui, au final, se traduit par une frustration des partenaires sociaux ?

Il n'y a pas de méthode magique. Je pense que la concertation et le dialogue sont toujours nécessaires. [Le défi, c'est de mener des réformes de fond tout en ayant des réponses à court terme](#). Etre à la fois sur les deux horizons de temps n'est pas évident. Sur la formation professionnelle, nous avons repris l'excellent accord des partenaires sociaux sur les droits des salariés mais il fallait également revoir ce qu'il y a sous le capot. C'est la réforme structurelle du système qui permettra à tous les actifs et à toutes les entreprises de réussir dans les années qui viennent. Il faut aussi que la transformation s'accompagne de mesures concrètes, dont les Français puissent appréhender les bénéfices immédiatement. Sur l'apprentissage, la réforme institutionnelle est importante, elle mettra plus d'un an à produire ses pleins effets. Mais, l'aide au permis de conduire de 500 euros, la revalorisation du salaire des apprentis, les aides aux entreprises c'est concret et ça se verra dès 2019.

Il n'empêche. Les partenaires sociaux se plaignent...

Une nouvelle articulation doit être trouvée entre la loi et la négociation avec les partenaires sociaux. Quand une transformation concerne l'ensemble de l'intérêt général, le gouvernement et le Parlement ont aussi la coresponsabilité de fabriquer la loi. A chacun son rôle. Ainsi, avec les ordonnances sur le renforcement du dialogue social, la loi laisse beaucoup plus la main aux entreprises et aux salariés. Nous faisons confiance aux partenaires sociaux.

Autre critique, le gouvernement ne choisirait pas ses combats. N'en faites-vous pas trop ?

Il y a des idées fortes qui sont communes à toutes nos réformes. Que ce soit la lutte contre la pauvreté, l'université, l'école etc., la philosophie reste la même : redonner du mouvement à une société bloquée, donner plus de protections à chacun pour recréer la confiance. C'est le mandat que nous ont confié les Français.

Edouard Philippe vous a demandé d'être moins techniciens, plus politiques...

[Ces séminaires gouvernementaux sont utiles car ils permettent de faire le bilan et de se projeter dans le futur.](#) Chaque ministre est amené à porter l'action gouvernementale. Car c'est un ensemble, nous sommes une équipe au service du pays, et le Premier ministre insiste à juste titre sur l'exécution des réformes.

On vous présente comme la bonne élève. Le vivez-vous bien ?

Bonne élève, moi ? ! On n'est pas des élèves. Sur la méthode, je suis convaincue que le dialogue enrichit les textes et je le vérifie chaque jour... La concertation, ce n'est pas uniquement réunir, mais écouter et interagir, au-delà de la posture. Même si tout le monde n'est pas satisfait, la franchise et le respect construisent des relations durables. C'est l'essence même de la démocratie.

[Fanny Guinochet](#) et [Rémi Godeau](#)

LES ECHOS – 20/03/2018

15 Contrôle des chômeurs : ce qui va changer



Barème des sanctions plus cohérent, nouvelle définition d'une offre raisonnable d'emploi, mais aussi accompagnement renforcé : la ministre du Travail, Muriel Pénicaud, a levé en partie le voile, ce lundi, devant les partenaires sociaux, sur les évolutions à venir en matière de contrôle des chômeurs.

Un barème des sanctions revu. Plus simple, plus cohérent et donc, plus juste. C'est sous ce triple objectif que le ministère du Travail a décidé de revoir l'échelle des sanctions applicables à toute personne inscrite à Pôle emploi en cas de manquement à l'un de ses devoirs. Sauf qu'il va falloir attendre encore pour avoir la copie finale : le nouveau barème promis pour fin janvier déjà sera arrêté par décret à la rentrée, selon le « Le Parisien ». Patronat, mais surtout syndicats, devraient donc avoir voix au chapitre, même s'ils n'y croient pas beaucoup.

Comment justifier qu'un rendez-vous raté avec son conseiller entraîne deux mois de radiation (et donc de suspension de l'allocation) contre deux semaines pour absence de recherche active de travail ? La peine sera rehaussée dans le second cas qui ne concerne que peu de chômeurs selon l'échelle suivante : un mois pour un premier manquement (sans diminution des droits), deux mois pour un deuxième manquement (avec diminution des droits d'autant) et quatre pour un troisième (idem). Elle sera réduite à quinze jours dans le premier cas, qui représente 70 % des radiations. Les équipes de contrôleurs vont, en outre, passer de 200 à 600 à la fin du premier semestre 2019 et 1.000 un an plus tard.

