

Table des matières

1	Pourquoi la Seine-Saint-Denis est devenue si pauvre	1
2	Val-de-Marne : un chantier du Grand Paris à 200 millions d'euros engagé pour rien	3
3	LE PARISIEN // Val-de-Marne : un chantier à 200 millions d'euros... pour rien : http://www.leparisien.fr/val-de-marne-94/val-de-marne-un-chantier-a-200-millions-d-euros-pour-rien-25-09-2018-7902630.php	4
4	Thierry Dallard, le maître des horloges du Grand Paris Express	4
5	Paris : ils réclament le droit de prendre le métro	6
6	Accessibilité du métro parisien: « Il y a tellement de travaux à faire »	8
7	Carburants, IFI, viande, PV... Petites perles et grosses augmentations d'impôts cachées du budget 2019	8
8	Artisans et professions libérales veulent des mesures dédiées	10
9	"La révolution des trains autonomes est lancée" (Patrice Caine, PDG de Thales).....	11
10	Vingt-trois grands ponts ont besoin de travaux en France.....	16
11	Le démarrage laborieux de la carte d'identité des ouvriers du bâtiment	17
12	Doctolib va se lancer dans la télémédecine.....	19
13	Prime d'activité : les revalorisations seront ciblées sur les salariés au SMIC.....	20
14	L'incitation à l'emploi au coeur du chantier social	21
15	A Marseille, le "coup de gueule des territoires" contre l'«ultra-centralisation».....	22
16	Tournée de Macron aux Antilles : «Nous sommes des laissés pour compte»	24
17	Edouard Philippe: 500 jours, et après?.....	26
18	Trump isolé à l'ONU dans sa vindicte contre l'Iran	29

ILE-DE-FRANCE

LA CROIX – 27/09/2018

1 Pourquoi la Seine-Saint-Denis est devenue si pauvre



Les milliards versés dans la rénovation urbaine ne suffisent pas à améliorer la situation du département.

Les 18 parlementaires de Seine-Saint-Denis étaient reçus le 26 septembre par le premier ministre pour parler de ce département où la politique de l'État est en échec.

Une situation qui trouve son origine dans plus d'un demi-siècle d'histoire.

Ce pourrait être l'un des départements les plus dynamiques de France. Cinquième département le plus peuplé du pays, la Seine-Saint-Denis est aussi l'un des plus jeunes. Sur le plan économique, ce territoire, qui accueille de nombreux sièges sociaux (Veolia, Vinci, BNP Paribas, SFR...), ainsi que l'aéroport de Roissy, est le troisième contributeur national en termes de TVA. Et pourtant... Le niveau de vie y est le plus bas de la France métropolitaine. Près de trois habitants sur dix vivent au-dessous du seuil de pauvreté. Le taux de criminalité pour 1 000 habitants est le plus important de France...

Alors pourquoi ? Pour comprendre, il faut remonter au moins cinquante ans en arrière. « *Quand, dans les années 1950, Paris s'est vidé de la population modeste qui vivait dans ses faubourgs Est, ces gens se sont retrouvés naturellement dans le territoire d'à côté* », explique Stéphane Peu, député communiste de Seine-Saint-Denis. Territoire populaire, la Seine-Saint-Denis abrite alors de très nombreux ouvriers venus souvent de province mais aussi déjà d'autres pays, qui travaillent dans les usines et PME métallurgiques, chimiques, les entrepôts, le rail... Le tout formant alors l'une des plus grandes zones industrielles d'Europe.

Le choc de la désindustrialisation perdue

Mais à partir de la fin des années 1960, ces entreprises ferment les unes après les autres. « *La singularité de ce territoire, c'est qu'il ne s'est jamais remis du choc de la désindustrialisation* », explique l'historien Emmanuel Bellanger, chercheur au CNRS (1). Or, « *alors qu'auparavant il y avait péréquation financière entre Paris et sa proche banlieue, ce mécanisme est interrompu* » par la loi du 10 juillet 1964, qui supprime l'ancien grand département de la Seine et en crée sept nouveaux, dont la Seine-Saint-Denis.

Le contexte est alors celui d'une compétition entre les communistes et la droite gaulliste. « *À l'époque, les Hauts-de-Seine et la Seine-Saint-Denis étaient sociologiquement assez proches, mais alors que le conseil général du premier a été donné à la droite, le second est revenu au PCF*, affirme Xavier Lemoine, maire de Montfermeil (Parti chrétien-démocrate). Or les politiques de ces deux territoires ont été radicalement différentes. La droite a encouragé les mutations économiques quand les communistes ont massivement développé les politiques sociales », dont les HLM. « *Il est possible qu'il y ait eu un partage du territoire non-dit entre ceux qui ne voulaient pas de populations précarisées et ceux qui en voulaient bien*, nuance le député LR François Cornut-Gentille, auteur d'un rapport sur l'évaluation de l'action de l'État en Seine-Saint-Denis, qui ajoute : « *Les structures d'encadrement populaire qui fonctionnaient quand il y avait de la croissance ont fini par être complètement débordées.* »

« Le département est sous doté »

À partir de là, « *une série de cercles vicieux se sont installés* », observe Olivier Klein, maire PS de Clichy-sous-Bois, qui a vu les classes moyennes quitter sa ville dès les années 1980. Le département est alors devenu un territoire presque uniformément pauvre, où le niveau d'éducation ne permet pas aux habitants de répondre aux besoins des entreprises. Le département est aussi resté une terre d'accueil pour les immigrés réguliers et irréguliers. « *L'Insee comptabilise environ 100 000 clandestins sur une population totale de 1,6 million, mais certaines sources estiment qu'ils seraient 250 000, voire 500 000* », affirme François Cornut-Gentille. Se développent aussi des phénomènes comme les décompositions familiales, le décrochage scolaire, l'économie informelle, la délinquance, la mainmise des marchands de sommeil sur le logement, le repli communautaire...

Dans ce contexte, les milliards versés dans la rénovation urbaine et l'éducation prioritaire ne parviennent pas à rattraper la situation. Malgré ces moyens, « *le département est sous-doté, en particulier pour trois missions au cœur de l'État républicain que sont l'éducation, la sécurité et la justice* », ajoute François Cornut-Gentille, qui poursuit : « *On manque tellement de profs qu'un élève perd quasiment un an de scolarité faute de remplaçants.* » « *On ne demande pas des moyens en plus, on demande autant de*

moyens que les autres, à missions égales », résume Stéphane Troussel, président socialiste du conseil départemental de Seine-Saint-Denis.

Le 93 en chiffres

La Seine-Saint-Denis est le 5^e département de France par le nombre d'habitants : 1,6 million. 43,4 % des habitants ont moins de 32 ans (contre 36,2 % en moyenne métropolitaine).

Elle a le taux de criminalité par 1 000 habitants le plus important de France métropolitaine.

Le revenu médian mensuel par unité de consommation est de 1 394 € (contre 1 697 € en France métropolitaine), le taux de chômage de 12,7 % (contre 9,7 %), le taux de pauvreté de 28,6 % (contre 14,7 %). On compte 10,5 % d'allocataires du RSA (contre 5,1 %).

Source : rapport d'information sur l'évaluation de l'action de l'État dans l'exercice de ses missions régaliennes en Seine-Saint-Denis (mai 2018).

Nathalie Birchem

CAPITAL – 27/09/2018

2 Val-de-Marne : un chantier du Grand Paris à 200 millions d'euros engagé pour rien



L'arrêt des travaux provoque la colère des habitants, dont certains avaient été délogés.

Malgré son coût (200 millions d'euros) et les nuisances subies par les riverains, "l'ouvrage d'entonnement" de Champigny (Val-de-Marne) ne sera pas utilisé pour lier les lignes 15 Sud et 15 Est du Grand Paris Express, informe [Le Parisien](#).

Cet ouvrage en cours de réalisation avait en effet été conçu pour permettre aux métros d'aller sur la ligne 15 Est et inversement sans obliger les usagers à changer de train à Champigny-centre. Ce chantier à 200 millions est donc en train de cesser, comme l'affirme Thierry Dallard, le nouveau président du directoire de la Société du Grand Paris (SGP), dans les colonnes du Parisien.

Un chantier en perte de vitesse depuis des semaines

Il explique que "l'expérience montre dans les lignes actuelles que ce principe de fourche ne fonctionne pas très bien", et ajoute qu'"une partie des travaux ne servira peut-être pas à l'usage initial prévu".

Alors à quoi va servir ce trou ? Une piscine ? Un parking ? Les rumeurs vont bon train mais, en tout cas, cette déclaration fait l'effet d'une gifle en pleine figure pour les habitants de Champigny. Certains s'interrogent sur le devenir de "l'énorme trou bétonné, de la taille d'une gare, construit au milieu d'une avenue, en plein cœur de Champigny", comme le décrit Le Parisien. Tandis que d'autres affirment avoir vu venir le verdict puisque le chantier fonctionnait au ralenti depuis cet été.

Deux ans de bruits pour rien

En plus du bruit subi pendant deux ans et demi pour rien, l'arrêt des travaux suscite d'autant plus l'indignation des habitants que certains d'entre eux, ainsi que des commerces, ont dû être délogés pour creuser le trou.

Du côté de la SGP, la décision de stopper le chantier plane depuis plusieurs mois afin de faire des économies. En effet, si le chantier était rapidement arrêté, la moitié environ des fonds engagés pourraient être économisés. La correspondance entre les deux lignes sera de toute façon possible, de quai à quai, à la gare de Champigny-centre, ajoute le quotidien.

"C'est scandaleux"

Pour le maire de Champigny, Christian Fautré (PCF), cette décision reste inadmissible : "Ces travaux ont coûté cher, ils ont eu un impact très lourd sur la vie des habitants de Champigny et des commerces, si tout ça n'a servi à rien c'est triplement scandaleux", lance-t-il au Parisien.

L'élu ajoute : "Les habitants ne peuvent pas entendre ça, je suis abasourdi. Entre ça et le décalage de la ligne dans le temps, ce n'est pas sérieux. Il est temps que la SGP se dote de moyens humains pour avancer mieux." Le maire craint aussi qu'à terme la gare de Champigny soit complètement saturée à cause de cette décision.

- 3 [LE PARISIEN // Val-de-Marne : un chantier à 200 millions d'euros... pour rien :](http://www.leparisien.fr/val-de-marne-94/val-de-marne-un-chantier-a-200-millions-d-euros-pour-rien-25-09-2018-7902630.php)
<http://www.leparisien.fr/val-de-marne-94/val-de-marne-un-chantier-a-200-millions-d-euros-pour-rien-25-09-2018-7902630.php>

[Lise Garnier](#)

LA TRIBUNE – 27/09/2018

4 Thierry Dallard, le maître des horloges du Grand Paris Express



Thierry Dallard est président du directoire de la Société du Grand Paris depuis le 30 mai dernier.

Le nouveau président du directoire de la Société du Grand Paris, Thierry Dallard, a fait sa rentrée ce 25 septembre. Il s'est donné « jusqu'au printemps » pour se prononcer sur l'évaluation du nouveau calendrier du Grand Paris Express.

Thierry Dallard est arrivé début juin à la tête de la Société du Grand Paris, et le nouveau président du directoire se dit « *optimiste pour la suite* ». Après plus de dix ans dans un fonds d'investissement spécialisé dans le financement privé d'infrastructures, il semble déjà à son aise : « La SGP, c'est une société de projets avec le même type d'objectifs que les sociétés de projet que j'ai créées et présidées chez Meridiam. En interne comme en externe, j'ai les mêmes qualités à mobiliser ainsi que des programmations financières à organiser au plus proche des besoins du calendrier technique. »

Contrairement à ce qu'avait indiqué [le gouvernement en février dernier](#), lors du report du calendrier de livraison, la mise en circulation de la ligne 15 sud entre Pont-de-Sèvres (Boulogne-Billancourt) et Noisy-Champs a été décalée avec une livraison prévue pour le premier semestre 2025. Pour le reste, le patron de la SGP se donne « *jusqu'au printemps prochain pour répondre avec précision* » mais promet que « *s'il y a une impossibilité, [il] le dira* ».

