

Table des matières

1	50 milliards de baisses d'impôts pour les entreprises? La belle com' de Bercy	1
2	Le gouvernement défend son programme de privatisations	3
3	Guillaume Pepy : « Il ne peut pas y avoir de SNCF à deux vitesses ».....	5
4	Carlos Tavares : «PSA lance une offensive sans précédent sur les véhicules électriques».....	8
5	Pour les «Goodyear» d'Amiens-Nord, un procès au Zénith.....	13
6	Happychic, Chaussexpo, Pimkie... des milliers d'emplois menacés dans l'habillement .	14
7	EPR de Flamanville : EDF accusé de «défaillance» par le gendarme du nucléaire	16
8	La formation en situation de travail prête à décoller	17
9	Macron et Philippe, un duo dans la tempête.....	19
10	Retraite : 38 ambassadeurs pour porter la réforme	21
11	Theresa May, «dancing queen» du Brexit	23

::: ECONOMIE

L'OPINION – 04/10/2018

1 50 milliards de baisses d'impôts pour les entreprises? La belle com' de Bercy



Les entreprises françaises ont amélioré leurs marges mais ces dernières restent inférieures à celles de leurs concurrents européens

En dépit de la baisse des prélèvements sur les entreprises engagée depuis 2014, la balance du commerce extérieur ne s'améliore pas. Le déficit commercial sera encore de 65 milliards en 2018 et 2019

Le rapport économique, social et financier annexé au projet de loi de finances fait le bilan de quatre années de baisses de charges en faveur des entreprises. Une analyse qui cumule toutes les baisses pour redresser de la compétitivité des entreprises, mais qui oublie de mentionner toutes les hausses.

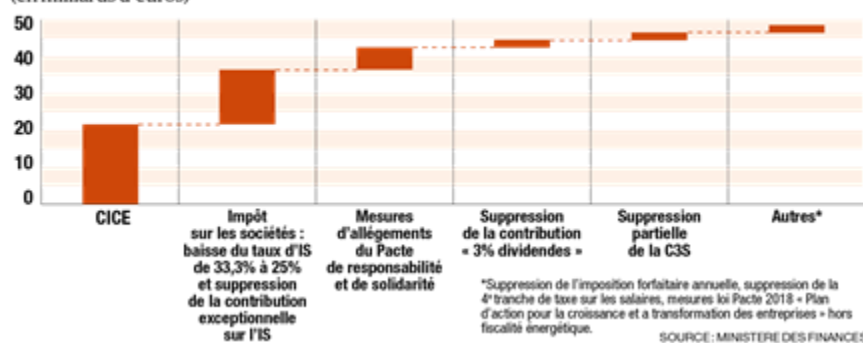
« **De l'ordre de 50 milliards d'euros** ». Le chiffre est impressionnant mais bien dissimulé en bas d'un encadré relégué à la page 144 de l'obscur « [rapport économique, social et financier](#) » (RESF), l'un des nombreux documents budgétaires annexés au projet de loi de finances. Pas le plus grand succès littéraire de la rentrée. Selon les experts de Bercy, cette somme rondelette représente le total des

baisses d'impôts octroyées aux entreprises depuis le virage social-libéral du quinquennat Hollande, en 2014, et donc l'effort de l'Etat en faveur de la compétitivité des entreprises.

Pour y arriver, le ministère de l'Economie et des Finances a fait l'addition de plusieurs mesures. La transformation du CICE en baisses de charges représente d'abord une « baisse du coût du travail d'environ 20 milliards d'euros par an permet[ant] de soutenir, dans la durée, l'emploi et la compétitivité des entreprises en France, notamment via la restauration de leurs marges ». Le Pacte de responsabilité et de solidarité mis en place par François Hollande « a également permis d'alléger significativement le coût du travail via les cotisations patronales, pour une baisse de cotisations pérenne d'environ 6 milliards d'euros par an ». Aussi engagée sous le précédent quinquennat, la baisse du taux de l'impôt sur les sociétés (IS) prolongée par Emmanuel Macron va représenter une baisse supplémentaire de 11 milliards d'euros d'ici la fin du quinquennat, en le ramenant de 33,33 % à 25 %.

Baisse des prélèvements sur les entreprises entre 2014 et 2022

(en milliards d'euros)



« **Petites taxes** ». Le rapport cite aussi la suppression de l'imposition forfaitaire annuelle (IFA) en 2014 (400 millions), la suppression de surtaxe d'IS pour les grands groupes en 2016 (2,5 milliards), l'abrogation de la taxe de 3 % sur les dividendes en 2018 (10 milliards en partie compensés par une nouvelle taxe exceptionnelle sur les grands groupes de 5 milliards), l'abattement de 2 milliards d'euros sur la C3S (contribution sociale de solidarité des sociétés) et la suppression à horizon 2020 de 25 « petites taxes » dont le rendement est inférieur à 150 millions d'euros par an.

La compétitivité des entreprises s'est-elle améliorée pour autant ? Pas vraiment. Malgré toutes ces baisses, « le taux de croissance des exportations de la France reste plus faible que celui de nos voisins européens », constate Antoine Goujard, économiste à l'OCDE. [Le commerce extérieur est toujours dans une situation critique](#) avec une prévision de déficit de 65 milliards d'euros pour 2018 et 2019. « Le problème, c'est que le taux de marge des entreprises françaises a beau s'être redressé, il reste sensiblement inférieur à celui de nos concurrents étrangers. Cela pèse sur l'investissement depuis des années », explique le numéro deux du Medef, Patrick Martin.

Car Bercy oublie de dire que ces 50 milliards d'euros de baisses d'impôts enregistrés depuis 2014 sont d'abord une compensation de la flambée des prélèvements obligatoires enregistrée entre la fin du quinquennat Sarkozy et le début du quinquennat Hollande. Pour les seules entreprises, l'OFCE avait estimé la facture à près de 20 milliards d'euros uniquement sur 2012 et 2013. « Il faut voir d'où nous venons. Sur 20 ans, le cumul des mesures fiscales est négatif », souligne Patrick Martin, qui rappelle que « les entreprises françaises supportent toujours le plus fort taux de prélèvements obligatoires de l'OCDE ».

Bercy oublie également de dire que pendant que la pression fiscale et sociale baissait au niveau national, elle augmentait au niveau local. « Avec 48 milliards d'euros, le rendement de la fiscalité locale est supérieur à celui de l'IS ou de l'impôt sur le revenu », rappelle Patrick Martin, qui estime que si le montant de 50 milliards d'euros peut paraître « spectaculaire », il ne s'agit que d'une « neutralisation partielle » des hausses subies par les entreprises ces dernières années.

Et ce ne sont pas les 18,8 milliards de baisses supplémentaires sur les entreprises annoncées par le [gouvernement](#) pour 2019 qui impressionnent le Medef. Selon le président délégué de l'organisation patronale, ce montant relève uniquement de la communication. Une fois la bascule du CICE neutralisée

- simple effet de trésorerie - les impôts sur les entreprises augmenteront en réalité de 4 milliards d'euros estime ce dernier.

Le Trésor a beau faire la promotion « de nombreuses mesures d'allègement de la fiscalité et de cotisations au profit des entreprises (...), pour des montants très significatifs, permettant d'améliorer leur compétitivité », il reste encore du pain sur la planche. Notamment du côté des impôts de production qui pèsent toujours 70 milliards d'euros de plus en France qu'en Allemagne.

Alain Bentéjac, président des conseillers du commerce extérieur de la France : «Les incertitudes politiques en Europe sont le principal danger pour notre commerce extérieur» //

<https://www.lopinion.fr/edition/economie/incertitudes-politiques-en-europe-sont-principal-danger-notre-commerce-163874>

Raphaël Legendre

LE FIGARO – 04/10/2018

2 Le gouvernement défend son programme de privatisations



Interrogé sur le désengagement de l'État d'Aéroports de Paris, de la Française des jeux et d'Engie, le ministre de l'Économie a notamment expliqué que le rôle de l'État n'était pas de «toucher des dividendes».

Aux prises avec une loi Pacte en forme de patchwork rassemblant des mesures très diverses, l'opposition a choisi de cogner sur son volet le plus emblématique: celui des privatisations. Le texte porté par le ministre de l'Économie, Bruno Le Maire, prévoit en effet d'autoriser le gouvernement à **privatiser Aéroports de Paris (ADP), La Française des jeux (FDJ)** et à réduire encore la participation de l'État chez Engie (24 % et 30 % des droits de vote).

Les députés, qui débattent du projet de loi depuis une semaine, ont attaqué mercredi l'examen des articles consacrés à ces opérations, dans une ambiance surchauffée par le climat créé par la démission de Gérard Collomb. Au PS, c'est l'ancien collaborateur d'Arnaud Montebourg puis de François Hollande, Boris Vallaud, qui monte au front. «Renoncez à ces privatisations!», a-t-il lancé au ministre, affirmant qu'elles seront à la fois «une aberration économique et une erreur stratégique».

Bruno Le Maire a renvoyé au député le bilan de sa famille politique: «Vous parlez en expert, c'est un gouvernement socialiste (celui de Lionel Jospin, NDLR) qui a le plus privatisé!» Les formules sont des classiques du genre parlementaire, mais l'échange témoigne de ce que, même en défendant un texte de privatisation, on ne veut pas dans la classe politique française en général et chez ce gouvernement en particulier, s'afficher comme celui qui aura le plus vendu... Le précédent des autoroutes, rappelé par Éric Woerth (LR), reste dans les esprits.