Une offre raisonnable d'emploi « new-look ». C'est l'un des engagements d'Emmanuel Macron mais qui a un peu viré au casse-tête. Contrepartie des droits nouveaux, comme l'extension aux démissionnaires, tout chômeur qui refuserait deux offres raisonnables d'emploi (ORE) se verrait sanctionner, avait promis le chef de l'Etat durant la campagne. Sauf que ce qui était présenté comme une nouveauté existe dans la loi depuis 2008 mais n'est [pas appliqué, car souvent non applicable](#) . Distance entre le lieu du travail et le domicile, compatibilité avec les compétences, niveau de salaire : le gouvernement s'est donc attaché à faire du neuf avec du vieux : l'idée consiste à personnaliser au maximum les paramètres d'une ORE pour tenir compte des contraintes de chaque chômeur. L'échelle de sanction sera la même qu'en cas de non recherche d'emploi (deux mois de radiation pour deux refus par exemple).

Le passage chez le préfet supprimé. La radiation des fichiers est à la main de Pôle emploi, la réduction ou la suppression de l'allocation dans celles du préfet sur signalement de l'opérateur public. [C'est ce que dit la loi aujourd'hui](#). Demain, l'opérateur public concentrera tous les pouvoirs si un demandeur d'emploi est sanctionné pour l'un ou l'autre des motifs prévus. S'il ne recherche pas activement un travail par exemple, le chef de l'agence décidera de la durée de suspension des droits et éventuellement des pénalités financières une fois cette période éteinte.

Pourquoi un tel changement ? Parce que, dans les faits, la dichotomie actuelle n'est pas appliquée, faute de moyens humains dans l'administration pour instruire les dossiers. Tout chômeur qui voudra contester la sanction pourra saisir le médiateur de Pôle emploi.

Un accompagnement renforcé. Si les syndicats ont fini par assumer que Pôle emploi contrôle à grande échelle la recherche effective de travail, c'est d'abord et avant tout pour [remettre en mouvement les chômeurs démotivés](#) . En parallèle de la remise à plat des sanctions, le gouvernement veut aller plus loin sur l'accompagnement en instaurant un journal de bord dans lequel chaque chômeur pourrait inscrire toutes ses démarches. Son conseiller pourrait ainsi mieux le guider. L'expérimentation démarrera en janvier 2019 dans deux régions.

Alain Ruello

::: POLITIQUE

LE PARISIEN – 20/03/2018

16 Le fisc s'intéresse de près aux députés et sénateurs



Le ministère des Finances reconnaît avoir « contrôlé (l'an dernier) près de deux fois plus de dossiers que sur la période précédente comparable, c'est-à-dire celle de 2012 ».

Les contrôles de revenus et de patrimoine des parlementaires se sont intensifiés en 2017. Transparence oblige !

Ils ne le crient pas sur tous les toits. Mais les députés et les sénateurs sont, actuellement, dans le viseur du fisc. Pour des soupçons de fraudes, mais surtout au nom de [la transparence](#), une valeur cardinale dans la vie publique depuis [le scandale Cahuzac](#). « En discutant entre nous, on se rend compte qu'on est plusieurs à faire l'objet d'un contrôle, constate un député. Que l'on soit dans l'opposition ou dans la majorité. »

Selon nos informations, les services du fisc ont bel et bien intensifié leurs efforts durant l'année 2017. « Nous avons contrôlé près de deux fois plus de dossiers que sur la période précédente comparable, c'est-à-dire celle de 2012, qui, comme en 2017, porte sur la fin d'une législature et le début d'une autre », reconnaît-on à Bercy.

A l'origine de cette ardeur fiscale ? La création, en septembre 2016, de la Direction nationale des vérifications de situations fiscales (DNVSF), bras armé de l'administration fiscale dont la mission consiste à vérifier la situation patrimoniale et fiscale des personnalités publiques, et notamment celle des députés et des sénateurs. La DNVSF permet plus facilement au fisc d'intervenir, de sa propre initiative, dans l'objectif d'un redressement.

« Avant que n'éclate le scandale, Jérôme Cahuzac n'avait jamais été contrôlé, car c'était aux services fiscaux locaux qu'incombait ce rôle, quel que soit le contribuable. Or, vis-à-vis de personnalités politiques d'une telle notoriété, cette tâche s'avérait très délicate et de fait impossible, confie-t-on à Bercy. Le caractère centralisé de la DNVSF a désinhibé nos services. »

Combien de parlementaires ont-ils fait l'objet de redressements ? Silence à Bercy.