Sur la ligne 14 entre Saint-Denis et Orly, il estime que « *le calendrier [étant] tenu, [il] n'a pas de raison d'être inquiet* ». Idem sur la ligne 16, « *le planning est a priori réaliste* ». En revanche, sur la mise en service de la gare de l'aéroport du Bourget sur la ligne 17, censée desservir le centre des médias des Jeux olympiques de 2024, Thierry Dallard s'est montré « *plus réservé* ».

Faire aboutir des pistes d'économies

Les chiffres du « *chantier du siècle* » donnent en effet le tournis : 2 tunneliers à l'œuvre dans les sous-sols grand-parisiens avant 11 supplémentaires en 2019, 65 chantiers de génie civil en cours (aménagement des gares et 35 chantiers préparatoires. Sans oublier 1.000 PME, dont 600 franciliennes, impliquées par les grands groupes, employant 3.000 travailleurs, dont 450 recrutés sur le terrain.

Conformément aux [recommandations de la Cour des comptes](#), la SGP, qui compte aujourd'hui entre 200 et 220 personnes, prévoit d'en recruter 200 de plus en 2019 et 200 autres en 2020. Objectif : être au plus près des entreprises du BTP pour passer de 100 à 300 sites en travaux et accompagner les 5 tunneliers de plus prévus pour l'année prochaine.

Le président de la Société du Grand Paris ne veut pas se prononcer sur [les propositions de financement du député Gilles Carrez](#). Il soulève néanmoins la « *complexité* » de taxer les plus-values des opérations immobilières situées autour des gares : « *Quand on crée une accessibilité nouvelle, on crée une opportunité de valeur. Ce qui est très difficile, c'est de définir le moment zéro* ». Chargé de [réaliser au moins 10 % d'économies](#), Thierry Dallard déclare avoir « *identifié des pistes [qu'il] pense faire aboutir* », citant la réutilisation des tunneliers ou le choix de matériaux opérés sur certaines opérations. Il promet également qu'à chaque réunion trimestrielle du conseil de surveillance, sera fait un point d'étape.

Quatre rendez-vous avant d'être nommé

Conformément aux annonces de cet été, [la Société du Grand Paris va émettre sa première émission obligataire](#) d'ici à fin 2018, afin de lever un milliard d'euros auprès d'investisseurs privés. En attendant, les partenaires financiers historiques de la Société du Grand Paris louent déjà son action. « *Je l'ai rencontré un mois à peine après sa prise de fonctions et j'ai fait la connaissance d'un dirigeant déterminé et déjà pleinement à la manœuvre, avec une feuille de route double, non seulement financière mais aussi orientée sur le développement urbain et économique du Grand Paris* », salue Marianne Louradour la directrice régionale Île-de-France de la Banque des territoires qui apportera un nouveau milliard d'euros d'ici à la fin du mois.

Avec la Banque européenne d'investissement, ils signeront un troisième contrat de financement le 28 septembre prochain.

En revanche, son ancien chef, Thierry Déau, président de Meridiam, qui qualifie Thierry Dallard d'« *ami* », déclare qu'« *[il n'était] pas forcément content qu'il parte, mais cette nomination est la reconnaissance du travail qu'il a effectué chez nous* ». Les deux anciens collègues continueront d'ailleurs à se voir : « *Nous aimons nous retrouver autour d'un bon verre de vin et de bonne chère.* » L'intéressé confirme en riant sa passion pour la cuisine : « *Jamais de beurre, toujours de l'huile d'olive. J'aime quand ça mijote ! C'est pourquoi sans doute je suis taillé pour des projets de long-terme.* »

Pourquoi le patron de la SGP a-t-il postulé d'ailleurs ? « *Quand on a fait ce métier pendant vingt-cinq ans et qu'on apprend que le plus grand projet d'Europe recherche un pilote, on ne peut pas y être indifférent ! C'était impossible pour moi de ne pas me positionner. J'ai toujours eu la curiosité et la volonté d'apprendre en m'inspirant de mes expériences antérieures. Chaque jour, je fais appel à tous les*

réflexes acquis au cours de mes années d'expérience. Ma fonction actuelle est vraiment la compilation de tous les métiers que j'ai exercés. »

Et pourtant le processus de recrutement a été long : après un premier entretien avec les chasseurs de têtes choisis par le gouvernement, Thierry Dallard doit patienter quelques semaines. Vient le temps du deuxième oral. Silence de nouveau. Troisième appel du cabinet de recrutement : il a cette fois rendez-vous avec la ministre des Transports Elisabeth Borne. Avant la dernière et ultime étape : un entretien avec le Premier ministre Edouard Philippe.

Sensibilisé "très tôt" aux transports

En bon passionné de plongée et de montagne (*« Kenya, Kilimandjaro, volcans en Amérique du Sud »*), ce natif de Montélimar, qui a grandi *« dans une famille ignorant tout de la filière des grandes écoles avant de monter à Lyon au lycée du Parc en prépa »*, est un habitué des hauts et des bas.

Il aurait pu venir devenir architecte : *« dessiner, créer ou modifier l'existant »* : *« Dans le privé, on passe plus de temps à perdre des appels d'offres qu'à en gagner. La seule fois où j'ai été vraiment triste, c'est lorsqu'on a perdu le projet d'un très beau bâtiment qu'on avait conçu ensemble avec un architecte. »*

Mais du fait de sa fréquentation d'associations s'opposant au choix du tracé de la LGV Méditerranée, Thierry Dallard, *« très tôt sensibilisé aux questions d'acceptabilité des grands projets »*, s'est orienté vers le secteur des transports : *« Il permet de toucher à tout : aux techniques de la construction, aux territoires, aux politiques agricoles, urbaines, patrimoniales, à la sociologie... »*

"Créons une école de la maîtrise d'ouvrage !"

Et précisément pour la maîtrise d'ouvrage au ministère dédié pendant quinze ans : *« Élaborer le programme décrivant les besoins auxquels on veut répondre, gérer son environnement, mobiliser de nombreux savoirs... Le maître d'ouvrage est un chef d'orchestre. »*

Au fond, le patron du super-métro n'a qu'un seul rêve : *« On peut regretter qu'il n'existe aucune formation structurante pour ce métier. Certains professionnels viennent de l'administration, d'autres du BTP ou de l'ingénierie. Et si on créait une école ? »*

En interaction continue depuis un quart de siècle avec les administrations centrales et les collectivités d'un côté, les écosystèmes privés comme la sphère financière de l'autre, nul doute qu'il devrait trouver les bons interlocuteurs.

Par [César Armand](#)

LE PARISIEN – 27/09/2018

5 Paris : ils réclament le droit de prendre le métro



Alain, bénévole, et Pascale Ribes, secrétaire de l'APF France handicap, dénoncent le manque d'accessibilité dans le métro.

Les personnes à mobilités réduites ont manifesté ce mardi pour dénoncer le manque d'accessibilité du réseau parisien.

Ils sont arrêtés juste en haut des marches qui mènent à la station de métro. Comme pour montrer qu'avec leur fauteuil roulant, ils n'y ont pas droit.

Ce mercredi matin, une centaine de membres de l'association APF France handicap (ex-Paralysés de France) se sont retrouvés place de la République pour dénoncer le [manque d'accessibilité du métro parisien](#). Une seule ligne leur est permise : la 14 entre Olympiades et Saint-Lazare avec ses huit gares. Pas beaucoup au regard des 300 stations qui maillent la capitale et la toute proche couronne.

Ce 26 septembre n'est pas une date prise au hasard. Elle marque la fin de la prolongation de l'obligation de mise en accessibilité pour les petits établissements recevant du public comme les commerces, cabinets médicaux, etc : « Le métro a jusqu'en 2024 pour se mettre aux normes. Mais s'il ne commence pas maintenant, on n'y arrivera jamais », assure Alain Rochon, le président de l'APF.

« Certes, ce chantier va coûter plusieurs milliards, reconnaît Jack Zeitoun, vice-président, mais ce n'est pas une charge ! C'est un investissement et un choix de société. L'accessibilité du métro concerne tout le monde : les gens avec des bagages, ceux avec des poussettes, les personnes âgées, les femmes enceintes...! ». « Les travaux peuvent aussi être modulables et, dans un premier temps, ne concerner que les stations où il y a beaucoup de correspondances par exemple », ajoute Jacky Decobert, également vice-président de l'association.

« C'est notre liberté de déplacement qui est remise en cause »

En attendant, ils témoignent tous de la difficulté de se déplacer au quotidien : « On est obligé de prendre les bus qui vont moins vite que les métros, qui sont coincés dans les bouchons, raconte Alain. Parfois, il y a déjà deux fauteuils roulants ou les bus sont complets. Alors on en laisse passer un, deux voire trois, sous la pluie, la neige, dans le froid ».

« Les conducteurs ne sont pas toujours l'effort d'abaisser le bus, raconte un autre. Alors lorsqu'ils sortent la plateforme, la rampe est parfois très pentue, on risque de tomber en arrière ». « Il faut toujours prévoir un laps de temps supplémentaire. Et ça ne suffit pas toujours. C'est l'angoisse permanente. Si on a un rendez-vous important, on doit prendre un taxi, affirme Pascale Ribes, secrétaire de l'association. C'est notre liberté de déplacement qui est remise en cause ».

Quant au projet de rendre 100 % des gares Transilien et RER accessibles, ils sont satisfaits des annonces... mais patientent avant de se réjouir, échaudés par « tant d'années d'attentes. L'objectif de 2024, c'est impossible face à tout ce qu'il reste à faire », peste une adhérente. « Sans oublier que les ascenseurs tombent en panne, poursuit Cory. Et là, c'est épouvantable. Par exemple, si je veux aller de la BNF (Bibliothèque François Mitterrand) à Ivry en RER C et que l'ascenseur est en panne, il faut que je reprenne le RER C jusqu'à Vitry, la station suivante. Puis, je change de quai, reprends le train dans l'autre sens pour pouvoir prendre l'ascenseur qui fonctionne à Ivry ». Elle renchérit : « Parfois, on pleure et on est obligé d'appeler à l'aide. Les pompiers doivent venir, simplement pour nous aider à sortir d'une gare... »

Jila Varoquier

LE PARISIEN – 27/09/2018

6 Accessibilité du métro parisien: « Il y a tellement de travaux à faire »



Valérie Pécresse concède que l'accessibilité du métro aux personnes handicapées reste un problème épineux.

Le défi est colossal. Installer des ascenseurs dans le [métro parisien se heurte à de nombreuses difficultés](#) : certains quais sont trop étroits pour mettre un ascenseur, d'autres trop proches d'une autre ligne. Parfois ce sont les trottoirs de la rue qui manquent de place pour qu'un ascenseur en sorte ou les réseaux (canalisations, égouts, chauffage, etc) trop nombreux à dévier. Sans oublier qu'il faut qu'une personne en fauteuil roulant puisse évacuer le train en cas d'incidents dans des couloirs très étroits...

Aujourd'hui, seule la ligne 14 est 100 % accessible. Toutes les nouvelles stations sont aussi aux normes et permettent « d'acheminer les personnes en fauteuil aux portes de Paris et bénéficier de correspondances avec les autres modes accessibles (tramway et bus) », détaille la RATP. Sans oublier les gares du RER A et B, y compris intramuros : « On peut aller de la Défense à Châtelet par exemple », souligne l'opérateur.

Pour le reste, même Valérie Pécresse, présidente LR d'Île-de-France Mobilités n'est guère encourageante. En marge d'une inauguration à Saint-Lazare, ce mercredi, elle a assuré qu'IDFM s'attaque à la question... Mais pas dans le métro. « Nous lançons un plan accessibilité dans les transports d'une ampleur inédite, à l'horizon des JO 2024, a-t-elle rappelé ce mercredi. C'est un effort colossal d'1,4 Md€, sur tous les transports, pour que l'on passe de 38 % à 60 % du réseau accessible. Nous commençons par le réseau de surface ». Autrement dit, les bus (où il subsiste quelques difficultés d'accès) et les trams déjà 100 % accessibles.

Côté SNCF, 268 gares seront rendues accessibles. Quant au métro. « On le fera peut-être plus tard. Mais pas à ce stade. Il y a tellement de travaux à faire », explique-t-elle. Sur certaines lignes de métro comme la 13, « l'enjeu, c'est d'abord d'éviter la saturation », estime Valérie Pécresse.