Face à l'opposition qui l'accuse sans surprise de «brader les bijoux de famille», Bruno Le Maire répond que c'est pour une bonne cause: désendetter l'État, et alimenter le fonds pour l'innovation de rupture qui était au programme d'Emmanuel Macron. L'opportunité de créer celui-ci - pour 10 milliards d'euros - fait moins débat que la façon de l'abonder. Pour Boris Vallaud, il est inutile de lâcher des participations qui

rapportent des dividendes quand on peut comme l'État s'endetter à taux très bas. Réponse de Le Maire, qui revendique de «redéfinir les rôles respectifs de l'État et des entreprises»: «Le rôle de l'État n'est pas d'encaisser des dividendes», ni d'exposer le fonds à leur volatilité.

Patience requise

Les opérations envisagées chez ADP, la FDJ et Engie peuvent au total rapporter en théorie près d'une vingtaine de milliards d'euros à l'État. En Bourse, ses 50 % d'ADP valent 9,5 milliards et ses 24 % d'Engie 7,8 milliards. La FDJ n'est pas cotée, mais pourrait être valorisée autour de 3 milliards d'euros. Tout ne sera pas vendu. Le gouvernement a prévu de conserver une minorité de blocage à la FDJ. Il se garde la possibilité de rester symboliquement au capital d'ADP, dont le caractère «stratégique» a été souligné par de nombreux députés, même si cela paraît peu probable tant Bruno Le Maire a insisté sur le fait qu'une bonne régulation valait mieux qu'une participation pour que l'État joue son rôle dans le secteur aéroportuaire. Guillaume Kasbarian (LaREM) a insisté: «Réguler, ce n'est pas posséder. Protéger, ce n'est pas détenir.»

S'agissant d'Engie, rien n'est programmé. «Le niveau de participation de l'État n'a pas encore été arbitré [...] Nous nous donnons (de la) flexibilité», avait expliqué le ministre pendant les débats en commission, ajoutant, sibyllin: «Essayons de poser le vrai problème: [...] Quel est l'avenir d'Engie? L'entreprise sera-t-elle seule ou adossée à d'autres partenaires?»

Il faudra de la patience pour que les privatisations d'ADP et de la FDJ aient lieu. Le calendrier parlementaire laisse envisager une adoption de la loi Pacte au printemps 2019. Et les deux opérations s'annoncent complexes. Concernant la FDJ, pour laquelle Bruno Le Maire rêve de réaliser une opération d'actionnariat populaire, le gouvernement doit d'abord mettre en place une nouvelle autorité de régulation.

Pour ADP aussi, plusieurs préalables sont nécessaires. L'entreprise, pleinement propriétaire de ses installations et terrains, sera transformée en modèle concessif dont les actifs reviendront à l'État dans... 70 ans. Il faut donc indemniser la société de cette expropriation à terme, ce qui promet de sacrés calculs.

Les modalités de la privatisation ne sont pas encore connues, même si le gouvernement a accepté d'ouvrir la possibilité d'une participation des collectivités franciliennes. Le futur cahier des charges fixera les critères - prix et projet - de l'opération, et déterminera ainsi s'il y a ou non prise de contrôle du groupe ADP, et par quel type d'acteur, financier ou industriel, seul ou en consortium. Chacun s'inquiète que l'opération ouvre la porte à, comme l'a dit Éric Woerth, «l'actionnaire non souhaitable» pour ne pas dire chinois. On sait en tout cas le groupe français Vinci, déjà actionnaire d'ADP, très motivé pour une opération qui lui permettrait de consolider massivement sa position.

Les nouvelles mesures validées par les députés

Lors de l'examen de la loi Pacte, l'Assemblée nationale a voté un assouplissement du cadre autorisant **les expérimentations de véhicules autonomes**. Le texte ouvre notamment la possibilité de mener des expérimentations en l'absence d'un conducteur à l'intérieur du véhicule. L'Assemblée nationale a aussi validé l'instauration d'un cadre juridique pour «**l'affacturage inversé**», une mesure qui doit permettre d'améliorer la trésorerie de certaines petites et moyennes entreprises.

L'affacturage, qui n'avait jusqu'alors pas de régime légal propre, est une technique de financement qui prévoit la conclusion d'une convention entre un établissement de crédit (affactureur) et une entreprise (fournisseur), qui transfère ses créances. L'affactureur paye les factures de manière anticipée, en assure le recouvrement et assume le risque de non-paiement, en se rémunérant en prélevant une commission. Les députés ont également adopté un amendement au projet de loi qui prévoit d'établir **une nouvelle gouvernance pour la Caisse des dépôts et consignation (CDC)**.

La future autorité de régulation des jeux d'argent pèse sur l'avenir de la FDJ //

<http://premium.lefigaro.fr/societes/2018/10/03/20005-20181003ARTFIG00290-la-future-autorite-de-regulation-des-jeux-d-argent-pese-sur-l-avenir-de-la-fdj.php>

Bertille Bayart

::: ENTREPRISES

LES ECHOS – 04/10/2018

3 Guillaume Pepy : « Il ne peut pas y avoir de SNCF à deux vitesses »



Le patron du groupe ferroviaire dévoile les contours de la « nouvelle SNCF ». Il annonce, dans le cadre du futur contrat social, que des efforts seront demandés aux salariés sous statut.

Préparation de l'ouverture à la concurrence, nouveau pacte social, offensive commerciale... A l'occasion du séminaire annuel des cadres de la SNCF, qui se tient mercredi et jeudi au Stade de France, le patron du groupe Guillaume Pepy présente dans une interview aux « Echos » ce que sera la « nouvelle SNCF » issue de la réforme ferroviaire.

Où en êtes-vous dans la mise en pratique de la réforme ferroviaire votée au printemps ?

Nous faisons feu de tout bois. Au 1^{er} janvier 2020, il faut un nouveau groupe, largement transformé et prêt à fonctionner. Pour la SNCF, ce sera une seconde naissance, comparable à la création de l'entreprise en 1937. Cela réussira grâce à la mobilisation du management et des salariés. Nous le faisons en approfondissant la stratégie actuelle, et avec une double obsession. D'abord, délivrer la promesse faite aux clients pendant la réforme : plus de trains, et des transports de meilleure qualité. Avec un focus particulier sur nos fondamentaux, que sont la sécurité, la régularité et l'information voyageurs. Dans le même temps, il faut être prêt à [affronter la concurrence](#) . Dans quinze mois, les premières décisions d'appels d'offres vont tomber. Il faut absolument accélérer notre préparation, même si beaucoup a déjà été fait.

Qui seront vos futurs concurrents ?

Certains sont attendus, comme Transdev, RATP, Trenitalia ou Deutsche Bahn, les « collègues » du secteur. Mais de nouveaux acteurs vont apparaître dans la [chaîne de valeur](#), notamment des plates-formes, comme Flixbus, qui est déjà devenu en Allemagne Flixtain. Dans un marché qui s'ouvre, les frontières bougent : Engie est notre fournisseur d'énergie, mais le groupe est aussi intégrateur de solutions systèmes dans un appel d'offres à Toronto, en concurrence avec notre consortium ! Nous devons nous préparer à ce nouveau monde.

Pour cela, il vous faut améliorer votre productivité...

C'est un chantier majeur pour l'ensemble du groupe : nous devons réduire tous les coûts du ferroviaire. Dans les quatre ans qui viennent, nous devons réduire des deux-tiers l'écart qui nous sépare de nos futurs concurrents. Nous continuerons à gagner en efficacité industrielle, grâce au numérique. Nous

avons par exemple présenté un prototype de train fret digital, qui affiche 30 % de gains de productivité sur tous les processus de production, alors que les progrès étaient marginaux depuis cinquante ans. Mais les gains de productivité passeront également par la construction d'un nouveau pacte social, la remise à plat de l'organisation du travail au niveau local, une polyvalence accrue... Au total, les gains de productivité doivent passer de 2,2 % par an en moyenne à près de 3 %.

Après la grève historiquement longue de ce printemps, les salariés sont-ils prêts à vous suivre ?

Ils veulent aller de l'avant. Nombre d'entre eux conservent [une opinion négative de la réforme](#), mais maintenant, un nouveau chapitre s'ouvre. Les cheminots veulent des réponses sur leur avenir. Sur ce point, le sujet des compétences est crucial : d'ici à 2026, de 10 à 15 % des 140.000 postes actuels vont disparaître du fait de la digitalisation. D'autres vont naître de la croissance du trafic et des innovations industrielles. Et 35 % des postes vont voir leur contenu changer radicalement. Pour une entreprise industrielle, c'est un choc sans précédent. Les salariés se posent des questions sur le maintien de leur employabilité. Nous leur apporterons des réponses précises.

Que prévoyez-vous ?

Nous allons conduire un programme sans précédent de développement des compétences de près de 1 milliard d'euros. Et nous allons favoriser la mobilité, géographique et professionnelle, à l'intérieur mais aussi à l'extérieur du groupe, pour ceux qui voudront poursuivre un autre projet. Par ailleurs, il ne peut y avoir de SNCF à deux vitesses, avec les statutaires, d'un côté, et les nouveaux salariés, de l'autre. Le nouveau pacte social concernera donc tous les cheminots. Il sera différent d'aujourd'hui, mais pas moins attractif, car sinon, nous aurions un problème de fidélisation et les meilleurs partiraient. Pour cela, nous allons payer plus cher les jeunes qui débutent leur carrière, et des dispositions du statut vont bouger. L'automatisme de la progression professionnelle ne disparaîtra pas, mais elle devra être renégociée avec les partenaires sociaux, afin que les salariés d'aujourd'hui comme ceux de demain soient traités avec équité.

Vous allez donc demander des efforts aux salariés sous statut ?

Oui, car une entreprise à deux vitesses, c'est ingérable. Le futur dispositif sera motivant et attractif pour tous. Et les garanties fondamentales du statut, sur l'emploi, le droit syndical ou encore le régime de retraite, seront préservées, même si la véritable garantie de l'emploi des cheminots repose sur les compétences.