« C'est parfois fastidieux, mais c'est normal »

Mais, c'est surtout à la demande de la [Haute Autorité pour la transparence de la vie publique \(HATVP\)](#) que le fisc est désormais sollicité. « Il y a bien eu une intensification de nos contrôles en 2017 car deux populations de parlementaires se sont croisées, précise-t-on à la Haute Autorité. Les députés sortants et ceux qui ont été élus en juin. »

A l'Assemblée nationale, les nouveaux élus ne paniquent pas. « En tant que nouveau député, on doit déclarer notre patrimoine, c'est parfois fastidieux, mais c'est normal. Il faut qu'à la fin de notre mandat en 2022, la Haute Autorité soit en mesure de vérifier si l'on s'est enrichi et si oui, pour quelles raisons », déclare, serein, un jeune député LREM.

En cas de soupçon d'enrichissement illégal, la Haute Autorité est en droit, cependant, de demander au fisc un complément d'informations sur les revenus du parlementaire. Une démarche qui peut, par ricochet, susciter des vérifications supplémentaires de la part des services fiscaux, seuls habilités à recueillir les données personnelles des particuliers et donc des élus, auprès des notaires ou des banques... Là encore, impossible de savoir combien de fois le fisc a été sollicité...

« Nous avons un devoir d'exemplarité, estime un député En Marche. Quand on entre en politique, on sait à quoi on s'engage. Tout commerçant peut être contrôlé sur ses revenus ou sur la TVA. Alors, pourquoi pas nous ? »

Jannick Alimi

17 Brexit : accord entre Londres et l'UE sur la période de transition



Elle s'étalera de fin mars 2019 à fin 2020. Le Royaume-Uni ne participera plus aux décisions de l'UE mais en gardera les avantages et les devoirs. Un accord a été trouvé sur le sort des citoyens européens expatriés outre-Manche et sur la facture du divorce. Mais les tensions persistent sur la question de l'Irlande.

Ce n'est pas encore stricto sensu un accord de retrait, la question majeure de la frontière irlandaise restant source d'âpres discussions. Mais cela en a les contours, la forme juridique et, surtout, la saveur politique : lundi, à Bruxelles, les négociateurs européens et britanniques du Brexit, Michel Barnier et David Davis, ont annoncé s'être entendus sur les autres [points clés du futur accord de divorce](#), et en particulier sur les termes de [la période de transition qui suivra](#), jusqu'au 31 décembre 2020, la sortie du Royaume-Uni de l'UE, le 29 mars 2019.

Le sommet européen doit valider les progrès

Leur projet de texte sera soumis jeudi et vendredi aux chefs d'Etats européens, réunis à Bruxelles en sommet. Sauf surprise, ils devraient constater que les progrès nécessaires sur cette phase sont enfin atteints et ainsi donner le coup d'envoi du second round, crucial, consistant à bâtir les termes de la future relation à partir de 2021, commerciale mais aussi sécuritaire, entre l'Union des 27 et le Royaume-Uni.

Concessions britanniques

[Après avoir été esquissé en décembre](#), un accord total a été trouvé, et juridiquement rédigé, sur deux questions clés : les droits des expatriés européens en Grande Bretagne et les modalités de calcul de la facture du divorce pour Londres, dont le montant exact reste à définir mais avoisinera 40 milliards d'euros.

Durant la période de transition, le Royaume-Uni « *ne participera plus aux décisions au sein de l'UE* », a indiqué Michel Barnier, mais devra en appliquer les règles et conservera les bénéfices du marché unique et de l'union douanière. Pour en arriver là, le Royaume-Uni a dû faire de nouvelles concessions, en particulier sur les droits à garantir aux Européens s'installant alors outre-Manche, sur le plein respect des décisions de la Cour de justice de l'UE et sur le respect du traité Euratom sur le nucléaire.

Mais c'est sur [la question très complexe de la frontière avec l'Irlande du Nord](#) que Theresa May a dû se résoudre, pour l'instant au moins, à avaler la plus grosse couleuvre. Fin février, pour éviter le retour d'une « *frontière dure* », Bruxelles avait proposé, en l'absence de toute autre solution satisfaisante pour l'instant, de mettre en place un « *espace réglementaire commun* » entre l'Irlande du Nord (province rattachée au Royaume-Uni) et la République d'Irlande (Etat souverain qui, lui, reste dans l'UE), « *sans frontières intérieures* ». « *Jamais* », avait répondu la Première ministre britannique... avant de se replier désormais sur une forme de « pour l'instant ».