Jean-Gabriel Bontinck et Jila Varoquier

∴ ECONOMIE

L'OPINION – 27/09/2018

7 Carburants, IFI, viande, PV... Petites perles et grosses augmentations d'impôts cachées du budget 2019



Bruno Le Maire et Gérard Darmanin ont présenté lundi 24 septembre le projet de loi de finances pour 2019.

Le gouvernement a beaucoup communiqué sur les baisses de prélèvements pour les ménages et les entreprises l'année prochaine. Dans le détail, la vérité est plus nuancée

Hausses de la taxe sur le carburant et de l'IFI, suppression de la «taxe sur la viande» et envolée des recettes des radars sont au programme 2019.

Les voies et moyens annexés aux projets de loi de finances (PLF) sont toujours une mine d'informations pour qui sait les déchiffrer. Ils révèlent des trésors de vérités que Bercy et Matignon cherchent parfois à enterrer. L'Opinion a déterré quelques perles... et beaucoup de hausses de taxes.

Taxe sur les carburants : +63,5 % depuis 2017

Sous l'effet de la hausse de la taxe carbone, [les prix à la pompe vont encore augmenter l'année prochaine](#). « C'est un choix difficile, mais que nous assumons », a affirmé Bruno Le Maire lundi lors de la présentation du PLF. Le chiffre mis en avant par Bercy fait alors état d'un coût supplémentaire de 1,9 milliard d'euros. En réalité la facture sera plus de deux fois supérieure. Pourquoi ? Parce que le ministère a communiqué uniquement sur la hausse de la taxe intérieure sur les produits énergétiques (TICPE) pour les ménages, en omettant de prendre en compte les entreprises. Au final, ce n'est pas 1,9 mais 4,7 milliards d'euros de plus qui vont tomber dans les caisses de l'Etat l'année prochaine. Une hausse spectaculaire de 63,5 % en deux ans, la TICPE bondissant de 10,4 à 17 milliards d'euros entre 2017 et 2019. Et ce n'est pas fini ! La taxe carbone est censée augmenter jusqu'en 2030. Rien qu'entre 2018 et 2022, l'Insee a calculé que le budget moyen des Français consacré aux carburants allait passer de 1 700 à plus de 2000 euros par an.

Envolée surprise de la taxe sur les transactions financières

« Mon ennemi, c'est la finance », clamait François Hollande. Pour le prouver, l'ancien Président faisait voter dès juillet 2012 une taxe sur les transactions financières (TTF), qui pèse sur le client final. Depuis, la « TTF » n'a jamais cessé de décevoir. Les premières estimations espéraient un pactole de 1,5 milliard d'euros. Elle n'a finalement rapporté que 700 millions en 2013. Idem en 2017, avec un trou de près de 200 millions sur l'estimation initiale (848 millions). On attend encore la révision des 693 millions d'euros anticipés pour 2018. Mais le PLF 2019 nous apprend surtout que Bercy attend une explosion des transactions l'année prochaine, puisque le rendement de la taxe est censé brusquement passer à 1,12 milliard d'euros. Une augmentation de 62 % !

IFI et contrôle fiscal font bon ménage

Avec 850 millions d'euros de recettes seulement, les premières estimations du nouvel impôt sur la fortune immobilière (IFI) étaient assez prudentes. Il a fallu attendre l'envoi des premières déclarations au début de l'été pour que Bercy se rende compte de la bonne surprise. Le rendement tourne en réalité plutôt autour de 1,2 milliard d'euros en 2018. Mais selon les annexes du PLF, les recettes encore s'envoler en 2019 avec 330 millions d'euros supplémentaires (1,53 milliard d'euros). Une augmentation de 27,5 % imputable à 90 % aux contrôles fiscaux et autres « redressements tardifs », a indiqué mardi *Le Figaro*. [La complexité de l'article de loi instaurant l'IFI est telle](#) – qu'il s'agisse de la définition de l'assiette ou des règles (nettement durcies) de déduction des intérêts d'emprunts - que l'administration fiscale va pouvoir s'en donner à cœur joie.

1 296 651 553 euros d'amendes en 2019

Vous êtes prévenus ! Pour l'année prochaine, Bercy a une estimation extrêmement précise des recettes qu'il compte tirer du contrôle de la circulation et du stationnement routiers. Il en coûtera aux automobilistes 1 296 651 553 euros. Pas un de plus, pas un de moins. On attend désormais avec hâte les rapports annexes du projet de loi de finances, qui estiment chaque année dans un « Bleu » la vitesse moyenne à laquelle sont censés rouler les Français. Fin 2015, [l'Etat annonçait que les Français](#)

[rouleraient en moyenne à 78,5 km/h l'année suivante](#). Ils ont finalement roulé à 79,9 km/h, [selon le PLF 2018](#). L'objectif est moins précis pour cette année. Bercy s'étant contenté d'un simple « en baisse ». Dans sa boule de cristal, notre Madame Irma fiscale est également capable de prédire le montant des amendes qui seront infligées l'année par l'Autorité de la concurrence (300 millions d'euros).

Le crépuscule de la « taxe sur les achats de viande »

Voilà une taxe qui pourrait ravir les spécistes. Manque de chance, la « taxe sur les achats de viande » ne rapporte plus un kopeck. Zéro euro budgété en 2019. Cette ancienne taxe affectée, payée jusqu'au début des années 2000 par les enseignes de la grande distribution, servait en réalité à financer la gratuité des abattoirs pour les éleveurs. Considérée par le Conseil d'Etat et la Cour de Justice de l'Union européenne comme une aide d'Etat, elle fut abrogée en 2003. « Elle a fait l'objet de nombreux contentieux, notamment des chaînes de supermarchés qui payaient des centaines de millions d'euros », explique le professeur de droit fiscal Alexandre Maitrot de la Motte. En 2016, Bercy a réussi à récupérer... 2 000 euros. Depuis, plus rien. La ligne 1773 du budget général devrait bientôt disparaître des lois de finances.

[Raphaël Legendre](#)

LE FIGARO – 27/09/2018

8 Artisans et professions libérales veulent des mesures dédiées



Réunis à Paris ce jeudi sous l'égide de l'U2P, ils demandent des adaptations à l'impôt sur les sociétés.

C'est dans un contexte globalement positif que se tiendra ce jeudi, à la Maison de la Mutualité à Paris, la seconde édition des Rencontres de l'Union des entreprises de proximité (U2P) auxquelles participeront Muriel Pénicaud, la ministre du Travail, et [Delphine Gény-Stephann](#), secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'Économie et des Finances. Après des années difficiles, les 2.782.000 entreprises de l'artisanat, du commerce et les professions libérales se redressent. Pour preuve avec 357.810 créations d'entreprises en 2017, ces 3 secteurs ont représenté 61 % des immatriculations en France. Ils pourraient même être porteurs de davantage de croissance s'ils ne se heurtaient pas à une difficulté grandissante: trouver les compétences adaptées à leurs besoins.

Toutefois, des sujets de crispation persistent. [À commencer par le prélèvement à la source](#). Depuis l'annonce de sa mise en œuvre, les petits patrons y sont opposés, considérant qu'il engendrera un surcroît de charges administratives et financières. Si les aménagements annoncés la semaine dernière par le ministre des Comptes publics, Gérard Darmanin, vont dans le bon sens (suppression en 2019 des sanctions, sauf en cas d'erreur manifeste de l'entreprise, et sanctions allégées à partir de 2020), une simplification du dispositif est toujours réclamée par l'U2P.

Statut du conjoint-collaborateur

Les mesures fiscales prises par le gouvernement sont néanmoins plutôt appréciées. Ainsi le remplacement du CICE par des allègements de charges pérennes était une des demandes de l'U2P.

De même, [la suppression des cotisations sociales salariales sur les heures supplémentaires dès septembre 2019 est une décision positive](#), même si une défiscalisation totale aurait été préférée. Mais relève Alain Griset, le président de l'U2P, « nous avons un sujet de désaccord avec la vision "bercyenne" de nos entreprises. Plus de la moitié d'entre elles ne sont pas concernées par la baisse de l'impôt sur les sociétés (IS) car elles sont soumises à l'impôt sur le revenu ». Considérant que la baisse du taux de l'IS va entraîner une inégalité de traitement fiscal entre les entreprises selon leur statut juridique, l'U2P demande aux parlementaires d'adopter une mesure permettant aux structures individuelles d'opter pour l'IS. Autre requête, malgré la loi d'août 2005 qui a enfin permis aux femmes d'artisans d'avoir une protection sociale obligatoire, trop nombreuses sont encore celles qui n'en bénéficient pas.

Actuellement, pour que les conjointes qui exercent une activité régulière non rémunérée soient couvertes, leur mari doit les déclarer sous un statut de conjoint-collaborateur. Or estimant bien souvent que le niveau de cotisation est trop élevé, ces derniers ne le font pas. « Il faut resserrer les mailles du filet et procéder à l'inverse, en exigeant des dirigeants qu'ils produisent une déclaration certifiant que leur épouse ne travaille pas à leurs côtés. Une mesure qui serait plus dissuasive. »

L'U2P est également un peu déçue par la loi Pacte examinée actuellement à l'Assemblée. La disparition des obligations liées au seuil des 20 salariés concernera rarement les artisans et professions libérales. Et la fin du stage obligatoire préalable à l'installation inquiète les artisans.

[Corinne Caillaud](#)

::: ENTREPRISES

LA TRIBUNE – 27/09/2018

9 "La révolution des trains autonomes est lancée" (Patrice Caine, PDG de Thales)



Dans une interview accordée à La Tribune, le PDG de Thales, Patrice Caine, précise qu'il a des preuves pour affirmer que la révolution des trains et des métros autonomes est lancée. Il donne d'ailleurs plusieurs exemples. Il explique également que l'activité transport est "quasi redressée" et qu'il ne vend plus les activités Ticketing du groupe.

LA TRIBUNE - On a le sentiment que le train autonome est en gare, prêt à partir. Même la SNCF y croit...

PATRICE CAINE - Nous sommes dans le consortium qui va réaliser un prototype de TER autonome avec Bombardier, Bosch, et SpirOps pour le compte de la SNCF. Je suis convaincu que ces trains seront les premiers à être autonomes avant les trains des grandes lignes. Nous travaillons sur ce projet depuis des mois. Comme nous travaillons sur beaucoup d'autres projets à travers le monde. D'une façon générale, de plus en plus d'opérateurs ferroviaires sont en train de se lancer dans des projets de trains autonomes. Dès à présent, l'intelligence embarquée se diffuse de plus en plus rapidement à bord des trains. C'est la puissance des données et la pertinence des algorithmes qui permettent de basculer dans un monde guidé par les données (*data driven*) permettant de prendre de meilleures décisions à chaque moment décisif.

Finalement, Thales a pris un train d'avance sur ces programmes ?

Nos équipes constatent sur le terrain que la vision que le groupe avait imaginée il y a déjà deux ou trois ans sur ce type de projets était la bonne. Nous avons pris de l'avance et nous nous sentons aujourd'hui bien plus prêts que d'autres acteurs à relever ces défis. Pourquoi sommes-nous bien armés pour affronter les futurs challenges des opérateurs de transport terrestre ? Parce que Thales maîtrisait déjà il y a trois ans les technologies de l'Internet des objets, les datas analytics et l'intelligence artificielle. Sans oublier la cybersécurité, qui est la condition *sine qua non* du bon fonctionnement des technologies clés du monde numérique. C'est pour cela que je pense que nous sommes plutôt mieux préparés que d'autres acteurs du monde du transport terrestre pour développer des trains autonomes.

Quelles sont les éléments qui expliquent ce nouvel enthousiasme ?

