

Table des matières

1	L'Ile-de-France dévoile son plan pour devenir la capitale mondiale de l'intelligence artificielle	1
2	La RATP met le paquet pour rendre le métro plus propre	3
3	Le tramway T3 achève sa boucle autour de Paris	4
4	SNCF Réseau propose des centaines d'emplois en Ile-de-France.....	5
5	Jusqu'où le prix du diesel grimpera-t-il ?	6
6	Ventes de voitures : «PSA est numéro un en Europe, une grande première»	8
7	Air France reprend ses négociations salariales à zéro	10
8	Le gouvernement veut réduire le coût croissant des arrêts-maladie	11
9	Geoffroy Roux de Bézieux : «Il faut renforcer les contrôles sur les médecins gros prescripteurs»	12
10	Les signaux faibles du remaniement	14
11	Les quatre urgences de Castaner au ministère de l'Intérieur	16
12	Julien Denormandie, ministre du Logement: «Quand vous réformez en profondeur, vous créez des interrogations»	17
13	Brexit : échec annoncé au sommet européen	20

::: ILE-DE-FRANCE

LE FIGARO – 17/10/2018

1 L'Ile-de-France dévoile son plan pour devenir la capitale mondiale de l'intelligence artificielle



L'accompagnement des entreprises et de l'industrie et la formation font partie des volets prioritaires d'un plan qui se chiffrera aux alentours de 20 millions d'euros par an.

L'Île-de-France ne veut pas manquer le train de l'intelligence artificielle. Sa présidente Valérie Pécresse a présenté ce 15 octobre un nouveau plan régional en faveur de la technologie - jugée stratégique pour le développement économique du territoire. Sous le nom de code «IA 2021», le plan comporte 15

mesures opérationnelles et se concentre sur trois volets: soutien aux entreprises, communication et formation. Il sera doté d'un budget annuel «au-dessus de 20 millions d'euros», fait savoir la région. Ce budget s'ajoute [au 1,5 milliard d'euros que la France a promis d'investir au niveau national d'ici à 2022](#).

L'ambition de l'Île-de-France est justement de se concentrer sur les volets moins abordés par [le plan IA français, présenté par Cédric Villani en avril dernier](#). De [l'aveu même du mathématicien](#), le soutien aux PME est ainsi moins prioritaire dans le plan national que ne l'est le soutien à la recherche, pour lequel l'État dispose par ailleurs d'une force de frappe plus importante que les régions. L'Île-de-France entend donc apporter son aide aux entreprises souhaitant monter en compétences dans l'intelligence artificielle, par le biais de subventions. Les fonds de régionaux Innov'up et PM'Up permettront, après sélection des dossiers, de distribuer des enveloppes de 250.000 euros à 500.000 euros aux entreprises candidates. Des «packs IA IDF» seront également mis en place auprès d'une centaine d'entreprises pour accompagner la mise en production de nouveaux outils.

Sur le plan de la formation, la région souhaite former 200 personnes à l'intelligence artificielle grâce à un partenariat avec l'entreprise de formation Simplon. Un programme de bourses doctorales, doté de 5 millions d'euros, a également été annoncé pour 2019. Enfin, le plateau de Saclay (où se concentrent des nombreuses grandes écoles) est par ailleurs déjà le lieu de multiples investissements en vue de créer un «Digihall» rassemblant les écosystèmes de la recherche, de l'innovation, de l'entrepreneuriat, issus des mondes académiques comme industriels. Un lycée dédié à l'intelligence artificielle sera également testé dans le 12^{ème} arrondissement. Il s'inspire des projets pilotes menés en Chine en la matière.

Rivalité croissante

Outre le soutien aux entreprises et aux futurs professionnels, la région entend continuer à investir des ressources pour renforcer l'attractivité du territoire à l'échelle internationale. Lors de la visite de Valérie Pécresse au CES de Las Vegas en 2018, un premier challenge international avait ainsi été annoncé pour inciter les prochains talents de l'intelligence artificielle à s'intéresser à la région. Ce concours leur permet d'obtenir des enveloppes aux budgets conséquents. Les premiers lauréats du «AI Paris Region 2018» viennent de se voir remettre leurs prix. La start-up Therapanacea, spécialisée dans l'imagerie médicale à des fins de traitements du cancer, vient de remporter 700.000 euros. Au total, 5 millions d'euros seront à nouveau investis pour 3 challenges, l'un concernant la thématique de la santé, l'autre l'industrie et le dernier, les citoyens.