Et côté clients ?

La nouvelle SNCF doit offrir à chacun la liberté de se déplacer facilement. Notre offre Ouigo, qui met le TGV à des prix low cost, doit gagner 13 millions de clients supplémentaires en 2018 et 2020. Dans les TER, grâce à des efforts marketing et à une meilleure segmentation de l'offre, nous avons déjà réussi à accroître de 5 % le trafic en dix-huit mois, et notre prévision repose sur 30 % de voyageurs en plus d'ici à 2025. Pour les déplacements de proximité, nous finalisons [le lancement de notre assistant personnel de mobilité](#), qui sera une application sur smartphone combinant des moyens de transport différents, sur une logique d'adresse à adresse.

Quand sera-t-il prêt ?

Il y aura fin octobre une première étape, avec la refonte complète de l'application SNCF, qui s'est compliquée au fur et à mesure que l'on augmentait le nombre d'informations à disposition. A partir de décembre, les voyageurs en Ile-de-France pourront se servir de leur smartphone comme titre de transport. Et début 2019, une série de partenaires VTC ou VLS (vélos en libre-service, NDLR) vont nous rejoindre. La possibilité de payer via l'appli, techniquement plus complexe, viendra plus tard.



Dans le même temps, vous explorez la possibilité de céder tout ou partie du capital de iDvroom, Ouicar et LeCab, vos sociétés dans les nouvelles mobilités. N'est-ce pas contradictoire ?

Il y a actuellement des consolidations dans le secteur des nouvelles mobilités, et nous voulons y participer. Par ailleurs, proposer des offres de transport sur notre assistant, cela ne veut pas dire forcément les fournir toutes nous-même.

La nouvelle SNCF sera-t-elle en meilleure santé financière que l'actuelle ?

En nous basant sur des hypothèses prudentes, nous anticipons une augmentation de 20 % du **chiffre d'affaires** en sept ans, et de la **marge opérationnelle** de 50 %. Nous n'allons plus **reconstituer de dette** avec un **cash-flow** opérationnel positif dès 2020. Le tout en maintenant un niveau très élevé d'investissements : 57 milliards d'euros d'ici à 2026. Car si nous voulons rester leader du marché, nous devons l'être aussi en termes d'innovation. Cela se traduira par des trains plus « verts », en travaillant sur l'hybride et l'hydrogène comme énergie de traction, pour faire disparaître à terme le diesel ferroviaire, mais aussi par un nouvel effort sur les gares, symbolisé par **le chantier de la gare du Nord**. Un demi-milliard d'euros investi en quatre ans, nous n'avons jamais fait ça ! Tout comme nous n'avons jamais commandé 100 TGV en une seule fois, comme nous l'avons fait en juillet avec le TGV du futur. Et dans les transports de la vie quotidienne, **le chantier du RER E** en cours dans la région parisienne représente 6 milliards d'investissement. Un train à 120 km/h toutes les 106 secondes sous Paris, cela ne s'est, là non plus, jamais fait.

Quels sont vos objectifs pour la branche marchandises ?

La réforme ferroviaire lève les handicaps lourds qui pesaient sur le fret ferroviaire. Tous les acteurs du secteur sont en train de préparer des nouveaux projets de développement, nous compris. C'est une perspective positive qui n'existait pas auparavant. Avec Geodis, nous sommes le numéro un français de

la logistique d'ambition internationale, et nous voulons le rester. Notre marge moyenne est supérieure à celle du secteur, et nous avons adopté cet été un plan stratégique qui va conforter la rentabilité. **Nous sommes toujours ouverts à une acquisition**, il faut trouver la bonne. Nous avons les moyens de la financer : la dette de SNCF Mobilités, qui représente trois fois l'**Ebitda** de l'entreprise, est stable depuis huit ans.

Quelle sera l'organisation du futur groupe ?

Le groupe public unifié sera composé de sociétés qui auront chacune leur **conseil d'administration**. Cela va responsabiliser l'ensemble des activités. C'est un choix extrêmement ambitieux qu'ont fait Edouard Philippe et Elisabeth Borne dans le cadre de la réforme, et qui consiste à faire de la SNCF une entreprise à part entière. La **société anonyme** de tête sera dans une logique de **holding**. Geodis lui sera rattaché, ainsi que le transport ferroviaire de marchandises. Les gares seront une filiale de SNCF Réseau. SNCF Mobilités deviendra Mobilité voyageurs, avec Keolis comme filiale. C'est un véritable new deal : nous allons passer du statut d'établissement placé sous la tutelle de l'Etat à celui d'une véritable société, pleinement responsabilisée, 100 % publique.

David Barroux, Elsa Dicharry, Lionel Steinmann et François Vidal

LE PARISIEN – 04/10/2018

4 Carlos Tavares : «PSA lance une offensive sans précédent sur les véhicules électriques»



Porte de Versailles, le 2 octobre. Carlos Tavares au Salon de l'automobile, devant le concept car E-Legend de Peugeot.

Voiture autonome, choix de l'électrique, parité hommes-femmes... Alors que le Salon mondial de l'automobile ouvre ses portes jeudi au grand public, le patron de PSA répond aux questions des lecteurs du Parisien - Aujourd'hui en France.

Carlos Tavares, le PDG de PSA, a accordé un entretien exceptionnel à six lecteurs de notre journal. La rencontre de plus d'une heure s'est déroulée sur [le Salon de l'automobile](#) porte de Versailles à Paris (XVe), qui ouvre ses portes ce jeudi jusqu'au 14 octobre. Voiture autonome, choix de l'électrique, [dieselgate](#), parité hommes-femmes, concurrence ou salaire... Le grand patron n'a esquivé aucune question.

LA TECHNOLOGIE. «On laisse aux pouvoirs publics la responsabilité d'imposer le choix de l'électrique»

Bruno Baclet. Le week-end dernier, j'ai essayé le DS3 Crossback. Il y avait deux choix de motorisations, on m'a conseillé un diesel. Le diesel bashing, le prix du gazole qui ne cesse d'augmenter... Est-ce que vous me conseillez encore d'acheter un diesel ?

CARLOS TAVARES. Ce n'est pas à un constructeur de dicter votre comportement. Notre rôle c'est de vous apporter des solutions de mobilité. Diesel, hybride rechargeable, électrique... Quelle est la meilleure technologie ? La triche de la part de l'un de nos concurrents allemands a porté atteinte à la crédibilité de tous les constructeurs. Nous sommes devenus inaudibles sur ce sujet. Mais il y a un fait : depuis que le diesel bashing a été mis en œuvre, les émissions de CO2 ont considérablement augmenté, conséquence de [l'effondrement du marché du diesel](#), pourtant beaucoup plus performant en matière de consommation.

Marian Zajac. J'ai découvert votre concept car E-Legend. Vous avez annoncé aussi une 208 100% électrique. Vous allez vers le tout électrique ?

Sur les quinze prochaines années, le marché est imprévisible. Ce qui est certain, c'est que si on ne respecte pas les objectifs en termes d'émissions de CO2, nous serons victimes de montants d'amende colossaux qui mettraient notre entreprise en difficulté. Les pouvoirs publics ont pris la décision scientifique de dire : ce sont les véhicules électriques qu'il faut vendre. Donc nous engageons une offensive hyperpuissante sur l'électrique, sans précédent dans l'histoire de l'entreprise et qui nous conduira à avoir en 2025, [100% de nos modèles disponibles en version tout électrique ou hybride rechargeable](#).

On démarre à ce Mondial avec la DS3 Crossback E-Tense. Nous avons développé une stratégie pour être capable, sur une même ligne de montagne, de passer d'une motorisation essence à une diesel ou électrique, pour répondre aux souhaits de nos clients. Reste à savoir si nous avons une électricité propre, un réseau de bornes de recharge prêt, des méthodes de fabrication et de recyclage des batteries qui ont une empreinte carbone acceptable. Aujourd'hui, le débat n'est pas de savoir qu'elle est la bonne technologie pour protéger la planète. Les pouvoirs publics ont déjà tranché. On leur laisse la responsabilité scientifique d'imposer le choix de l'électrique aux citoyens.

Joël Vermont. À part l'électrique, travaillez-vous sur d'autres technologies alternatives ? L'hydrogène ?

Ces deux technologies ne sont pas en concurrence directe, car elles ne sont pas au même niveau de maturité. Nous avons plusieurs flottes à [hydrogène](#) en préparation. Mais se pose la question des infrastructures qui nécessite encore plus d'investissements que pour l'électrique et que les entreprises privées ne pourront pas faire. Est-ce que nos gouvernements sont capables d'investir les montants nécessaires ?

Bruno Baclet. J'ai pu tester le mode semi-autonome sur le DS3 Crossback. Quand lancerez-vous un modèle 100% autonome ?

Le DS3 Crossback, je l'utilise au quotidien, il est remarquable avec son système d'aide à la conduite de niveau 2. Sur autoroute il suit le tracé tout seul, il a un régulateur de vitesse intelligent qui freine le véhicule sans toucher la pédale et redémarre sans toucher à l'accélérateur. C'est un objet confortable et sécurisant. Notre stratégie sur la voiture autonome, c'est de procéder par consolidation successive des différentes étapes. Nous ne sommes pas dans la course au premier arrivé au [niveau 4](#), c'est-à-dire un véhicule où, au volant, vous pouvez faire autre chose. Certains concurrents ont brûlé ces étapes et se sont mis en difficulté à cause d'accidents graves. Notre véhicule 100 % autonome, vous le verrez entre 2023 et 2025. Je vous donne cette fenêtre car je veux pouvoir ajuster la date en fonction de la longueur des validations nécessaires.