La vision que nous avons eue il y a trois ans est aujourd'hui en marche. Le monde du transport est à l'aube de trois révolutions. Dans chacune de ces trois révolutions, Thales est bien armé pour apporter des réponses convaincantes mais nous ne sommes pas les seuls. Notre différence par rapport à d'autres acteurs traditionnels, c'est qu'effectivement nous avons un spectre beaucoup plus large allant de l'aérospatial à la défense, en passant par la sécurité du monde numérique. Nos ingénieurs rencontrent au quotidien des mondes et des problématiques extrêmement différents, et ils sont tous confrontés à la digitalisation. Enfin, notre taille nous permet d'investir 3 milliards par an dans la R&D, soit à une échelle bien supérieure à ce que nous pourrions nous permettre si nous étions cantonnés au seul secteur du transport terrestre. C'est notre originalité, ce qui rend Thales unique. Lorsque l'on fait des capteurs haute performance pour le Rafale ou pour le monde de la défense, réfléchir à l'utilisation d'un radar ou d'un lidar dans le monde du transport ferroviaire est on ne peut plus naturel. Du coup, cette richesse, ce foisonnement technologique bénéficie, sans effort supplémentaire, à nos clients et aux solutions de signalisation, de communication ou encore de supervision que nous leur proposons. Notre stratégie est simple : se concentrer là où nous avons les capacités d'être les meilleurs.

Aujourd'hui un train autonome reste-t-il un rêve ou un projet solide ?

C'est la révolution dont Thales parle depuis trois ans, les trains et les métros autonomes. Nous avons des preuves que cette révolution est désormais lancée. Ainsi, Thales a démontré avec un certain nombre d'opérateurs ferroviaires une forme d'autonomie des trains et des métros. Nous en avons fait l'expérience avec le métro de New York avec lequel nous avons testé deux possibilités en matière d'autonomie. Nous avons équipé une rame de métro de capteurs de haute performance (radar, lidar, capteurs optroniques, caméras, centrales inertielles et intelligence artificielle). Grâce à tous ces équipements, Thales a démontré que le train avait la capacité de se situer tout seul dans l'espace. C'est une première capacité d'autonomie. Et nous avons également démontré la détection autonome (sans intervention humaine) par une rame de métro d'événements imprévus.

Ce qui veut dire qu'un train peut s'arrêter tout seul sans l'homme?

C'est le fameux passage du monde des trains ou métros automatiques au monde des trains ou métros autonomes. Tous les capteurs installés qui surveillent l'environnement et le comprennent, deviennent capables, grâce à l'intelligence artificielle que nous ajoutons, de détecter des événements imprévus comme des objets ou des personnes sur la voie, ainsi de comprendre ce qui se passe et, enfin, d'en tirer la bonne décision sans intervention humaine. Dans ce cas présent, c'est ralentir ou s'arrêter et ne redémarrer que lorsque l'obstacle sur la voie a disparu. Nous avons réalisé une autre expérience très intéressante avec Deutsche Bahn en faisant communiquer les trains qui roulent sur une même voie. Nous avons été capables de réduire les distances entre deux trains sans aucun danger pour la sécurité sachant que la position d'un train interagit sur l'autre. Si le premier train commence à ralentir, il envoie automatiquement et d'une manière autonome un signal à l'autre train, qui lui-même prend la décision de ralentir. Les trains se mettent donc à communiquer entre eux et se positionnent les uns par rapport aux autres de manière autonome et optimale sans l'intervention d'une supervision humaine. Ce type d'autonomie va permettre de densifier le trafic, et donc d'augmenter le nombre de passagers transportés et la fréquence des trains. D'une façon générale, aujourd'hui, l'« intelligence » est plus une « intelligence débarquée » (le long des voies) qu'une « intelligence embarquée » (à bord des trains). Or la tendance

est de migrer de plus en plus d'intelligence du monde « débarqué » vers le monde « embarqué » afin de rendre le train indépendant de l'infrastructure et donc, à terme, supprimer totalement les équipements à la voie, qui coûtent très chers de par leur très grand nombre.

Enfin la Chine, contrairement à beaucoup d'observateurs, ne s'est pas lancée aussi vite qu'on aurait pu le penser ?

En Chine, CRRC a des discussions sur des travaux de R&D avec Thales. Les Chinois sont également très intéressés pour passer aux trains et aux métros autonomes. Est-ce qu'ils travaillent tout seul ? Probablement. Mais j'aurais pensé que l'autonomie des trains se développerait plus rapidement tant la Chine est un pays très exigeant sur la sécurité.

L'opinion publique va-t-elle accepter l'autonomie des trains ?

L'autonomie des trains qui est un monde « à 1 dimension » sera plus facile à faire accepter que celle de la voiture qui lui est un monde « à 2 dimensions » ou de l'avion, un monde à 3 dimensions. D'ailleurs, personne ne se pose la question de savoir si le train est automatique ou pas. Finalement, le passage d'un métro automatique à un métro autonome sera transparent pour le voyageur, qui bénéficiera d'une amélioration du service. En outre, il est probable dans une première phase, qu'un conducteur soit encore présent dans la cabine de pilotage d'un métro autonome. C'est déjà le cas dans beaucoup de métros automatiques où des conducteurs restent dans le poste de pilotage. Il y a peut-être un aspect psychologique ou des raisons sociales.

Quelle est la deuxième révolution du transport ferroviaire ?

Ce sont les infrastructures connectées et intelligentes. Aujourd'hui, il existe des dizaines de milliers d'équipements à la voie, dont les fameuses balises. Elles sont installées le long des rails. Le train sait où il est parce qu'il passe au-dessus de ces balises fixes. L'idée est de connecter tous ces équipements présents le long des voies (internet des objets industriels) pour récupérer leurs précieuses données. Ce qui permettra de pouvoir surveiller en temps réel l'état des équipements et d'effectuer de la maintenance prédictive, en étant capable de prédire le type de panne qui se profile en fonction de la déformation du profil comportemental de l'équipement. La difficulté est de connecter tous ces équipements mais cette révolution est en bonne voie.

Avez-vous un exemple ?

Nous travaillons avec l'opérateur britannique de transport ferroviaire Network Rail en Grande-Bretagne. Thales supervise et gère en temps réel 40.000 équipements.

Concrètement, quels sont les gains financiers pour Network Rail ?

Network Rail estime les gains financiers à environ 30%. Cela représente des sommes considérables et non plus quelques pourcentages gagnés par-ci ou par-là. Car les opérateurs ferroviaires européens dépensent entre 15 et 25 milliards d'euros par an pour la maintenance et le renouvellement de leurs équipements. Cette deuxième révolution nous fait vraiment changer d'univers. Pour autant, il paraît peu probable à court terme de basculer du tout préventif au tout prédictif.

Comment est-ce possible ?

Network Rail détecte non seulement une panne future mais aussi le type de panne qui est sensé se produire. Avant que la panne ne survienne, l'opérateur intervient, en étant déjà doté du bon diagnostic et des bons outils pour réparer l'équipement en question. Les gains d'efficacité et de temps sont très importants par rapport à une intervention classique de maintenance préventive. Il permet surtout aux voyageurs de ne pas subir de rupture de service ; trains annulés ou en retard dus à des pannes non anticipées.

La maintenance prédictive entraîne-t-elle des suppressions de postes ?

Ce n'est pas parce que l'opérateur fait de la maintenance prédictive que cela se fait au détriment des salariés. Il aura toujours besoin de personnels qui réparent les équipements ou changent une carte électronique à l'avance.

Et la troisième révolution ?

Elle touche aux centres de supervisions des opérations. Thales a commencé à mettre en place des plateformes numériques avec lesquelles nous récupérons de nombreuses données : des données de l'opérateur qui proviennent de la gestion des équipements, des données du contrôle du trafic des trains ou des métros, des données issues des systèmes de ticketing sur les passagers, des données météo... Ce qui permet de développer des algorithmes pour trouver de la valeur en croisant l'analyse de toutes ces données. Par exemple, le monde du ferroviaire a commencé à appliquer la « tarification différenciée dynamique », le yield management, bien connue des compagnies aériennes et de l'hôtellerie qui s'en servent déjà depuis un certain nombre d'années. Le monde du transport terrestre est également en train d'y venir parce que les données existent et que des plateformes digitales sont mises en place par des acteurs comme Thales. Cette troisième révolution est également en marche parce que les technologies existent, sont matures et maîtrisées. Concrètement, Thales a été chargé par le métro de Hong-Kong de réaliser ce type d'analyse sur les flux de passagers et la tarification afin d'optimiser « la charge » des infrastructures du métro. De plus en plus d'opérateurs réfléchissent à ce type de sujets et qui financent des démonstrateurs de plateforme digitale pour se lancer dans ce type de cas d'usage.

Ces trois révolutions vont booster votre activité transport. Avez-vous soldé le passé ?

L'activité Transport de Thales a effectué un bon parcours depuis trois ans. Son histoire n'a pas été simple depuis 2015 . C'est vraiment une belle activité, qui est quasi redressée aujourd'hui. Même si dans nos comptes, cela met toujours un petit peu de temps pour se voir car nous terminons d'écouler les contrats à faible marge. C'est devenu un non-sujet vis-à-vis de nos investisseurs et de nos actionnaires dès lors que le groupe a tenu ses engagements et, en plus, augmente régulièrement sa performance opérationnelle. En 2017, la marge de l'activité transport s'élevait à 4,1%. Nous suivons notre trajectoire financière présentée à l'été 2015 au conseil de Thales. Notre engagement est d'arriver vers 8%/8,5% à l'horizon 2021. Nous l'avons à nouveau confirmé à la journée des investisseurs de juin dernier. C'est en très bonne voie de réalisation.

Avez-vous décidé de garder les activités de ticketing ?

Nous avons décidé de garder ces activités. Nous avons regardé s'il existait des groupes plus à même de développer cette activité que nous. Cela n'a pas été le cas. Une partie du ticketing reste suffisamment technologique (utilisation du cloud, création de valeur associée aux données...) pour Thales. Nous allons réfléchir sur ces fameux discriminants technologiques, qui nous permettront d'avoir un temps d'avance sur nos concurrents. L'idée est d'offrir à nos clients et aux voyageurs de la valeur ajoutée grâce aux technologies issues du monde digital.

Du coup, c'est un atout pour Thales pour être plus performant dans la troisième révolution ?

Oui. Cela fait des données supplémentaires pour nos algorithmes. Grâce à la puissance de l'analyse des données massives (big data), nous proposons aux opérateurs de transport les plus avancés d'entrer de plein pied dans un monde « *data driven* ». Les décisions qui doivent être prises deviennent de plus en plus rationnelles, optimisées, traçables, fiables...

Gemalto est-il un atout pour Thales dans le transport terrestre ?

Gemalto va devenir un atout. Dans la partie bancaire et dans le paiement sans contact, je pense qu'il y a des cas d'usage que nous pouvons développer avec Gemalto de manière intelligente. Deuxième atout, c'est celui de l'IoT. C'est d'ailleurs l'une des raisons fondamentales pour lequel nous avons acheté cette société. Dans l'IoT du rail, nous allons pouvoir être fortement crédible avec Gemalto, pour disposer de solutions encore plus sécurisées. L'acquisition de Gemalto bénéficiera aussi à l'activité transport de Thales.

Avec la fusion Alstom/Siemens, le paysage du transport a-t-il changé?

C'est un grand changement et il n'y en a pas eu depuis longtemps. Qu'est-ce que cela veut dire ? C'est un peu tôt pour en tirer des conclusions. Mais plus que jamais, l'innovation sera au cœur de notre stratégie.

Les Chinois ne sont-ils pas agressifs ?

Ils ont déjà pris des positions très symboliques, qui avaient fait du bruit aux Etats-Unis. Ils avaient gagné Chicago, San Francisco avec des promesses d'implanter des usines pour construire les wagons dans les Etats où ils avaient gagné. Les Chinois sont extrêmement ambitieux. La profession estime que les Chinois sont surcapacitaires aujourd'hui d'à peu près 30%. Ils ont besoin de faire tourner leur outil industriel. Pour autant, ils sont limités quand ils veulent aller sur les marchés internationaux dans le cadre d'appels d'offres où il est demandé de répondre avec des standards occidentaux pour la signalisation. Ils se tournent souvent vers les industriels comme Thales pour faire des offres combinées. Car nous sommes un signaliseur indépendant. C'est pour cela que nous travaillons également très bien d'autres fabricants de matériel roulant comme l'espagnol CAF.