Irlande : une solution par défaut à ce stade

« Nous avons accepté la nécessité d'inclure un texte juridique qui décrit » cette solution, a expliqué lundi le ministre britannique du Brexit, David Davis, précisant que « notre intention est toujours de parvenir à un partenariat qui soit si rapproché qu'il ne requiert pas de mesures spécifiques » sur l'Irlande du Nord. L'objectif des 27 est de trouver un équilibre entre « l'absence de frontière dure en Irlande » et le « respect de l'intégrité du marché unique », a rappelé en réponse Michel Barnier. Et le négociateur européen de préciser que « la solution par défaut » contenu dans le texte présenté lundi « s'appliquera jusqu'à ce qu'une autre solution soit dégagée », ce qui met Bruxelles en position de force dans ce pan des discussions.

Derek Perrotte

LE FIGARO – 20/03/2018

18 Trois mois pour surmonter les divergences sur la zone euro



La France et l'Allemagne veulent présenter une «feuille de route claire» au sommet de juin.

Après six longs mois d'arrêt au stand pour cause de formation de gouvernement en Allemagne, [la locomotive franco-allemande du lourd convoi européen redémarre](#). «Le tandem franco-allemand doit prendre ses responsabilités en tant que moteur, nul ne pourra le remplacer», déclarait le ministre de l'Économie et des Finances Bruno Le Maire, vendredi, en recevant son nouvel homologue allemand Olaf Scholz.

Mais les annonces plusieurs fois répétées à la fin de l'année dernière de propositions communes de Paris et Berlin sur l'approfondissement de la zone euro se font toujours attendre. Angela Merkel et Emmanuel Macron se retrouvent sur l'analyse politique: il faut profiter du retour de la croissance sur le Vieux Continent et des élections européennes pour lui donner un nouvel élan. Vendredi, en accueillant Angela Merkel à l'Élysée, le président français a proposé d'établir «une feuille de route claire et ambitieuse d'ici juin» [pour refonder l'Union européenne](#).

Le sommet de jeudi et vendredi prochains est donc le dernier rendez-vous officiel des chefs d'État et de gouvernement avant celui de juin. Le temps presse. Bruno Le Maire l'assure: sur les dossiers économiques et financiers - approfondissement de la zone euro, de l'union bancaire, convergence de l'assiette de l'impôt sur les sociétés - «nous avons posé sur la table des divergences très concrètes et nous garantissons que nous allons les résoudre». L'équation européenne serait trop simple s'il suffisait de trouver des compromis entre Paris et Berlin.

Les ministres des Finances de huit pays du nord de l'Europe dont les Pays-Bas, la Finlande, l'Irlande, mais aussi le Danemark et la Suède qui ne sont pas membres de la zone euro, ont adressé un avertissement à Emmanuel Macron. Dans un courrier du 5 mars, ils lui enjoignent «d'éviter des transferts de compétence de grande ampleur à l'échelon européen». Paris assure avoir entendu le message.

Un budget de la zone euro

À l'issue du sommet à Vingt-Huit jeudi, où le Brexit occupera une place prépondérante, les chefs de gouvernement des Dix-Neuf de la zone euro se retrouvent entre eux vendredi. Particularité de la complexe architecture de l'UE, cette réunion sera présidée par Donald Tusk, le patron du Conseil européen, le cénacle des 28 États de l'UE, car certains sujets comme l'union bancaire concernent tous les pays et pas seulement ceux de la monnaie unique. Dans un document préparatoire à ce sommet, Donald Tusk constate «un degré limité de consensus jusqu'à présent». Et il pose encore beaucoup de questions sans réponse: «Faut-il créer une capacité budgétaire de la zone euro? Doit-elle être partie du budget de l'Union ou séparée?»

Le président de l'Eurogroupe, Mario Centeno, exposera aux chefs de gouvernement l'état des lieux. [Pour avancer, dit-il au Figaro, il faut d'abord se mettre d'accord sur le contenu](#) plutôt que de se focaliser sur le nom de nouvelles institutions comme un Fonds monétaire européen ou un ministre des Finances de la zone euro. Une approche pragmatique que partagent Paris et Berlin.

Mario Centeno, le nouveau président de l'Eurogroupe : «Il faut un nouvel élan européen d'ici les élections de 2019» // <http://premium.lefigaro.fr/conjoncture/2018/03/19/20002-20180319ARTFIG00216-mario-centeno-il-faut-un-nouvel-elan-europeen-d-ici-les-elections-de-2019.php>

Fabrice Nodé-Langlois

Vous souhaitant une bonne journée.

Bien 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>



Mouvement des Entreprises de France
MEDEF Ile-de-France