LE GROUPE. «Si vous n'êtes pas à l'aise avec la quête obsessionnelle de la performance, surtout ne venez pas»

Georges Bormand. En délocalisant des usines, j'estime que PSA assèche l'économie française puisque les salaires des ouvriers ne servent plus à faire vivre notre économie...

Je voudrais partager des faits. D'abord, nous sommes le premier producteur d'automobiles en France, avec près d'un million de véhicules par an. Ensuite, en France, nous exportons beaucoup plus de

véhicules que nous n'en importons. Troisième élément : depuis cinq ans que je suis à la tête de PSA, il y a eu une augmentation spectaculaire de la part de la richesse créée, reversée aux salariés au travers de l'intéressement. Cela dépasse la stricte application de nos accords. Sur dix ans, le montant total des primes de toute nature est du même ordre de grandeur que les dividendes versés aux actionnaires : 1 milliard d'euros de chaque côté.

Un dernier point, plus sensible. Nous Européens, qui avons à cœur de protéger un mode de vie en société, nous avons intérêt à ce que vous, vous appelez « la délocalisation », et moi « aider les pays en voie développement ». Car cela constitue un élément de fixation des populations et contribue à la stabilité géopolitique des régions qui nous entourent. Et donc quelque part à la stabilité de l'Europe.

Muriel Perrot. Que faites-vous pour la parité hommes-femmes ?

Si nous voulons apporter à nos consommateurs des besoins qui répondent à leurs attentes, il faut que nos équipes soient à l'image de la diversité de la société. Quand je suis arrivé, il n'y avait aucune femme au comité exécutif, il y en a trois. Sur dix-sept, ce n'est pas fantastique, mais c'est un progrès. Et on est en train de dépasser les 17 % de managers femmes. Ça peut paraître faible, mais au niveau de l'industrie, ce chiffre nous met en tête de peloton. Nous avons des progrès à faire et nous y travaillons. Par exemple, l'écart salarial entre les dirigeants hommes et femmes est en train de fondre. Pour être efficace nous devons aussi travailler dans un niveau de stress acceptable, qui passe notamment par un équilibre plus sain entre la vie personnelle et professionnelle.

Gwenaëlle Crépillon. C'est plus facile de rester au bureau jusqu'à 23 heures quand on est un homme...

Peut-être, mais c'est malsain. J'essaye de combattre, en commençant par donner l'exemple. Vous ne me trouverez jamais à 23 heures au bureau. Généralement je pars à 18 heures. Si on a les bonnes organisations avec les bonnes équipes, on peut faire un travail efficace à l'intérieur du temps qui nous est imparti. Rester longtemps au bureau, ce n'est pas ça qui fait la performance. Cela n'empêche pas de temps en temps des situations de crise où il faut s'investir plus.

Joël Vermont. Que diriez-vous à un jeune, ou à une femme, qui serait tenté par le secteur automobile, historiquement masculin ?

Je ne crois pas que PSA soit une entreprise d'hommes, que la nature de nos activités soit plus centrée sur eux. En revanche, notre industrie est d'une extrême dureté. De par la compétition qui s'y exerce et par sa vulnérabilité par rapport aux réglementations. Mais elle est aussi fabuleuse. La densité technologique des véhicules de demain est supérieure à l'aéronautique. C'est devenu une activité de sportifs de haut niveau. Si vous n'êtes pas à l'aise avec la quête obsessionnelle de la perfection et de la performance, surtout ne venez pas.

Gwenaëlle Crépillon. Pourquoi PSA a choisi d'être au Mondial de l'auto alors que plusieurs marques font l'impasse, dont Opel, qui fait partie de votre groupe ?

Nous décidons d'aller sur un salon en fonction de deux éléments. Un, si on a quelque chose à dire. Pour ce Mondial, nous avons énormément de nouveautés sur Peugeot, Citroën et DS. Mais nous n'en avons pas de significatives à annoncer pour Opel, ce qui explique que la marque n'est pas présente. Et deux, en fonction du rendement que nous pouvons tirer de la dépense. Un salon automobile, c'est un outil marketing parmi d'autres, évalué comme la publicité dans les journaux, à la télé, ou l'engagement dans un programme sportif. Si nous décidons d'y consacrer quelques millions plutôt qu'ailleurs, il doit démontrer sa rentabilité. C'est la raison pour laquelle il est important sur un salon d'un côté de réduire les coûts -nous les avons divisés par deux-, et de l'autre qu'on puisse établir le plus de contacts possible avec nos clients potentiels qui débouchent sur des commandes.

Bruno Baclet. On a vu avec Renault ou Air France que l'État pouvait être un actionnaire encombrant. C'est le cas chez PSA ?

Jusqu'à présent, au niveau du conseil de surveillance, ça s'est très bien passé. C'est évidemment lié à nos très bons résultats. Au premier semestre 2018, nous avons eu un niveau de rentabilité supérieur à celle des constructeurs premium allemands. Ce qui, pour une entreprise qui se trouvait en quasi-faillite il y a cinq ans, est une performance qui est à porter au crédit des collaborateurs du groupe PSA.

Gwenaëlle Crépillon. L'obligation par les États-Unis de vous retirer du marché iranien, ça ne vous rend pas dingue de fureur ? Moi, cela m'ulcère !

[Se retirer du marché iranien](#) a été une décision très difficile et très frustrante à prendre. C'était reconnaître que les États-Unis avaient le pouvoir de faire plier l'Occident, et notamment l'Europe, sur ce sujet-là. C'est donc une décision qui s'inscrit dans un cadre où nous tous, autour de cette table, nous n'avons pas voulu d'une Europe forte. Résultat, nous Français, Espagnols, Allemands, Italiens, tout le monde, nous en payons le prix puisque nous ne sommes pas aujourd'hui capables de négocier d'égal à égal avec les États-Unis d'un côté, et la Chine de l'autre. Et nous devons en accepter les conséquences, qui sont que nous ne pesons pas dans ce genre de décision. Tant que nous Européens nous ne donnerons pas mandat à nos dirigeants de créer une Europe forte, nous continuerons à faire face à ce genre de situation. Et je le regrette vivement.

Marian Zajac. Vous vous apprêtez à renouveler l'un de vos produits phares, la 208. Qu'en attendez-vous ?

C'est une voiture tout à fait exceptionnelle, car même si elle se rapproche de la fin de son cycle de vie - ce qui n'est pas tout à fait pour demain- elle était encore il n'y a pas si longtemps sur le podium des ventes européennes de segment B. Mais il convient de ne pas regarder uniquement la performance commerciale d'un produit. Il faut également se préoccuper de l'efficacité économique. En effet, pousser le métal sur le marché, en faisant des pertes, c'est très facile.

Il y a une telle compétition sur ce secteur que vous avez aujourd'hui bon nombre de chiffres de vente qui ne sont pas du tout représentatifs de la réelle performance commerciale de tel ou tel véhicule, mais plutôt du niveau de valeur détruite que certains constructeurs acceptent, pour présenter des chiffres de vente en apparence satisfaisants. Sauf qu'à la fin de l'année, on peut mesurer aisément ce que ces stratégies ont coûté. Je parle par exemple des ventes grises, ces véhicules immatriculés par les concessionnaires avant d'être revendus comme véhicules d'occasion. Ou encore les ventes à des loueurs, etc. Au sein de PSA, nous avons fait un gros effort là-dessus. Pour revenir sur la 208, nous sommes très confiants car cela reste un véhicule extrêmement compétitif.

L'HOMME. «Mon salaire ? Ce n'est pas à moi de le justifier»

Gwenaëlle Crépillon. Quels sont vos rapports avec Carlos Ghosn depuis votre départ de Renault ? C'est un frère ennemi ?

J'ai quitté Renault en très bons termes avec lui et nous avons gardé une entente tout à fait cordiale. Sans oublier, bien entendu, que nous sommes concurrents. C'est un grand dirigeant et il est important pour moi de l'écouter, tout comme les patrons des autres grandes marques.

Georges Bormand. Vous avez parlé de la répartition de la richesse chez PSA, mais votre salaire (NDLR : 6,7 millions d'euros en 2017) est largement au-dessus des autres. Comment le justifiez-vous ?

Au risque de vous choquer, ce n'est pas à moi de le justifier. D'abord parce que je ne décide pas de mon salaire. Je n'ai qu'une décision à prendre avec ma famille, c'est le jour où on me propose un salaire donné, de l'accepter ou pas. Tout comme ce n'est pas moi qui décide de mes objectifs, ni qui évalue mes résultats à la fin de l'année. Il y a, au sein de l'entreprise, un mode de gouvernance dual, avec d'un côté le directoire dont je suis le président, et de l'autre un conseil de surveillance qui définit à la fois les objectifs et les conditions salariales de ses membres, dont le président. Sur le plan sociétal, cette question s'inscrit dans un contexte de compétition mondiale. Pour faire gagner nos entreprises, il faut s'en donner les moyens.

Marian Zajac. Après toutes ces années passées dans l'automobile, la passion est-elle toujours là ?

Plus que jamais, mais elle doit être maîtrisée. Je suis dans le secteur depuis 1981. Ça commence à faire un petit moment... Le danger qui vous guette, après être allé chez Nissan, Renault, en Europe, en France, en Chine, aux États-Unis, c'est de finir par avoir le sentiment de savoir beaucoup de choses sur beaucoup de sujets. Or l'automobile est une industrie où tout va très vite. Il faut accepter de se remettre en cause en permanence et écouter des points de vue de ses collaborateurs qui sont en contradiction avec ce que vous avez vécu. Même si c'est vous qui prenez la décision à la fin.

Bruno Baclet. Quelle voiture vous a procuré le plus d'émotion au volant ?