Avez-vous des projets de croissance externe dans le transport ?

Nous sommes dans une logique de croissance organique et d'excellence opérationnelle. La première qualité recherchée par nos clients c'est l'innovation technologique et la compétitivité de nos solutions plus que la taille. Mais s'il y a de la consolidation à faire, on regardera. Nous sommes ouverts et pragmatiques. Pour l'instant, personne ne souhaite vendre ses activités de signalisation. Donc le terrain de jeu est plutôt stable.

Les grands contrats sont-ils maîtrisés ?

Tout se passe bien sur le métro de Londres. A Doha, nous ne sommes plus très loin de l'inauguration du métro, qui sera opéré par Keolis. Les autres contrats à court terme se déroulent bien. Je suis fier du travail de toutes nos équipes. . Nous sommes passés d'une situation où on était challengé à un horizon désormais dégagé.

Avez-vous gagné le Grand Paris ?

Le Grand Paris est le plus grand projet de transport urbain européen, d'une envergure sans précédent. Nous faisons équipe avec Siemens, avec qui nous coopérons depuis longtemps, notamment à Paris. Aujourd'hui, le marché n'a pas encore été attribué par la Société du Grand Paris mais nous sommes confiants. Toujours en France, Thales s'est également positionné sur l'appel d'offres du métro de Marseille avec CAF.

[Michel Cabirol](#)

LE FIGARO – 27/09/2018

10 Vingt-trois grands ponts ont besoin de travaux en France



Le ministère des Transports a publié ce mercredi une liste répertoriant 164 des plus grands ouvrages du pays. Fin 2017, deux ponts nécessitaient une intervention urgente: le viaduc de Caronte (Bouches-du-Rhône), et le viaduc d'Echinghen (Pas-de-Calais).

Après [l'effondrement du pont Morandi à Gêne](#) en Italie le 14 août dernier, qui a fait 43 morts, la ministre française des Transports, Elisabeth Borne, avait promis la transparence sur l'état des grands ouvrages du réseau national routier. Comme promis, le ministère des Transports a publié ce mercredi [une liste](#) répertoriant l'état, fin 2017, des 164 gros ponts et viaducs - ceux de plus de 7000 m² - que compte le réseau national. «On a des ponts qui ne sont pas tous tout neufs», a admis Elisabeth Borne mercredi matin au micro de [CNews](#). Récemment en effet, l'Etat a été épinglé dans un rapport commandé par le ministère des Transports sur le soin qu'il porte à ses 12.000 ponts. Les conclusions remises en juillet au gouvernement évaluaient à [30 % la part des ponts nécessitant un entretien ou de grosses réparations](#) et à 7 % ceux «présentant à terme un risque d'effondrement».

Effectivement, les ponts Français sont loins d'être en parfait état. D'après cette liste, amenée à être progressivement complétée, et qui classe l'état des ouvrages en cinq catégories (du 1, très satisfaisant, aux 3 et 3U, nettement plus préoccupants), seulement trois ouvrages étaient considérés en très bon état fin 2017: le viaduc de St André sur l'A43, le viaduc de Millau (sur l'autoroute A75, dans l'Aveyron) et le pont de Normandie (N1029, entre Seine-Maritime et Calvados). La plupart des ponts listés sont répertoriés comme ayant des «défauts mineurs», dont certains «peuvent à court terme affecter la structure», mais ils «ne remettent pas en cause la capacité portante de l'ouvrage», précise le ministère.

Deux viaducs nécessitent «une intervention urgente»

Plus inquiétant, vingt-trois ouvrages avaient besoin fin 2017 de travaux plus ou moins urgents: quinze ponts du réseau routier national concédé et huit autres du réseau non concédé. Parmi ces ponts, deux sont classés dans la catégorie 3U en tant qu' «ouvrages dont la structure est gravement altérée et nécessite une intervention urgente». Il s'agit du viaduc de Caronte sur l'A55 à Martigues (Bouches-du-Rhône), mis en service en 1972 et dont des travaux de réhabilitation ont été engagés depuis 2012.

L'autre mauvais élève est le viaduc d'Echinghen près de Boulogne-sur-Mer (Pas-de-Calais) sur l'A16, géré par la Sanef, et sur lequel des travaux devraient s'achever fin 2019 après une première phase déjà réalisée. Dans un communiqué, la Sanef se veut toutefois rassurante. «Les travaux de réparation nécessaires sont déjà en cours et ne mettent pas en cause la sécurité du viaduc, ni celle des utilisateurs.» La société autoroutière explique avoir constaté, lors de travaux de maintenance en octobre 2017 «des signes de corrosion sur des câbles de précontraintes de ce viaduc», en avoir «immédiatement informé les autorités», «pris des dispositions de restriction de circulation, et parallèlement, «commandité une expertise détaillée».

Une liste parfois datée

Cette classification s'avère parfois un peu datée. Le viaduc de Gennevilliers sur l'A15 (entre les Hauts-de-Seine et le Val-d'Oise), dont [un mur de soutènement s'est affaissé en mai](#), n'est pas répertorié comme devant être réparé en urgence. Celui de l'île de Ré (Charente-Maritime) dont [l'un des 72 câbles de tension a cédé récemment](#), sous l'effet de la corrosion, ne figure même pas dans le classement. Le ministère souligne d'ailleurs que cette liste est avant tout «un outil pour indiquer le niveau des

réparations nécessaires et leur degré d'urgence. Elle ne traduit pas de risque de sécurité.» «Le réseau est sûr en France», insiste-t-on dans l'entourage de la ministre. «Il est vraiment sous surveillance renforcée!»

[Clémentine Maligorne](#)

LE MONDE – 27/09/2018

11 Le démarrage laborieux de la carte d'identité des ouvriers du bâtiment



Créé pour lutter contre le travail illégal, le nouveau sésame des chantiers est encore très peu contrôlé par l'inspection du travail.

Les professionnels du bâtiment et des travaux publics la réclamaient à cor et à cri : la [carte d'identification professionnelle du bâtiment et des travaux publics](#) (BTP) est définitivement entrée en vigueur le 1^{er} octobre 2017 pour lutter plus efficacement contre le travail illégal et la fraude au travail détaché. Mais après un an d'existence, elle est encore loin d'avoir fait ses preuves.

Chaque salarié est, depuis cette date, censé porter en permanence sur lui, pendant le chantier, une carte établie par la Caisse des congés payés du bâtiment et fournie par son employeur, moyennant 10,80 euros. Elle précise son identité, photo à l'appui, mais surtout son statut : salarié, intérimaire ou travailleur détaché, c'est-à-dire des salariés étrangers européens envoyés en France pour des missions théoriquement temporaires. Un code QR doit permettre le contrôle rapide des informations par les inspecteurs du travail, munis d'une application ad hoc pour smartphone.

Fin juillet, sur un effectif global de 1,63 million de salariés, 1,3 million de cartes avaient été délivrées par environ 75 % des entreprises, dont environ 81 000 à des travailleurs détachés. Mais le déploiement s'est opéré lentement, région par région, commençant par le Sud-Ouest et finissant par l'Ile-de-France. Ce n'est que fin août que les inspecteurs d'Ile-de-France, par exemple, se sont vus équiper des indispensables lecteurs de code QR (dont les gendarmes devraient également être bientôt munis).

Obstacles

Non seulement ces débuts ont été lents mais d'autres obstacles ont entravé l'efficacité de cette carte. « *De toute façon, personne ne la porte sur le chantier car on ne nous la demande jamais. Les ouvriers sont d'ailleurs réticents à garder leurs papiers sur eux, de peur de les perdre* », confie Afonso Fontes Teixeira, syndicaliste CGT et maçon dans une importante entreprise du BTP. « *Ça ne sert à rien, parce qu'il n'y a pas de contrôles, les inspecteurs du travail sont débordés et manquent d'effectifs* », renchérit Abdel Hadjerab, délégué syndical CGT chez Spie Batignolles Sud-Est.

Une telle carte n'a de sens que si les contrôles suivent. Or l'inspection du travail, en pleine réorganisation, continue de perdre des agents, et la mobilisation des administrations contre le travail illégal semble faiblir. Selon Jérôme Schiavone, secrétaire général adjoint du Syndicat national travail emploi formation (Syntef-CFDT), l'actuelle ministre du travail, Murielle Pénicaud, a, au cours d'une

réunion fin juin, « remonté les bretelles des inspecteurs du travail, car les objectifs de contrôle sont loin d'être remplis », avec 500 contrôles mensuels, tous secteurs confondus, contre les 1 500 attendus.

Ce corps a perdu 250 emplois en cinq ans. « On a l'impression qu'il y a en effet moins de contrôles sur les grands chantiers et aucun chez les particuliers, qui, comme toujours, échappent totalement au dispositif », estime Jacques Chanut, président de la Fédération française du bâtiment (FFB). « Nous n'avons pas de nouvelles du ministère du travail sur ce dossier, alors qu'au cours du quinquennat précédent, nous étions régulièrement informés par la ministre Myriam El Khomri », rappelle Patrick Liebus, président de la Confédération des artisans et petites entreprises du bâtiment (Capeb).

La concurrence du travail détaché se fait pourtant de plus en plus féroce dans le bâtiment, avec un recours massif des grands groupes. En 2017, 516 101 travailleurs détachés ont été déclarés, soit 46 % de plus qu'en 2016, dont 122 420 dans le BTP, loin des 81 000 cartes distribuées : plus de 40 000 d'entre eux n'auraient donc pas la carte.

Des filières organisées

Et tout cela ne dit rien des fraudes, du travail au noir et ses filières organisées pour accomplir des travaux chez des particuliers, mais aussi œuvrer sur de grands chantiers, parfois publics. Une récente affaire a révélé l'emploi, sur un chantier du métro parisien, d'une trentaine de travailleurs turcs et kurdes sans contrat de travail, ni fiche de paie, ni salaire, depuis deux à six mois. C'est une grève, entamée en janvier, qui a suscité le soutien de la CGT et attiré l'attention des médias. En cause, FH Services, sous-traitant de Sogea TPI, une filiale de Vinci, qui a finalement embauché et régularisé 18 de ces travailleurs.

Les chiffres

- 1,63 million de salariés sont concernés par la carte d'identification professionnelle du BTP, dont 1,4 million de salariés d'entreprises, 120 000 intérimaires et 110 000 travailleurs détachés.
- 1,3 million de cartes avaient été distribuées fin juillet, dont 80 927 à des travailleurs détachés.
- En 2017, on dénombrait 516 101 travailleurs détachés déclarés (contre 68 071 dix ans auparavant), tous secteurs confondus hors transports.

Un peu moins d'un quart sont dans le BTP, soit 122 420 salariés.

« Nous découvrons des montages de plus en plus sophistiqués pour faire venir en France des travailleurs détachés dans le cadre de prestations de services internationales, par exemple des Roumains embauchés par une entreprise « boîte aux lettres » italienne ou chypriote, qui n'ont pas d'activité réelle dans ces pays, explique Marina Mesure, conseillère de la CGT Construction sur les questions européennes. Il est très difficile de retracer le paiement des cotisations sociales, santé et chômage, qui ne bénéficieront de toute façon pas à ces travailleurs. Et la récente révision de la directive Bolkenstein n'y changera rien, puisqu'elle a seulement réduit de 24 à 18 mois la durée de ces missions qui n'est déjà, en moyenne, que de 103 jours. Nous demandons un contrôle sur l'activité réelle de ces entreprises dans le pays d'origine, avec un seuil de 25 % de chiffre d'affaires réalisé sur place et six mois d'affiliation préalable. » La question du seuil minimal d'activité devrait bientôt faire l'objet de négociations au niveau européen.

Le cas d'un électricien roumain, missionné sur un chantier naval de la DCNS, à Saint-Nazaire, illustre les difficultés dans le respect des règles du travail détaché, où le salarié doit être payé au même niveau qu'un homologue français, excepté les cotisations sociales, payées dans son pays d'origine.

Embauché par la société de droit roumain Imsat, il a contesté un salaire inférieur à la convention collective française et, avec le soutien du syndicat CGT de Lorient, obtenu de la Cour d'appel de Rennes, le 14 juin 2017, des compléments de salaire, des congés payés, des heures supplémentaires et divers frais pour un montant de 35 000 euros. Mais il n'arrive pas à se faire payer, le bureau français de

la société Imsat, à Marseille, étant désormais fermé. Pourtant, une autre filiale d'Imsat a, depuis, dépêché des travailleurs roumains sur le chantier de l'EPR de Flamanville ; et Imsat est elle-même filiale à 51 % de la société française SNEF.

Par [Isabelle Rey-Lefebvre](#)

LE PARISIEN – 27/09/2018

12 Doctolib va se lancer dans la télémédecine



Stanislas Niox-Chateaux, 31 ans, est le co-fondateur et président de Doctolib, et assure qu'il ne veut pas « d'une pratique marchande de la télémédecine ».

En janvier 2019, on pourra réserver sa e-consultation sur le site Doctolib, dont 60 000 médecins sont déjà partenaires.

C'était prévisible. « Inventer l'hôpital et le cabinet médical de demain », telle était l'ambition de Stanislas Niox-Chateau, « dès le départ en 2013 », lorsqu'il a fondé le site [Doctolib](#). Cinq ans plus tard, la start-up se lance dans la télémédecine. « On proposera à partir de janvier 2019 un service de téléconsultations », révèle au Parisien - Aujourd'hui en France son président fondateur, qui inaugure ce jeudi matin le plus grand centre français de recherche en e-santé.

Avec 20 millions de visites par mois et 60 000 médecins connectés, Doctolib, qui [a racheté en juillet Mondocteur, son principal concurrent](#), et impose petit à petit son agenda en ligne dans les hôpitaux, est devenu incontournable dans la santé.

Un groupe de travail avec 500 professionnels de santé

Si on n'a pas vu Doctolib s'afficher sur la [ligne de départ des télé consultations le 15 septembre](#) dernier, date de leur prise en charge par l'assurance maladie, c'est simplement « parce que nous y travaillons tranquillement : je ne veux pas d'une pratique marchande de la télémédecine », justifie le patron de 31 ans, qui emploie désormais 650 salariés.

« 500 professionnels de santé réfléchissent actuellement avec nous pour créer le bon concept et les bons outils afin d'offrir le meilleur service », précise cet ancien champion de tennis.

« Doctolib permettra la prise de rendez-vous en ligne, sur smartphone ou sur ordinateur, aux heures choisies par le patient, avec tous les types de praticiens, du généraliste aux spécialistes en passant par les chirurgiens-dentistes, travaillant en ville ou à l'hôpital », détaille Stanislas Niox-Chateau.

Pour cela, il peut s'appuyer sur la force de frappe que représente son réseau de médecins traitants et spécialistes installés dans les territoires ou dans des structures de proximité, telles que les maisons pluridisciplinaires ou centres de santé.

Des téléconsultations remboursées

« On veut respecter le parcours de soins du patient », explique encore Stanislas Niox-Chateau. Une stratégie qui, assure-il, « garantira sur tout le territoire une prise en charge à 100 % des consultations par l'assurance maladie et les complémentaires santé, puisque nous respectons les règles arrêtées » par le texte de référence qui définit ce que doivent être la télémédecine et les conditions de sa prise en charge. Un marché évalué à 2,2 milliards d'euros en 2020.

Et les projets de Doctolib ne s'arrêtent pas là. Déjà présente en Allemagne, où 2000 médecins utilisent son agenda en ligne, la plateforme compte offrir aux patients d'outre-Rhin le même service de télémédecine dès 2019. « Nous serons alors la première plateforme européenne de e-santé en Europe », s'enthousiasme déjà le président de l'entreprise.

Daniel Rosenweg

::: SOCIAL

LES ECHOS – 27/09/2018

13 Prime d'activité : les revalorisations seront ciblées sur les salariés au SMIC



Tous les bénéficiaires de l'allocation vont toucher 20 euros de plus par mois début novembre. Mais au cours des trois prochaines années, les hausses programmées (60 euros) se concentreront sur ceux qui gagnent autour du SMIC.

Comme [promis par Emmanuel Macron](#) durant la campagne présidentielle, la prime d'activité va bien augmenter de 50 % au niveau du SMIC sur le quinquennat. Cette allocation créée en 2016 (issue de la fusion de la prime pour l'emploi et du RSA activité), qui procure un complément de revenu aux travailleurs pauvres et modestes, va donc augmenter de 80 euros par mois pour un smicard vivant seul d'ici à 2022. L'objectif est d'inciter les bénéficiaires à prendre ou à garder un emploi, même peu rémunérateur, en compensant par cette prime la perte de nombreuses aides et allocations.

Coup de pouce de 20 euros par mois

La première étape aura lieu début novembre, avec la revalorisation du montant forfaitaire de la prime d'activité. Ce coup de pouce de 20 euros par mois profitera aux 3,2 millions de ménages allocataires dans l'année. Il viendra [améliorer leurs revenus mensuels](#), au moment où leur salaire net va profiter de la deuxième vague de suppression des cotisations salariales, programmée il y a un an. [La disparition de la cotisation chômage dès octobre](#), pour un smicard, représentera un gain de 14 euros par mois.

Les étapes suivantes sont inscrites dans [le projet de loi de Finances pour 2019](#), présenté lundi. Les salariés rémunérés au SMIC (1.200 euros net) vont à terme gagner 60 euros supplémentaires par mois, et ces augmentations par paliers de 20 euros surviendront en octobre 2019, puis en octobre 2020, et enfin, en octobre 2021. « *Couplées à la suppression des cotisations chômage et maladie, elles permettront de mettre en oeuvre l'engagement présidentiel d'offrir un treizième mois de salaire à ces travailleurs* », expose le projet de budget.

Un « bonus » individuel

Mais contrairement à la hausse généralisée de 2018, les futures augmentations se concentreront sur les personnes au SMIC. En effet, le gouvernement a prévu de créer un « bonus » individuel et de l'intégrer dans le calcul du montant de la prime d'activité. Il atteindra son maximum (20 euros en octobre 2019) pour les travailleurs qui gagnent le SMIC. Au-delà et en deçà de ce niveau de revenu, il décroîtra rapidement. Il disparaîtra totalement à un demi-SMIC, afin de ne pas encourager les temps très partiels.

Selon nos informations, en douze mois, 1,9 million de foyers seulement y auront droit. Ce nouveau bonus est encore plus concentré que celui qui existe depuis le départ dans la prime, et qui atteint son niveau maximal de 67 euros à partir de 0,8 SMIC, sans décroître par la suite. Il prendra d'autant plus d'importance qu'en 2019 et en 2020, le forfait et le bonus initial n'augmenteront pas. Il coûtera 20 millions d'euros en 2019, et 200 millions en 2020.

Instrument clef de l'incitation au retour à l'emploi

L'exécutif avait annoncé l'an dernier que les futures augmentations seraient ciblées, sans préciser dans quelle mesure. Entre-temps, la croissance continue du coût de cette prestation, de 4,5 milliards en 2016 à 5,3 milliards en 2017 à périmètre constant, a provoqué [un coup de chaud à Bercy](#) .

Gérald Darmanin, le ministre de l'Action et des Comptes publics, avait expliqué en mai qu'il fallait « *la réformer* » en arguant qu'elle pouvait dissuader les entreprises d'augmenter les salaires. [Des idées ont alors fusé](#) : abaisser le plafond de revenus pour toucher la prime, qui est de 1,4 SMIC ; rendre temporaire une partie de son montant...

Mais Bercy a rapidement été rappelé à l'ordre par l'Elysée : il ne faut pas abîmer cet instrument clef de l'incitation au retour à l'emploi. Le recentrage de la prime d'activité, budgétée à 6 milliards d'euros en 2019, dont 700 millions de revalorisations, se poursuit donc de façon subtile. Il est déjà sur les rails depuis un an : à partir d'octobre 2018, la révision de la « pente » du cumul de la prime avec les revenus d'activité devrait en effet permettre d'économiser 290 millions en rythme annuel. La hausse forfaitaire, elle, coûtera 900 millions d'euros.

Solveig Godeluck

LES ECHOS – 27/09/2018

14 L'incitation à l'emploi au coeur du chantier social



Le futur revenu universel d'activité doit permettre d'étendre la logique de la prime d'activité à d'autres prestations sociales.

D'ici à la fin du quinquennat, [un revenu universel d'activité va voir le jour](#) . Emmanuel Macron l'a annoncé le 13 septembre. Cette invention, ajout tardif au [plan pauvreté](#) , va au-delà de la promesse de [créer une allocation sociale unique](#) , qui figurait dans le programme présidentiel de 2017. Il s'agit de simplifier le paysage des minima sociaux pour le rendre plus lisible, et de supprimer certaines injustices, [comme le préconisait le rapport Sirugue](#) .

Mais le chef de l'Etat compte également utiliser cette nouvelle prestation pour renforcer sa politique d'incitation au retour à l'emploi, puisque, selon lui, la première des protections sociales est le travail. Ce revenu qui ne sera pas vraiment « universel » (il sera conditionné aux ressources) devrait bien être « d'activité » (il ne sera pas incompatible avec un emploi rémunéré).

Le modèle de la prime d'activité

Le modèle, c'est la prime d'activité. Son montant dépend des ressources du foyer. Quand les aides sociales ou d'autres revenus non liés à l'activité augmentent de 100 euros, la prime diminue d'autant. Mais si les revenus d'activité croissent de 100 euros, la prime ne baisse que de 38 euros (39 euros à partir d'octobre).

Comme le rappelait l'an dernier la députée Stella Dupont, rapporteure spéciale du budget sur la prime d'activité, les chômeurs et les inactifs qui reprennent un emploi risquent d'être soudain assujettis à l'impôt sur le revenu, de perdre des aides sociales (logement, tarif social pour l'électricité, coups de pouces offerts par les collectivités pour le transport ou la cantine...) et de dépenser plus pour la garde d'enfants ou pour se déplacer.

Un retour aux sources

A l'avenir, les prestations qui seront fondues dans le revenu universel d'activité devraient donc obéir à la même logique d'incitation à l'emploi. Ce serait un retour aux sources pour le revenu de solidarité « active » (RSA). Et une innovation pour les aides au logement, qui figureront aussi dans cette nouvelle allocation, selon la ministre des Solidarités, Agnès Buzyn.

En attendant, [les prestations sociales vont être toilettées](#) pour entrer dans ce nouveau cadre. A partir d'avril, les aides au logement ne seront plus versées avec deux ans de décalage. Leur montant s'adaptera trimestre après trimestre aux revenus des allocataires sur une année glissante - exactement comme la prime d'activité.

Les ressources prises en compte pour le calcul seront également « figées » sur trois mois, afin de ne pas réclamer des indus ou rendre des trop-perçus en permanence. Le revenu de solidarité active a lui aussi été converti à ce modèle fin 2017. Les prestations familiales devraient emprunter le même chemin par la suite, qu'elles entrent ou non dans le futur revenu universel d'activité.

Solveig Godeluck

::: POLITIQUE

LA TRIBUNE – 27/09/2018

15 A Marseille, le "coup de gueule des territoires" contre l'«ultra-centralisation»



De gauche à droite : Dominique Bussereau (ADF), André Laignel (CFL), Hervé Morin (Régions de France), Martine Vassal (Bouches-du-Rhône, Aix-Marseille métropole), François Baroin (AMF) et Renaud Muselier (Sud-PACA)

Réunies à Marseille, Régions de France ainsi que les autres associations d'élus locaux, maires de France (AMF) et départements de France (ADF) viennent de créer une nouvelle structure, parrainée par le président du Sénat Gérard Larcher : Territoires unis. Objectif : exiger davantage de décentralisation face au gouvernement qu'ils accusent de tous les maux. Edouard Philippe doit leur répondre ce jeudi.

« *Nous sommes dans un meeting politique avec des militants de la démocratie pour défendre nos territoires auxquels nous consacrons toute notre vie et plus encore.* » A la tête de Régions de France, l'association qui regroupe les 13 régions et qui organise son congrès ces 26 et 27 septembre à Marseille, Hervé Morin donne le ton : davantage de décentralisation, moins de technocratie.