C'est une voiture de compétition, en 2006. Une monoplace GP2 châssis Dallara avec un moteur Mécachrome de 4 l pour 620 ch et 600 kg. Une fusée ! C'est la seule voiture que j'ai pu piloter dans laquelle j'ai vu défiler des images sans avoir le temps de les assimiler tellement ça allait vite. Vous ne réfléchissez plus, vous pilotez à l'instinct.

Muriel Perrot. Qu'ont représenté vos années Renault ?

Une étape incroyable de mon existence, comme l'école Centrale auparavant, ma prépa maths sup maths spé au lycée Pierre de Fermat à Toulouse, ou encore mes études secondaires au lycée français Charles Lepierre de Lisbonne. Une étape où j'ai beaucoup appris et où j'ai encore énormément d'amis. Mais je suis également très heureux de l'étape que je conduis depuis cinq ans à PSA.

LE DIESELGATE. «PSA est une victime»

Joël Vermont. Où se situe PSA par rapport au scandale du dieselgate ?

Nous sommes sereins. On l'a dit et répété : nous avons toujours respecté toutes les normes. PSA est une victime, car cette tricherie s'est produite chez un de nos concurrents allemands et que tout le monde s'est empressé de mettre tous les constructeurs dans le même sac. C'est une grande source de tristesse pour l'ensemble des salariés qui travaillent dur et honnêtement au sein de PSA. La seule chose qu'on peut faire aujourd'hui, c'est de respecter strictement l'ensemble des règles et d'apporter les meilleures solutions en matière de fiabilité, de coût et de performance.

Autour de Carlos Tavares, de gauche à droite : Marian Zajac, 28 ans, Boulogne (Hauts-de-Seine), consultant informatique ; Muriel Perrot, 60 ans, Le Plessis-Robinson (Hauts-de-Seine), agent administratif ; Georges Bormand, 68 ans, Vanves (Hauts-de-Seine), enseignant retraité ; Joël Vermont, 54 ans, Paris, conseiller Pôle emploi ; Bruno Baclet, 35 ans, Saint-Germain-lès-Arpajon (Essonne), pilote de production à La Poste ; Gwenaëlle Crépillon, 42 ans, Franconville (Val-d'Oise), ingénieur transports.

Entretien coordonné par Erwan Benezet et Sébastien Lernould

L'OPINION – 04/10/2018

5 Pour les «Goodyear» d'Amiens-Nord, un procès au Zénith



Salariés de l'usine Goodyear d'Amiens-Nord, en 2014.

Cinq ans après la fermeture de l'usine de pneus, le bras de fer social et juridique se poursuit par une gigantesque audience aux prud'hommes... dans la salle de spectacle picarde

Plus de 800 plaignants, anciens salariés de l'usine Goodyear d'Amiens-Nord, réclament ce jeudi aux prud'hommes une indemnisation après la fermeture de leur usine. Ils sont défendus par l'avocat «rouge» Fiodor Rilov.

L'affiche est digne d'un concert rock. La salle d'audience, hors norme : un Zénith. Délocalisé dans la salle de spectacle du fait du nombre de plaignants – ils sont 800 –, le procès aux prud'hommes [des « Goodyear »](#) promet d'attirer le chaland. Les ex-salariés de l'équipementier automobile réclament une indemnisation, estimant que leur licenciement a été prononcé sans cause économique réelle et sérieuse

Leur combat dure depuis plus de dix ans, lorsqu'en 2007 la direction annonce aux salariés de l'usine d'Amiens-Nord la création d'un complexe industriel unique (c'est-à-dire regroupant ce site et celui situé au sud de la capitale picarde), devant entraîner la suppression de 550 postes sur 2 700. S'ensuivent des luttes syndicales, entre ceux qui acceptent et ceux qui refusent la nouvelle organisation, l'enchaînement de procès pour contester les plans sociaux, [l'espoir d'une reprise par l'américain Titan](#), qui finalement jettera l'éponge...

Le tout dans un contexte de forte médiatisation, avec l'intrusion et la récupération de politiques comme [Arnaud Montebourg](#), alors ministre du Redressement productif, mais aussi Jean-Luc Mélenchon. Sans oublier enfin une séquestration de cadres qui donnera lieu à un jugement exemplaire : huit anciens salariés d'Amiens-Nord, dont cinq militants de la CGT, sont [condamnés à 24 mois de prison dont neuf fermes](#) pour « séquestration et violences en réunion ».

Quoi qu'il en soit, l'usine de pneumatiques ferme ses portes en janvier 2014, avec à la clef la perte de 1 143 emplois. Goodyear devient alors le symbole de la désindustrialisation de la France. « Ça reste surtout un gâchis incroyable », expliquent la plupart des sources proches du dossier, avocats, conseillers ministériels ou même syndicalistes... Tous évoquent la colère – souvent justifiée – mais se désolent des résultats.

Hors barème. Et pour cause, les licenciés n'ont pas retrouvé de travail même si, selon la préfecture de la Somme, 640 emplois ont été déjà créés dans le cadre de la convention de revitalisation de Goodyear-Amiens nord, sur les 914 emplois programmés. Les actions de revitalisation ont coûté presque 6 millions d'euros, essentiellement prises en charge par Goodyear Dunlop Tires France. La direction de l'entreprise, elle, explique que près de 350 personnes ont retrouvé un travail, 102 ont créé leur entreprise, 188 ont pris leur retraite et 189 sont en formation.

Jeudi, l'avocat des salariés, Fiodor Rilov, à la réputation de fer, va tenter de démontrer que c'est la maison-mère luxembourgeoise de Goodyear qui est responsable de cette fermeture. Connu pour poursuivre les multinationales, ce proche [de la CGT](#) veut obtenir l'équivalent de deux à quatre ans de salaires pour les salariés. Instruite avant la [mise en œuvre des ordonnances](#) Macron, cette procédure n'est pas soumise à la barémisation des indemnités.

Le jugement devrait être mis en délibéré jusqu'au printemps prochain. Et si les salariés ne l'emportent pas, ils promettent d'ores et déjà de faire appel. On n'en a pas fini d'entendre parler des « Goodyear ».

Fanny Guinochet

LE MONDE – 04/10/2018

6 Happychic, Chaussexpo, Pimkie... des milliers d'emplois menacés dans l'habillement



Les fermetures de magasins se multiplient. En cause : la concurrence d'Amazon « devenu le premier des distributeurs de mode en ligne ».

Installés dans le siège social d'Happychic, à Roubaix (Nord), Nadia Ferrante, Yamina Azzi, Laurent Petit et Brahim Boussepaine se sont résolus à entamer une grève de la faim, vendredi 28 septembre. Au deuxième jour de négociation du plan social, les quatre élus syndicaux de Force ouvrière (FO), de la CGT et de la CFDT mettent la pression sur la direction du distributeur d'habillement.

Happychic, qui détient les enseignes d'habillement Brice, Jules et Bizzbee, a annoncé, fin juillet, vouloir fermer 88 de ses magasins et supprimer 466 de ses 3 191 emplois.

Le plan de sauvegarde de l'emploi a été officiellement annoncé le 11 septembre. Depuis, au sein de cette entreprise détenue indirectement par l'Association familiale Mulliez (AFM), « *les négociations sont très tendues* », observe un porte-parole.

Les quatre élus souhaitent obtenir de la direction et de la famille Mulliez « *l'abandon des licenciements et le reclassement des salariés* » au sein des autres enseignes détenues par l'AFM. Au passage, ils espèrent médiatiser leur conflit et manifester leur « *soutien aux salariés concernés par ces fermetures de magasins partout en France* », explique Laurent Petit, élu CGT.

Face à Amazon, la nécessité de se restructurer

A Lesquin (Nord), à quelques kilomètres de là, les représentants du personnel de Chaussexpo se démènent aussi. Les représentants syndicaux de l'enseigne de chaussure ferraillent contre le projet de fermer 35 des 223 points de vente d'ici la fin de 2018 et de supprimer 124 de ses 1 200 emplois. En 2017, l'enseigne avait déjà tiré le rideau de 23 magasins.

Au cœur de l'été, FO a appelé à manifester dans les rues de la ville. A la rentrée, le syndicat a « *mobilisé* » ses troupes pour tenter d'obtenir de meilleures conditions de reclassement. Mais l'enseigne n'est guère connue. Et, faute de notoriété, la colère des salariés peine à se faire entendre.

La conjoncture du commerce d'habillement, qui emploie plus de 116 000 personnes, exige d'être « *vigilant* », reconnaît Marie-Annick Merceur, déléguée syndicale CFDT chez Pimkie. L'enseigne veut

fermer 35 magasins et supprimer 208 postes. Le secteur se « *prend tout de plein fouet* », explique la salariée d'un magasin Pimkie à Brest (Finistère).

Les ventes d'habillement sont en recul depuis plus de dix ans. « *Les chaînes des centres-villes souffrent, notamment dans les agglomérations de taille moyenne* », précise Yohann Petiot, directeur général d'Alliance du commerce, qui réunit la Fédération des enseignes de l'habillement, l'Union du grand commerce de centre-ville et la Fédération des enseignes de la chaussure. Jusqu'en 2017, les distributeurs ont « *tenu* », estime M. Petiot. Mais, face à Amazon, qui « *est devenu le premier des distributeurs de mode en ligne* », le secteur est obligé de se « *restructurer* » pour financer « *la transformation de son modèle économique* » et affronter l'envolée du commerce en ligne, qui lamine les comptes des magasins.

Réduire la voilure

Cette crise menace désormais des milliers d'emplois. En 2017, déjà, le secteur a payé un lourd tribut. Confronté à un endettement colossal, Vivarte a cédé plusieurs de ses enseignes, dont Naf Naf, André et Kookaï. Elle a aussi restructuré La Halle aux chaussures et La Halle. « *Il y a eu 650 suppressions d'emplois, au total, en 2017* », dénombre Jean-Louis Alfred, élu CFDT.