Avec ses confrères maires et présidents de département, avec qui [il avait boycotté la dernière Conférence nationale des territoires en juillet dernier](#), le patron du conseil régional de Normandie lance une nouvelle association pro-collectivités qui veut rassembler toutes les sensibilités politiques : Territoires unis.

« Notre pays meurt à petit feu de son ultra-centralisation ! La France ne peut se résumer à quelques métropoles, est-il dit dans cet "appel de Marseille" signé par 1.200 élus locaux. La décentralisation est une chance. C'est le modèle qui permet de rapprocher les décisions et les investissements. Nous ne sommes pas des opérateurs de l'État, nous demandons un agenda partagé des réformes et une concertation sincère entre l'État et les collectivités. L'avalanche des normes et des réglementations sur les communes doit cesser. »

De la différenciation et des fonctionnaires parisiens sur le terrain

A la tribune, Hervé Morin s'adresse directement à Emmanuel Macron : *Monsieur le président de la République, nous en avons ras-le-bol d'être pris pour des incompetents démagos !* » Le président du conseil régional normand veut conduire la politique de l'emploi, celle de la transition énergétique, comme il entend gérer les ports. En bref, il exige de la « différenciation » : « *Il y a dans chaque territoire des problématiques particulières !* »

Son homologue de l'association des maires de France (AMF), François Baroin, s'emporte à son tour : « *Les communes ne sont pas des filiales ou des succursales de l'État !* » De même, Dominique Bussereau, patron de l'association des départements de France, aimerait que l'État se déconcentre davantage en envoyant, par exemple, 20 % de ses fonctionnaires parisiens auprès des préfets.

Représentant de la chambre des territoires, le président du Sénat Gérard Larcher a, pour sa part, proposé à tous les élus présents de se retrouver très bientôt au Palais du Luxembourg, considérant que « *les collectivités ne peuvent être la plus variable d'ajustement de l'État* ».

Plus tôt, des représentants de la cité phocéenne ont joué les chauffeurs de salle. Le président de la région Sud-Provence Alpes Côte d'Azur, Renaud Muselier, a dénoncé « *un risque d'asphyxie et de fracture* » tandis que Martine Vassal, patronne du département des Bouches-du-Rhône élue récemment à la tête de la métropole Aix-Marseille, a pointé elle aussi « *une recentralisation croissante* ».

Écharpe, morgue et insulte

Sur scène, les représentants des trois collectivités ont toutes et tous manifesté leur mécontentement, à commencer par les maires. Agnès Le Brun, de Morlaix, a évoqué « *une verticalisation* » et « *une injonction permanente* » qui « *dépouillent des prérogatives* ». Le président du Comité des finances locales André Laignel a, lui, tonné que la commune était « *en danger* » :

« Au fur et à mesure qu'on supprime des compétences et des crédits, on a l'impression qu'il nous restera l'écharpe et les mariages ! Il y a un sentiment de morgue, de mépris. J'ai d'ailleurs dit au président de la République les yeux dans les yeux : "Je me suis senti insulté quand vous nous avez accusés d'être clientélistes". »

Idem dans les départements. Le patron de la Côte d'Or, François Sauvadet, a, pour sa part, parlé de « *mise sous tutelle d'une brutalité sans nom* » au sujet de la contractualisation via laquelle les territoires s'engagent auprès de l'État à ne pas dépasser un seuil de dépenses. Ce qui fait dire à son collègue André Viola (Aude) qu'ils sont « *étranglés, garrottés* ».

Un circuit court plutôt qu'un court-circuit entre les deux parties

Même discours du côté des régions. La présidente du conseil régional d'Occitanie, Carole Delga, a ainsi regretté « *une idéologie qui nie les réussites* » sur la réforme de l'apprentissage, assurant que le Medef local s'était opposé à la reprise en main du sujet par les branches professionnelles.

Interpellé par cet appel, le Premier ministre Edouard Philippe, lui-même ancien maire, du Havre, qui leur répondra ce jeudi 27 septembre, en venant faire à Marseille un discours au congrès de Régions de France. François Bonneau, président de la région Centre-Val-de-Loire espère qu'« *un circuit court* » sera rétabli entre le gouvernement et les collectivités. Le cas échéant, ce serait selon lui « *un court-circuit* »...

[César Armand](#)

LE PARISIEN – 27/09/2018

16 Tournée de Macron aux Antilles : «Nous sommes des laissés pour compte»



Fort-de-France (Martinique). Joseph Ravin est inquiet pour son île. Entre les vapeurs sulfureuses des sargasses et l'état des hôpitaux, il a « l'impression que c'est de pire en pire ».

Alors qu'Emmanuel Macron entame ce jeudi un déplacement de quatre jours aux Antilles, ses habitants l'attendent de pied ferme tant les sujets de mécontentement sont nombreux.

Après la rentrée diplomatique à l'[Assemblée générale des Nations Unies à New York](#), Emmanuel Macron s'est envolé pour Fort-de-France, où il doit atterrir ce mercredi soir pour un déplacement de quatre jours aux Antilles alors que la tempête tropicale Kirk menaçait d'arriver ce matin sur les Antilles.

C'est à la Martinique (34 heures) et à la Guadeloupe (27 heures) que le président consacra le plus de temps lors de son périple antillais. Pas moins de six rendez-vous dans trois villes différentes sont à l'agenda de sa première journée martiniquaise. Il sera question de sécurité, de tourisme et [de contamination des terres à la chlordécone](#). En Guadeloupe, deux dossiers prioritaires : l'eau (il y a des coupures dans cette île) et l'invasion des algues sargasses.

Il se rendra également à Saint-Martin (20 heures), où la visite prendra des allures de « réunion de chantier » selon l'entourage du chef de l'Etat qui s'attend à des manifestations « d'impatience » des habitants face à la lente reconstruction de l'île. Puis il fera un saut de puce à Saint-Barthélemy (5 heures), deux îles meurtries [après les passages, il y a un an, des ouragans Irma et Maria.](#)

Emmanuel Macron en profitera-t-il pour se recueillir sur la tombe de Johnny Hallyday ? « Ce n'est pas prévu à ce stade », indique-t-on dans son entourage, peu favorable à une telle séquence. Mais - c'est le charme de ces déplacements - jusqu'à la dernière minute, tout peut changer.

L'humeur n'est pas riante dans les rues de Fort-de-France

En attendant, il faut le dire tout net : l'humeur n'était pas riante dans les rues de Fort-de-France à la veille de l'arrivée d'Emmanuel Macron en Martinique. La vénérable pâtisserie où le candidat d'En marche avait tant ri en décembre 2016 est en congé annuel. Les vendeuses du marché coloré qu'il avait alors tenté de convaincre devant de ravissants étals d'épices ont dû déménager sur un parking peu pittoresque, en raison de travaux.

Pour la carte postale, on passera rue de la République, que le président arpentera ce jeudi. En l'attendant, des ouvriers s'échinent à reboucher les trous de la chaussée. Un passant grince : « Les personnes qui trébuchent toute l'année, on s'en fiche. Mais bon, on pourra au moins remercier Macron pour quelque chose... »

A l'unisson d'une pluie tropicale collante, une drôle de colère bat le pavé. Aux récriminations partagées à 8 000 km de là, sur le continent, s'ajoute un malaise plus spécifiquement martiniquais. C'est d'abord le courroux de Fernande Gobelsan, 73 ans, pimpante dans son chemisier blanc, croix de bois autour du cou, intarissable sur la hausse de la CSG. « J'ai commencé à travailler dans les bananeraies à dix ans, pour six francs par jour ! Aujourd'hui, je suis toute abîmée, et c'est à moi qu'il prend de l'argent ce monsieur Macron », tempête-t-elle.

Que dire des griefs que formule Laurent Mignet, propriétaire d'un petit restaurant, consterné par le prélèvement à la source qui doit entrer en vigueur en 2019. « On va devoir payer le comptable pour le travail supplémentaire que cela va générer », grogne-t-il, comme tant d'autres commerçants, de part et d'autre de l'Atlantique.

Mais, de ce côté de l'océan, il y a d'autres maux. Le coût de la vie qui amenuise le contenu des sacs de course, comme ces 6,35 € qu'il faut déboursier pour quatre pots de yaourt à la vanille au supermarché du coin. La petite délinquance qui parasite le quotidien, contraint les habitants à verrouiller les serrures, fermer les volets de leurs maisons. Ce sont les algues sargasses qui gâchent la vie, la chlrodécone, cet insecticide toxique qui a empoisonné les sols, contaminés les corps...

A la liste des doléances, un nouveau point de crispation est venu s'ajouter lundi. La réforme de l'abattement fiscal dont bénéficient certains ultramarins portée par la ministre Annick Girardin prévoit de modifier les plafonds de ce dispositif. Nombre de Martiniquais s'en inquiètent.

«Macron, il marche pour lui, et puis c'est tout»

« J'ai l'impression que c'est de pire en pire », souffle Joseph Ravin, technicien « frigoriste » de 39 ans. « Les Antilles sont laissées pour compte, c'est lié à notre histoire », explique-t-il, en haussant les épaules. Des exemples ? Les vapeurs sulfureuses des sargasses, ces algues toxiques qu'inhale son cousin installé au Robert, à l'est de l'île. L'état des hôpitaux, où il a contracté une maladie nosocomiale : « J'ai peur d'y aller. C'est insalubre. »

Pire, il semble être résigné. « C'est comme ça, ça a toujours été comme ça, lâche-t-il. Et puis maintenant, Macron... Il n'est ni de droite, ni de gauche. Il marche pour lui, et puis c'est tout. »

Dans ce coin de France, les mots piquent le style du chef de l'Etat. L'évocation de son nom fait bondir un groupe de jeunes. « Il ne nous aime pas, assène Judicaël Jacqua, animateur sportif au chômage. Il nous méprise. »

Un autre monte en pression. « Ici, si on traverse la rue, d'un côté il y a la mer, et de l'autre, vous voulez voir ? », provoque Pierre-Marie Matouba. Le voilà qui change de trottoir et fonce vers un troquet. « C'est vous le patron ? », lance le trentenaire à un homme sans âge qui acquiesce. « Vous avez du travail ? », défie-t-il. La réponse est non.

Près de 20 % de chômeurs dans l'île

« Je ne suis ni un fainéant, ni un paresseux. Je veux trouver du travail, n'importe quoi, chez moi, en Martinique, mais il n'y en a pas », s'emporte l'électricien. Les chiffres sont implacables, près de 20 % de chômeurs dans l'île, plus du double de la moyenne nationale.

Parmi ces travailleurs sans emploi, il y a aussi « Benoît », le faux prénom que cet homme de 35 ans s'est choisi. « Je vends des trucs phytosanitaires au black, je préfère rester anonyme », explique-t-il. Sur le port, difficile de ne pas entendre ses apostrophes à « psycho Macron », qu'il défend ardemment, en ce début d'après-midi, bière à la main. « On ne peut pas rester là à rien faire. Le président veut essayer de casser les routines françaises. Il veut stimuler l'esprit entrepreneurial, c'est ce dont on a besoin ! (sic) » L'humeur peut être riante dans les rues de Fort-de-France.

Ava Djamshidi

L'OPINION – 27/09/2018

17 Edouard Philippe: 500 jours, et après?



L'ex-maire du Havre est à Matignon depuis seize mois. Comme le chef de l'Etat, il doit affronter une impopularité très forte. Mais il n'entend pas changer de stratégie

Edouard Philippe est ce jeudi l'invité de **L'Emission politique sur France 2**. Sur le plateau de Léa Salamé et Thomas Sotto, il affronte notamment Laurent Wauquiez, lors d'un débat très attendu. Le Premier ministre aura participé le matin même au congrès des Régions de France, réuni à Marseille afin de répondre à la colère des collectivités locales.

On appelle cela la politique à l'estomac. Ce mercredi 9 février, Edouard Philippe a une boule au ventre. Le Premier ministre s'apprête à annoncer [l'abandon de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes et l'évacuation de la ZAD](#). Sur ce sujet empoisonné, l'ex-maire du Havre est monté en première ligne. Il a mené lui-même des heures de concertation pour trouver une issue à un dossier qui embarrasse tous les gouvernements successifs depuis bientôt dix ans et où aucune bonne solution n'existe.