Toujours en 2017, les 160 boutiques Mim ont été liquidées, faute de repreneur unique. Quelque « *700 personnes ont été mises sur le carreau* », décompte Eric Scherrer, président du SECI-UNSA.

Fin décembre 2017, Marks & Spencer a, lui, renoncé à ses sept magasins d'habillement en France pour ne conserver que ses supérettes. C'est maintenant au tour de New Look de jeter l'éponge. D'ici à 2021, 21 de ses 29 magasins mettront la clé sous la porte : 261 de ses 400 salariés seront licenciés.

Plusieurs autres enseignes étrangères ont déjà réduit la voilure. Esprit a tiré un trait sur une quarantaine de ses succursales en quelques années. Elle n'en exploite plus que huit. Au fil de l'eau, Mango, chaîne espagnole de 134 magasins, a fermé une « *douzaine de points de vente en 2018, après sept en 2017 et quatre en 2016* », selon des sources syndicales. L'américain Forever 21 a, lui aussi, ravalé ses ambitions ; l'enseigne a quitté Rosny 2 (Seine-Saint-Denis), Vélizy 2 (Yvelines) et Aéroville (Val-d'Oise) pour ne conserver que ses adresses de la rue de Rivoli et du Forum des Halles, à Paris.

« *A force, ça fait du monde !* », s'agace Jean-Louis Alfred, délégué syndical CFDT au sein du groupe Vivarte. Mais ces suppressions d'emplois ne « *font pas la "une"* », déplore Olivier Guivarch, secrétaire général à la CFDT services.

Impossible de « créer un rapport de force »

Dans ce secteur où l'essentiel des salariés sont employés dans des magasins, lors de la négociation de plans sociaux, « *il n'y a pas de piquet de grève avec 1 000 personnes prêtes à tout faire "péter", s'ils n'obtiennent pas ce qu'ils souhaitent* », observe ce syndicaliste. Les personnes concernées font souvent profil bas. « *Des femmes surtout, peu qualifiées et qui travaillent à temps partiel* », analyse M. Alfred. Près de 85 % des employés de boutiques sont des femmes. Rares sont celles qui font grève. « *Elles ne peuvent pas se permettre de perdre une heure de paie* », juge-t-il. Dès lors, impossible de « *créer un rapport de force* ».

Par ricochet, à en croire les syndicats, il serait aussi difficile de se faire entendre des organisations patronales pour réfléchir au reclassement de ces salariés peu qualifiés. « *Les fédérations du secteur n'ont pas pris la mesure du problème à venir* », s'inquiète M. Guivarch.

Le gouvernement semble aussi faire la sourde oreille. Interrogée sur l'actualité sociale chez Happychic, Muriel Pénicaud, la ministre du travail, a déclaré, en juillet, qu'il n'était pas possible de « *garder les métiers du passé* ». Mardi 2 octobre, Benjamin Griveaux, porte-parole du gouvernement, est resté sur cette ligne. Invité par le fonds d'investissement Experienced Capital à une table ronde sur les « *nouvelles tendances du commerce* » devant un parterre d'entrepreneurs parisiens du Net, le secrétaire

d'Etat auprès du premier ministre a jugé que « *les grands groupes d'habillement doivent s'inspirer des nouvelles pratiques de consommation et réinventer leur métier* ».

Par Juliette Garnier

LE PARISIEN – 04/10/2018

7 EPR de Flamanville : EDF accusé de «défaillance» par le gendarme du nucléaire



Des anomalies de soudures sur des tuyauteries sont à nouveau mises en cause sur le chantier de l'EPR de Flamanville (Manche).

L'Autorité de sûreté nucléaire (ASN) reproche ce mercredi à l'entreprise publique d'avoir multiplié les « défaillances » sur le chantier de l'EPR de Flamanville, en Normandie. Des accusations graves.

EDF prié de reprendre les choses en main sur son chantier de l'[EPR de Flamanville](#) (Manche). Ce mercredi, l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN), chargée de surveiller l'ensemble des activités nucléaires installées en France, épingle une nouvelle fois l'électricien français sur le déroulé de la construction de son réacteur nucléaire de troisième génération. Pire, elle accuse carrément l'entreprise publique de « défaillance ». Un qualificatif très fort quand on sait que les mots sont toujours soigneusement pesés par l'ASN dans sa communication.

En cause une nouvelle fois : [les anomalies de soudures sur des tuyauteries](#) qui permettront d'évacuer la vapeur du réacteur nucléaire lorsqu'il sera mis en fonctionnement. Dans un communiqué, l'ASN estime que « les écarts constatés traduisent une défaillance de la surveillance réalisée par EDF sur certaines activités du chantier du réacteur EPR de Flamanville. Elle demande par conséquent à EDF d'étendre la revue de la qualité des matériels installés sur ce réacteur ».

Surtout, l'ASN accuse à demi-mot EDF d'avoir occulté, un temps du moins, le problème rencontré. En effet, les premières anomalies de soudures ont été identifiées par l'entreprise publique en juillet 2015. Mais EDF n'a informé officiellement le gendarme du nucléaire que début 2017. Pourquoi ? Selon l'ASN, « la gestion de cette situation par l'exploitant a été défaillante ». Elle demande donc à EDF « d'effectuer une analyse approfondie des dysfonctionnements survenus au sein de ses services et de ceux de ses fournisseurs ».

Des travaux qui alourdiraient encore la facture

Plus globalement le gendarme du nucléaire s'interroge sur le mode opératoire choisi par l'entreprise pour régler le problème. EDF souhaite conserver en l'état une partie de ces soudures, notamment les huit « traversantes » situées au niveau de l'enceinte de confinement, une partie sensible d'un réacteur nucléaire. Les changer demanderait, il est vrai, des travaux considérables, occasionnant certainement de nouveaux retards et un surcoût pour un chantier qui pèse déjà pour plus de 10,9 milliards d'euros (Mds€) sur les comptes du groupe.

Contactée par Le Parisien, EDF se défend : « Nous sommes clairement en conformité avec les demandes de l'ASN. Plus spécifiquement sur les huit soudures situées au niveau des enceintes de confinement, ce qu'on appelle *des traversées*, aucune décision quant aux modalités de réparations n'ont encore été prises. Les échanges avec l'ASN ont commencé depuis juillet. Nous nous situons ici à un point d'étape. Il est trop tôt de notre point de vue pour parler de défaillances. Nous avons quatre mois pour fournir l'ensemble des informations sur nos procédures, et surtout sur les méthodes que nous souhaitons engager pour résoudre le problème. Nous continuons de penser que nous pouvons maintenir les soudures en l'état. Piste que nous allons justifier par des essais complémentaires. »

Erwan Benezet et Vincent Vériér

::: SOCIAL

LES ECHOS – 04/10/2018

8 La formation en situation de travail prête à décoller



Avec la loi « Avenir professionnel », les PME ont accès aux fonds mutualisés pour cette forme de transfert de savoir-faire prometteuse comme l'a montré une expérimentation de plus de deux ans.

Un spécialiste de la salaison artisanale en plein développement, un fabricant de chaussons qui monte en gamme, un hôtel-restaurant familial ou une tannerie de peaux de crocodile : ces entreprises ont en commun d'avoir fait partie d'un groupe de cinquante PME volontaires pour une expérimentation de plus de deux ans en matière de formation professionnelle. Un essai prometteur, à tel point qu'il a trouvé une reconnaissance dans [la loi « Avenir professionnel »](#) qui vient d'être adoptée. Ce texte donne corps à une forme légale de transmission de savoir-faire à la fois nouvelle et ancienne parce que réalisée en situation de travail.

Stage à l'extérieur de l'entreprise

« *Le droit de la formation professionnelle a consacré un modèle séparatiste : le travail d'un côté, la formation de l'autre* », a rappelé mardi Béatrice Delay, conseillère au Conseil national de l'emploi, de la formation et de l'orientation professionnelles (Cnefop) lors d'un séminaire de restitution de cette expérimentation qui a fait salle comble. De fait, le stage à l'extérieur de l'entreprise est devenu la formule dominante, avec feuille d'émargement en guise de quitus.

Problème, les salariés des petites entreprises se forment très peu, par manque d'appétence ou parce que leurs employeurs peuvent difficilement se passer d'eux, anticipent des difficultés administratives, voire n'en voient pas l'intérêt. Ancienne, cette situation n'est plus tenable : le gouvernement a fait du développement des compétences une pierre angulaire de la lutte contre le chômage de masse.

Indéniable gain de confiance personnelle

C'est dans ce contexte que les résultats de l'expérimentation - baptisée « Afest » pour « Actions de formation en situation de travail » - prennent toute leur importance. Après bien des tâtonnements, 70 personnes peu ou pas qualifiées ont pu se former à des métiers spécifiques dans leur propre entreprise

pour la grande majorité d'entre eux : préparateur de bouillon de salaison, auxiliaire vétérinaire, commercial matériel médical, soigneur en zoo, agent d'entretien de chantiers... Avec pour certains un changement de poste ou une certification à la clef. Et pour tous un indéniable gain de confiance personnelle.

Leurs employeurs ont dû s'adapter pour ne pas pénaliser leur activité, ce qui a supposé de compter avec les effectifs disponibles ou les pics d'activité sans oublier les aléas de production. Sans regret étant donné, bien souvent, la carence d'offres de formations à proximité. L'Afest « *renoue avec une traduction séculaire de transmission du savoir et du geste [...] Quel que soit son âge ou son statut* », se félicite Pierre Possémé, le président (Medef) du Fonds paritaire de sécurisation des parcours professionnels (FPSPP.)

Financer la phase de préparation

Et après ? Comment transformer l'essai ? De l'avis général, il faudra encore en passer par une phase d'essai avant que l'Afest ne rentre dans les mœurs. [Les futurs opérateurs de compétences \(OPCO\)](#) auront un rôle fondamental à jouer du fait de leur mission de développement des compétences dans les PME de moins de 50 salariés.

Un problème, entre autres, doit être résolu : le financement de la phase de préparation. Une phase longue, donc chère pour une TPE mais payante à terme. Les grands groupes, parce qu'ils disposent de direction des ressources humaines, n'ont pas ce souci et manifestent de plus en plus leur intérêt. De même que les régions, bien décidées à faire bon usage des formations en situation de travail dans le cadre du grand plan de compétences des chômeurs dotés de 14 milliards.

Un modèle du genre

Lancée officiellement début 2016, l'expérimentation Afest a été portée par les partenaires sociaux et le ministère du Travail, avec l'appui de l'Agence nationale pour l'amélioration des conditions de travail (Anact). C'est un modèle du genre vu la rapidité (moins de trois ans) avec laquelle elle a trouvé une traduction législative. Promulguée début septembre, la loi « Avenir professionnel » stipule qu'une action de formation peut être réalisée « en tout ou partie à distance. Elle peut également être réalisée en situation de travail. » Les PME de moins de 50 salariés peuvent désormais financer une telle formation sur les fonds mutualisés de la formation professionnelle.

Philippe Debruyne, président du Comité paritaire interprofessionnel national pour l'emploi et la formation (Copanef) : « Il faut changer de regard sur ce qu'est une formation » //

<https://www.lesechos.fr/economie-france/social/0302335316701-philippe-debruyne-il-faut-changer-de-regard-sur-ce-quest-une-formation-2210799.php>

Alain Ruello

::: POLITIQUE

L'OPINION – 04/10/2018

9 Macron et Philippe, un duo dans la tempête



Avec la démission tonitruante du ministre de l'Intérieur Gérard Collomb, le Président et le Premier ministre affrontent leur plus grave crise politique depuis le début du quinquennat. Et si le chef du gouvernement en sortait gagnant ?

La passation de pouvoir au ministère de l'Intérieur entre Gérard Collomb et Edouard Philippe, qui assurera l'intérim, a eu lieu ce mercredi. Les proches du chef de l'Etat ont tenté de minimiser la crise provoquée par le départ fracassant de l'ex-futur maire de Lyon. «Rien de ce qui se passe depuis 48 heures ne s'apparente à une crise politique. L'Etat fonctionne [...], le gouvernement est parfaitement à sa tâche», a assuré Benjamin Griveaux à l'issue du conseil des ministres. «On peut dire que c'est une rupture non conventionnelle, ce n'est ni un drame, ni un épiphénomène», a déclaré le président de l'Assemblée nationale, Richard Ferrand.

Il paraît que l'on peut mesurer, dans les épreuves et seulement dans ces moments-là, la solidité d'un couple. Alors que le ministre de l'Intérieur Gérard Collomb, en imposant sa démission au Président, vient de porter au chef de l'Etat le coup le plus rude depuis le début de son quinquennat, le duo exécutif Macron-Philippe affronte, ces jours-ci, sa première véritable tempête depuis dix-sept mois. Or dans ce moment difficile, l'ex-maire du Havre, jusqu'ici chef de gouvernement effacé et loyal dans l'ombre d'un monarque républicain omniscient, apparaît comme un point d'ancrage solide au milieu d'une majorité terriblement fragilisée après le départ du troisième ministre d'Etat depuis le début du quinquennat.

Nommé par Emmanuel Macron ministre de l'Intérieur par intérim dans la nuit de mardi à mercredi, l'ancien collaborateur d'Alain Juppé, qui devait être nommé, disait-on à l'époque, place Beauvau si le maire de Bordeaux était élu président de la République, a enfilé sans barguigner sa nouvelle casquette de Premier flic de France. Il s'est rendu mercredi midi à Nanterre pour féliciter les policiers qui ont interpellé tôt dans la matinée le très médiatique braqueur récidiviste Redoine Faïd. Il avait auparavant assuré méthodiquement la passation de pouvoir avec Gérard Collomb, malgré un contexte passablement délétère. Il s'est même offert le luxe de confier, les dents serrées, son « bonheur » de retrouver le ministre démissionnaire à Lyon un jour prochain. «Parvenir à prendre sur soi à ce point, c'est quand même la classe», commentait, admiratif, un député macroniste. Chef d'une majorité LREM dont l'absence d'expérience politique se fait cruellement sentir durant ces journées difficiles, Edouard Philippe fait figure de héros. Au royaume des aveugles, les borgnes sont rois.

Depuis mardi, Edouard Philippe ne cherche pas à cacher sa colère. L'ex-futur maire de Lyon l'a déçu. Il estime qu'un ministre est tenu à un certain comportement et à une certaine éthique, et que l'ancien locataire de la place Beauvau en a sérieusement manqué ces derniers jours.

Depuis longtemps, ses rapports sont très tendus avec le ministre de l'Intérieur. Le Premier ministre n'a pas apprécié que Gérard Collomb conteste publiquement la limitation de vitesse à 80 km/heure sur les routes. Il considère aussi qu'il était bien trop peu présent dans un ministère qui nécessite un engagement entier.

«**Pur orgueil** ». Au lendemain de la démission-surprise de Nicolas Hulot, le Premier ministre aurait mis son cas sur la table : ne faudrait-il pas procéder à un remaniement plus large et évincer les ministres en difficulté ? Gérard Collomb, mais aussi Jacques Mézard (Cohésion des territoires) et Françoise Nyssen (Culture) avaient toute leur place sur cette liste. Avec l'ancien sénateur du Cantal, très proche du

Président, ses rapports sont également exécrables. L'ex-éditrice d'Actes Sud n'est, quant à elle, pas faite pour le job de ministre, de l'avis de beaucoup.

Ce n'est pas la solution qui a été retenue par Emmanuel Macron : le « maître des horloges », à l'époque, ne voulait pas remanier sous la pression, se laisser dicter son agenda. A Matignon, on dément toute divergence : « Il n'y a pas une ligne Philippe, ni une ligne Président. Cela ne marchera jamais comme cela. Le Premier ministre soumet des idées et ils en discutent. »

Avec le recul cependant, la proposition d'Edouard Philippe de remanier plus largement prend tout son sens. Et démontre une faille dans la gouvernance d'Emmanuel Macron : en refusant de traiter les problèmes à chaud, sous prétexte de ne pas céder à la pression, le chef de l'Etat commet des erreurs. « Finalement, il a commis avec Collomb la même faute qu'avec Benalla, analyse l'un de ceux qui ont travaillé avec lui. Par pur orgueil, il résiste à la pression. Or il faut parfois régler les problèmes lorsqu'ils se posent, voire savoir les anticiper. »

L'application d'Edouard Philippe à « faire le job » est d'autant plus notable qu'il n'aurait pas été tenu étroitement informé par le président de la République des péripéties qui ont précédé le départ de Gérard Collomb. « Sa proximité avec Collomb a pu faire penser à Emmanuel Macron qu'il pouvait gérer seul les états d'âme de son ministre, analyse un soutien du Président. Mais cela révèle une certaine défiance à l'égard de son Premier ministre, qui laissera des traces. » « Cela ne met pas totalement en confiance que le seul mec sur lequel le Président peut s'appuyer aujourd'hui puisse avoir, un jour, sa propre trajectoire, et s'autonomiser », confie une députée LREM.

Le départ de Gérard Collomb, après ceux de Nicolas Hulot (en août) et de François Bayrou (dès juin 2017), avec lesquels les relations n'étaient pas simples, redonne en tout cas des marges de manœuvre au Premier ministre. « Des personnalités comme Bayrou ou Collomb, très politiques et expérimentées, habituées à diriger seuls leur collectivité, ont du mal à s'insérer dans un collectif gouvernemental, et à accepter les contraintes imposées par un Premier ministre et un Président plus jeunes », analyse un ancien ministre socialiste.

Centralisation jamais vue. Cette nouvelle crise devrait aussi accélérer le rééquilibrage des pouvoirs qui avait commencé à se mettre en place. Initialement, le pouvoir macroniste se distinguait par son niveau de centralisation à un degré jamais vu. Avec les premiers gros ennuis, cela s'est relâché : il y a désormais davantage d'arbitrages à Matignon. Et [lorsque le chef de l'Etat a exprimé des doutes sur le prélèvement à la source](#), Edouard Philippe a été aux côtés de Gérald Darmanin pour convaincre Emmanuel Macron de ne pas reculer. Ils l'ont emporté.

Le ministre de l'Action et des Comptes publics est un proche du Premier ministre au sein du gouvernement – avec Sébastien Lecornu, secrétaire d'Etat auprès du ministre de la Transition écologique. Si l'ex-maire de Tourcoing était promu place Beauvau, ce serait un autre signe. « C'est impensable, juge un proche du Président. Cela donnerait trop de poids à Edouard Philippe. Quand vous êtes à l'Intérieur, vous savez tout... » Le locataire de Matignon affirmait d'ailleurs, mercredi matin, que « l'Intérieur, c'est le ministère de l'Etat ».

En 2014, les départs fracassants d'Arnaud Montebourg, Benoît Hamon et Aurélie Filippetti du gouvernement avaient – momentanément – profité à Manuel Valls face à François Hollande. Le prochain remaniement permettra-t-il à Edouard Philippe de se renforcer ? C'est l'un des enjeux des jours à venir.