Depuis quatre jours, il ne peut plus rien avaler. Aujourd'hui vient l'heure de trancher. Après avoir rendu publique la décision de l'exécutif, le locataire de Matignon devra affronter les députés lors des traditionnelles questions au gouvernement. Edouard Philippe sait que l'accueil sera houleux, qu'il sera accusé d'avoir reculé devant les zadistes. Avant la séance, il voit les députés LREM de Loire-Atlantique pour leur expliquer en priorité les raisons de l'abandon. L'une d'elles est en pleurs. Le Premier ministre est tendu, fermé, agressif : « C'est comme cela. Un point c'est tout. Il n'y a pas de discussion. » Heureusement, Richard Ferrand est là pour détendre un peu l'atmosphère. Une semaine plus tard, quand la tension sera retombée, Edouard Philippe glissera à un ami : « Quand un projet est mal gaulé, je le fais tomber. »

En cette veille d'été, cela recommence. A nouveau, ce poids dans l'estomac... Encore une fois, la séance de questions au Palais Bourbon s'annonce brûlante. Ce 24 juillet, l'affaire Benalla a plongé l'Élysée dans le scandale. Au sein de la Macronie, plus de gens qu'on ne le croit étaient au courant des dérapages du chargé de mission de l'Élysée, le 1^{er} mai. Ce n'était pas le cas d'Edouard Philippe ; celui-ci n'en savait rien, avant que *Le Monde* ne révèle les images. Dans un Hémicycle surchauffé, le Premier ministre est sur le gril : il doit affronter dix questions sur les pratiques du chef de l'État et de son entourage et peser chacun de ses mots.

Whisky. 9 février 2018, 24 juillet 2018. Deux journées particulières dans la vie d'Edouard Philippe à Matignon. Ce jeudi, cela fait 500 jours exactement qu'il est Premier ministre. Et désormais, l'automne est là. L'exécutif a perdu la main sur l'agenda, subissant l'actualité et ses aléas. Après Nicolas Hulot, c'est [Gérard Collomb, autre poids lourd du dispositif, qui annonce de lui-même qu'il s'en ira](#). Toutes les mesures gouvernementales sont noyées dans le brouhaha. Comme Emmanuel Macron, le Premier ministre est touché par une grande impopularité. Il n'en est pas vraiment surpris. Depuis qu'il est à Matignon, Edouard Philippe a souvent prévenu que le trimestre prochain serait plus difficile que celui qui s'écoulait. On y est.

Nuit d'été en ville... En cette fin juillet, [l'affaire Benalla paralyse l'Assemblée](#) et empêche, depuis plusieurs jours, l'examen de la révision constitutionnelle. Il est presque minuit. Nicole Belloubet, Richard Ferrand et Marc Fesneau sont lessivés. Edouard Philippe invite la garde des Sceaux et les présidents des groupes LREM et MoDem à partager un verre de whisky dans son bureau afin de décompresser. Dans ce paysage macroniste où tout s'est défilé, Matignon apparaît comme un pôle de stabilité.

« J'ai vu pas mal de Premiers ministres à l'œuvre. Au bout d'un an, ils étaient à la ramasse. Lui est plein d'allant et ne donne aucun signe de fatigue physique, intellectuelle ou morale », constate [Dominique Bussereau, le président de l'Assemblée des départements de France](#). « Il est appliqué à la tâche. Même si elle est lourde, il prend un réel plaisir à traiter les dossiers », ajoute Philippe Augier, maire de Deauville, qui le connaît bien. « Il prend les choses avec distance. C'est très agréable de travailler avec lui », assure Jacqueline Gourault, ministre (MoDem) auprès de Gérard Collomb. « Ce qui était perçu chez lui comme du dilettantisme avant qu'il ne soit à Matignon est maintenant vu comme une qualité », relève une députée.

Dans son bureau, le chef du gouvernement a apporté deux touches de décoration personnelles. La première est un buste de Hannibal, dont il aime rappeler cette phrase issue de Tite Live : « La véritable sagesse, celle qui guérit les maux (...), consiste à préférer l'utile à l'éclat. » C'est exactement la ligne de conduite qu'il s'est dictée depuis 500 jours. Edouard Philippe a choisi d'être un Premier ministre d'une loyauté sans faille au Président. Le 10 juillet, lors de son discours devant le Parlement réuni à Versailles, Emmanuel Macron se dit favorable à ce que le chef de l'État assiste au débat suivant l'intervention présidentielle devant le Congrès. Le chef du gouvernement est en vif désaccord. Qui l'a su ? Sur rien, il ne lui disputera la lumière.

« Il ne faut jamais oublier les circonstances et les raisons de sa nomination. Dès qu'on le ferait, on perdrait beaucoup », plaide un de ses proches. Cela a un coût. « La rentrée a été mauvaise pour Edouard Philippe. Il a perdu ce qu'il avait gagné au printemps en termes de différenciation avec le Président, diagnostique le sondeur Bernard Sananès. On ne lui reconnaît aucune identité propre, aucune capacité personnelle à peser sur l'action d'Emmanuel Macron. Au fond, il n'est associé à rien en propre. Il aurait pu être l'homme de la réduction des déficits ou celui de la réconciliation avec les territoires, mais ce n'est pas le cas. Il n'est pas une marque ».

Boxeur. Cinq cents jours, et après ? Dans un coin de son bureau, Edouard Philippe a posé un deuxième objet qui lui tient à cœur. C'est un tableau où figure une citation en anglais du boxeur américain Max Baer : « I define fear as standing across the ring from Joe Louis and knowing he wants to go home early. » En français, cela donne : « Je définis la peur comme me retrouver sur le ring face à Joe Louis et savoir qu'il veut rentrer tôt chez lui ». Même pas peur ? Seize mois après le début du quinquennat, les Français se sont braqués. L'exécutif a néanmoins décidé de garder le rythme des réformes. Bientôt viendront la dépendance, la loi bioéthique, [les retraites](#)... Tout cela doit contribuer à la mise en place de « la société de l'émancipation » à laquelle Edouard Philippe aspire : « Un terme positif, qui n'est pas violent, qui résume bien la convergence liberté-responsabilité », argue-t-on à Matignon.

« Emancipation : action d'affranchir ou de s'affranchir d'une autorité, de servitudes ou de préjugés », dit *Le Petit Robert*. Sur un point, il y a un an, Edouard Philippe a appliqué cette définition. [L'ancien LR a choisi de ne pas adhérer à La République en marche](#). Cet acte de liberté vaut encore au chef de la majorité quelques animosités. « Les plus structurés au sein du parti ne lui ont pas pardonné. Qu'il ait un pied dedans et un pied dehors agace », explique un député LREM. « Edouard Philippe veut faire la droite et le centre avec les traits d'union qu'il faut. C'est ce qu'il a fait lorsqu'il était directeur général de l'UMP avec Alain Juppé, c'est ce qu'il veut refaire », le soupçonne François Bayrou. A l'aile gauche de la majorité, d'autres trouvent que le Premier ministre, aidé de Gérald Darmanin et Sébastien Lecornu, venus comme lui de LR, entretient avec un soin particulier les réseaux de droite. Au printemps, l'ex-directeur de cabinet de Nathalie Kosciusko-Morizet à l'Hôtel de Ville de Paris, Pascal Berteaud, a ainsi été nommé directeur général du Cerema, un établissement public.

Secret. Edouard Philippe, lui, n'a jamais regretté de ne pas avoir pris sa carte du parti présidentiel, même si à Matignon, on estime qu'il faudra se reposer la question entre les élections européennes de mai 2019 et les municipales de mars 2020. « Dans la dernière ligne droite électorale du quinquennat, il faudra que le Premier ministre ait l'étiquette LREM », avance un ministre de poids. Mais l'ex-maire du Havre sera-t-il encore à cette place ? « Il a une espèce de conscience que cela peut cesser du jour au lendemain du fait du système institutionnel, où le Président peut décider en une seconde de son destin. De ce fait, il ne prépare rien car, par définition, la suite ne peut pas être la même », décrypte un ami.

Une candidature aux municipales à Paris est néanmoins dorénavant dans un coin de sa tête. Edouard Philippe a toujours pensé que Matignon n'était pas forcément une machine à broyer. « On n'en sort pas automatiquement en lambeaux. Michel Rocard n'est pas sorti en lambeaux. François Fillon non plus », confiait-il en septembre 2017. Depuis, il n'en a jamais dit plus. Edouard Philippe est un homme secret. « C'est un des rares politiques à qui tu peux dire quelque chose, tu sais que cela ne sortira jamais », rapporte le centriste et normand, comme lui, [Hervé Morin](#). « Il a un jardin secret plus grand que le parc de Matignon », avance un proche. Ce n'est pas peu dire.

Edouard Philippe et la majorité: «Je t'aime, moi non plus» //

<https://www.lopinion.fr/edition/politique/edouard-philippe-majorite-je-t-aime-moi-non-plus-163424>

[Ludovic Vigogne](#)

::: INTERNATIONAL

LES ECHOS – 27/09/2018

18 Trump isolé à l'ONU dans sa vindicte contre l'Iran



Le président américain a joué, mercredi, au grand accusateur de l'Iran, de la Chine et de la Russie.

Etait-ce la répétition du bras de fer de février 2013 entre d'un côté les Etats-Unis et le Royaume-Uni décidés à envahir l'Irak et de l'autre la France soutenue par de très nombreux pays ? Mercredi, le conseil de Sécurité qui se tenait en marge de la 73^e [assemblée générale](#) des Nations unies, a été le théâtre des nouvelles tensions dans le monde entre les grandes puissances.

Donald Trump avait voulu donner, pourtant, un côté solennel en présidant lui-même la réunion consacrée à la prolifération des armes de destruction massive. Mais si la grande majorité des quatorze autres membres du Conseil se sont félicités _ avec prudence néanmoins _ des efforts américains pour la dénucléarisation de la péninsule coréenne, [le président américain s'est retrouvé isolé sur l'Iran.](#)

Il a largement repris ses accusations contre le régime de Téhéran et menacé de « *lourdes conséquences* » les pays qui seraient tentés de contourner les sanctions que les Etats-Unis appliquent. Une nouvelle fois, il a défendu sa décision de se retirer de l'accord international de 2015 visant à empêcher l'Iran de poursuivre son programme nucléaire à des fins militaires en limitant sa capacité d'enrichissement d'uranium.

Une stratégie de long terme

Mais Donald Trump, qui a lu un texte sans en dévier, a dû ensuite écouter sans sourciller les autres intervenants défendre cet accord. Emmanuel Macron a ainsi souligné que Téhéran respectait ses engagements. Le chef de l'Etat français a estimé néanmoins nécessaire d'aller « *plus loin* » en ouvrant des discussions sur les questions des missiles balistiques de l'Iran et de la stabilité régionale. Pour le président français il est nécessaire de « *bâtir ensemble une stratégie de long terme pour la gestion de cette crise qui ne peut se réduire à une politique de sanctions et de containment* » (endiguement, NDLR).

Mais à la différence de 2013 lorsque Tony Blair avait décidé de s'aligner sur George W. Bush, Theresa May a serré les rangs des Européens face à Donald Trump sur l'Iran.

Et le ministre russe des Affaires étrangères Sergueï Lavrov a affirmé, insidieusement, que « *la destruction du plan d'action global commun serait contre-productive pour les efforts de dénucléarisation de la péninsule coréenne.* »

L'Iran n'était pas la seule pomme de discorde. [L'affaire Skripal](#) et la Syrie ont fourni l'autre terrain de divergences. Sergueï Lavrov a une nouvelle fois défendu le régime de Bachar al-Assad, mis en cause par les Européens et les Américains pour avoir utilisé des armes chimiques contre sa population.

Mais si les attaques ont fusé de toute part, notamment un discours enflammé du président bolivien Evo Morales contre les Etats-Unis, Donald Trump est monté au créneau pour [dénoncer la Chine qui tenterait, selon lui, « d'interférer dans les élections de novembre 2018 contre mon administration »](#). Ce qu'a démenti le ministre chinois Wang Yi.

Jacques Hubert-Rodier

Vous souhaitant une bonne journée.

Bien à vous,

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