Démission de Gérard Collomb: le silence gêné de la majorité //

<https://www.lopinion.fr/edition/politique/demission-gerard-collomb-silence-gene-majorite-164236>

Nathalie Segaines et Ludovic Vigogne

LE FIGARO – 04/10/2018

10 Retraite : 38 ambassadeurs pour porter la réforme



Laurent Pietraszewski, élu LaREM du Nord et nouveau « whip » (coordinateur) de la commission des affaires sociales

La majorité a désigné 35 députés et 3 sénateurs pour expliquer et relayer sur le terrain le projet de l'exécutif. Et aussi préparer la riposte politique.

Ce sont les nouveaux missi dominici du gouvernement: 35 députés LaREM et MoDem, ainsi que 3 sénateurs, nommés « ambassadeurs retraite » en septembre. Leur mission? Expliquer la réforme des retraites en préparation, être à l'écoute de la population et relayer localement l'action de Jean-Paul Delevoye, le haut-commissaire en charge du dossier. Car le terrain est miné. La réforme des retraites arrive en effet dans un contexte de tension avec les retraités, après la hausse de la CSG et la sous-indexation des pensions. Pour convaincre, le gouvernement sait donc qu'il va devoir faire preuve de pédagogie.



Brigitte Bourguignon, présidente LaREM de la commission des affaires sociales.

« On est là pour expliquer, prendre le pouls de la population, écouter, y compris les angoisses », confie Brigitte Bourguignon, la présidente LaREM de la commission des affaires sociales, qui fait partie des députés retenus et s'est immergée dans son rôle en assistant, le 20 septembre à Arras, à l'un des ateliers citoyens animés par Jean-Paul Delevoye. Une formule qui devrait être déclinée par les autres ambassadeurs...

« Je vais organiser des ateliers sur le même modèle à Lille et Armentières », s'enthousiasme Laurent Pietraszewski, lui aussi élu LaREM du Nord et nouveau « whip » (coordinateur) de la commission des affaires sociales, qui aura la charge d'animer ce groupe des ambassadeurs retraite. « Nous allons faire de la pédagogie mais aussi écouter car c'est une réforme qu'on co-construit. Nous sommes là pour assurer la remontée du terrain », assure-t-il. « Nous devons rassurer sur le fait que le projet n'est pas de faire des coupes budgétaires », ajoute Carole Grandjean, députée LaREM de Meurthe-et-Moselle.



Corinne Vignon, députée LaREM de Haute-Garonne.

Rien n'est laissé au hasard, car le sujet est ardu. Les 38 ambassadeurs ont ainsi eu le droit à une formation accélérée, à raison de 3 demi-journées le jeudi matin avec les équipes du haut-commissaire et du Conseil d'orientation des retraites (COR). «C'est un sujet technique. Certains néodéputés partent de zéro et ont ouvert des yeux ronds quand le président du COR leur a sorti ses graphiques. Il faudra sans doute une séance de révision», sourit un participant. Les «38» devraient ensuite se réunir une fois par mois, pour échanger sur les questions que leur posent les Français, les points de tension rencontrés en circonscription, les réponses à apporter.

Une task force politique

Après une première phase d'appropriation du sujet, un noyau dur devrait se spécialiser sur des points précis, comme Olivier Damaisin (LaREM, Lot-et-Garonne) sur les régimes spéciaux. Et une «task force» aura vocation à organiser la riposte politique. Car l'objectif est aussi de constituer un groupe de parlementaires solides sur ces sujets complexes, à même de ferrailer dans l'Hémicycle quand le projet de loi, qui doit être dévoilé en 2019, arrivera en séance. «Nous sommes en train de nous approprier la technicité du sujet. Il est essentiel de constituer un groupe parlementaire sensibilisé très en amont sur ces questions», indique Carole Grandjean. À l'image de Corinne Vignon, députée LaREM de Haute-Garonne qui accompagne déjà depuis des mois Jean-Paul Delevoye dans ses voyages d'études sur les réformes mises en place en Suède, Allemagne, Italie...



Carole Grandjean, députée LaREM de Meurthe-et-Moselle.

Les «ambassadeurs» ont été choisis dans toutes les commissions: affaires sociales bien sûr, mais aussi finances, défense, culture... «La retraite fait souvent partie d'un contrat social global, il est important de bien comprendre le contexte qui explique les différences», explique Laurent Pietraszewski. L'objectif est aussi que les «38» puissent essaimer et aller dans les circonscriptions des «collègues»... Y compris d'autres couleurs politiques.

Les retraités manifestent encore contre l'exécutif

[Quelques retraités - quelques centaines tout au plus - se sont réunis ce mercredi place de la République et devant l'Assemblée nationale à l'appel de 9 centrales syndicales.](#) Il s'agissait de la 1^{re} mobilisation (avant celles des 9 et 18 octobre) d'une série de trois journées d'action ce mois-ci, et la quatrième depuis l'élection d'Emmanuel Macron en mai 2017.

Les manifestants entendaient protester contre l'érosion de leur pouvoir d'achat, après la hausse non compensée pour 60 % d'entre eux de 1,7 point de la CSG au 1er janvier 2018 et avant la moindre revalorisation - à hauteur de 0,3 %, soit nettement au-dessous du niveau de l'inflation - de leur pension de retraite en 2019 et 2020. «Le gouvernement a fait un choix inique, celui d'appauvrir l'ensemble des retraités, et de façon conséquente», dénoncent les centrales syndicales, pour qui «jamais le divorce des retraités n'a été aussi fort» avec un exécutif en place. Les sondages témoignent en effet d'une montée importante des mécontentements. Si 67 % des retraités approuvaient l'action d'Emmanuel Macron en mai 2017, ils ne sont plus que 31 %, soit une baisse de 36 points, selon le baromètre de popularité Ifop-Le JDD, un an et demi plus tard à soutenir l'action du chef de l'État.

Marie-Cécile Renault

::: INTERNATIONAL

LE FIGARO – 04/10/2018

11 Theresa May, «dancing queen» du Brexit



La première ministre britannique s'est élancée en dansant au son d'Abba sur la scène du centre de congrès de Birmingham, pour tenter de rassembler son parti derrière elle.

Critiquée, attaquée, menacée au sein de son propre parti, Theresa May a pris ses détracteurs de court, pour son discours de clôture du congrès conservateur à Birmingham. Au son de *Dancing Queen*, d'Abba, elle est arrivée sur scène en se déhanchant. Un clin d'œil à une [vidéo, devenue virale](#), où on la voyait accomplir quelques mouvements de danse maladroits lors d'une réception traditionnelle au Kenya cet été. Et une façon, pour celle qu'on surnomme «Maybot», de s'attirer la sympathie. On imagine les réunions avec ses conseillers pour préparer ce moment, où elle était attendue au tournant.

Il s'agissait de reprendre l'initiative coûte que coûte, après un speech très acclamé de son grand rival Boris Johnson, la veille. L'ancien ministre n'a pas ménagé ses attaques contre son ex-chef de gouvernement dans un acte de défiance perçu comme une offre pour prendre sa place auprès des militants tory. Il l'a appelé à «jeter à la poubelle» son projet «dangereux», dit de «Chequers», prévoyant un partenariat douanier rapproché avec l'Union européenne.

Œuvrer à l'«intérêt national»

Theresa May n'a pas ignoré l'obstacle. Elle a au contraire accusé sans le nommer Johnson et tous ceux qui divisent le parti conservateur en utilisant le Brexit. «Si nous partons tous dans des directions différentes à la poursuite de différentes versions d'un Brexit parfait, nous risquons de finir avec pas de Brexit du tout», a-t-elle mis en garde. Dans un second tacle à l'ex-ministre des Affaires étrangères, elle a appelé à soutenir les entreprises. «Back business», a-t-elle enjoint, alors que Boris Johnson avait été entendu utiliser un «autre mot de mot de quatre lettres finissant par K». «Fuck business», avait-il répondu aux craintes des chefs d'entreprises sur les risques d'un Brexit dur.

La première ministre a cherché à donner une image de dirigeante responsable, œuvrant à «l'intérêt national». Privilégiant le «patriotisme» au «nationalisme», elle revendique une voie modérée et

raisonnable, dénonce ceux qui veulent faire de «compromis» un gros mot. «Nous devons nous rassembler, même si nous ne sommes pas d'accord sur tous les détails», a-t-elle affirmé.

Un Brexit sans accord serait un «mauvais résultat»

En réponse à un autre de ses plus virulents détracteurs, Jacob Rees-Mogg, elle a assuré qu'«un Brexit qui améliorera notre vie dans cinquante ans n'est pas bon s'il rend notre vie plus difficile maintenant». Ce promoteur d'une rupture sèche des liens avec l'UE avait annoncé que les bénéfices ne s'en feraient ressentir que d'ici plusieurs décennies.

May promet «un meilleur avenir pour le Royaume-Uni», mais cherche à privilégier une «bonne relation commerciale» avec le reste de l'Europe. «La Grande-Bretagne n'a pas peur de partir sans accord», lance-t-elle, pour rassurer les partisans du hard Brexit, tout en les prévenant que «cela serait un mauvais résultat pour le Royaume-Uni».

Les négociations avec l'UE, dans l'impasse depuis l'été, doivent reprendre dans les jours qui viennent avant un sommet crucial à Bruxelles mi-octobre.

Vidéo : <http://premium.lefigaro.fr/international/2018/10/03/01003-20181003ARTFIG00186-theresa-may-dancing-queen-du-brexit.php>

Nathalie Loiseau, ministre chargée des Affaires européennes : «Les risques d'un “no deal” sur le Brexit sont là et on ne peut pas les écarter» //

<http://premium.lefigaro.fr/international/2018/10/03/01003-20181003ARTFIG00301-nathalie-loiseau-les-risques-d-un-8220no-deal8221-sont-la-et-on-ne-peut-pas-les-ecarter.php>

Florentin Collomp

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



Garanti sans virus. www.avast.com