L'Île-de-France est loin d'être la seule région à s'être positionnée dans le champ de l'intelligence artificielle. L'Occitanie a ainsi déjà engagé de nombreux efforts pour accueillir l'un des quatre ou cinq instituts interdisciplinaires dédiés à l'intelligence artificielle et connus sous le nom de 3IA, annoncés par le gouvernement en avril dernier. La Dépêche [rapporte](#) ainsi qu'un projet pour faire de Toulouse une actrice incontournable de l'intelligence artificielle a été déposé devant le jury d'expert qui sera amené à déterminer les régions accueillant les 3IA. Ce projet toulousain pourrait s'accompagner d'un budget de 20 millions d'euros annuels. «Il y a une vraie course dans l'intelligence artificielle», reconnaît la région Île-de-France. «Mais par son poids, notre territoire est largement au-dessus des autres régions: la moitié des innovations françaises en intelligence artificielle se fait déjà ici».

C'est ainsi davantage du côté de l'international que les conseillers franciliens en stratégie numérique tournent leur regard. La ville de Londres a ainsi [démontré à plusieurs reprises un appétit féroce](#) pour se positionner en capitale de l'intelligence artificielle, à travers des événements majeurs ainsi que des partenariats public-privé conséquents, [notamment dans le domaine de la santé](#). La ville de Milan s'est également positionnée pour devenir un pôle d'excellence en matière d'intelligence artificielle [en ouvrant en 2017 l'Observatoire Intelligence artificielle](#). En Chine, [pas moins de 19 villes ont également leurs propres plans dédiés à l'intelligence artificielle](#).

Elisa Braun

2 La RATP met le paquet pour rendre le métro plus propre



Traitement des odeurs, nettoyages approfondis, signalements par les usagers via l'appli...La RATP et Ile-de-France Mobilités ont présenté mardi les nouvelles actions pour améliorer la propreté dans le métro.

C'est dans une station Jaurès propre comme un sou neuf que Valérie Pécresse, la présidente d'Ile-de-France Mobilités et Catherine Guillouard, patronne de la RATP sont venu présenter mardi les actions de la RATP pour un métro plus propre.

La propreté dans les transports est l'une des priorités de Valérie Pécresse. *"C'est important parce que ça fait partie du confort des voyageurs"*, a expliqué la présidente de la région Ile-de-France. Île-de-France Mobilités a voté la semaine dernière le plan propreté de la RATP. Un plan d'action de 85 millions d'euros, qui sera porté à 90 millions l'an prochain, a précisé Catherine Guillouard.

La ligne 13 sera traitée en priorité. Et au-delà des actions classiques de nettoyage, de nouvelles techniques vont être mises en place.

Une odeur de propre dans le métro

Des diffuseurs permettant de neutraliser les mauvaises odeurs et diffuser une odeur de propre ont été testés aux stations Gambetta et République. *"Un succès"* selon la RATP. Du coup, 16 stations supplémentaires (Jaurès, Saint-Denis Porte de Paris, Nation, Auber, Châtelet-les Halles notamment) sont en train d'être équipées. *"L'odeur est très agréable, ça sent le frais"*, estime Valérie Pécresse en parcourant les couloirs de la station Jaurès.

Des voyageurs "acteurs de la propreté"

La RATP souhaite également que les usagers deviennent *"acteurs de la propreté"*. Les voyageurs ont désormais la possibilité de signaler sur l'application RATP un problème de propreté, photo à l'appui. Une équipe de nettoyage sera alors dépêchée sur place pour le traiter.

La RATP souhaite également inciter l'utilisateur à adopter un comportement vertueux grâce au "nudge" (ou marketing incitatif), [déjà testé par la SNCF](#). Des autocollants colorés ont été installés sur les poubelles et les cendriers pour inciter les voyageurs à y jeter leurs déchets avec des messages comme "bravo" ou "ça ne mange pas de pain". *"C'est un peu infantilisant, estime un voyageur. Comme si on avait besoin de ça"*.

Plus de toilettes dans les stations

Ile-de-France Mobilités a demandé à la RATP à porter à 100 le nombre de toilettes dans ses stations. Aujourd'hui il en existe 48 (16 dans le métro et 32 sur le réseau RER). 20 nouveaux équipements seront installés dans des stations existantes et toutes les futures stations des lignes de métro prolongées le seront également (soit 28 au total).

Des techniques et du matériel innovants

Des robots nettoyeurs sont testés depuis quelques mois à la gare de La Défense-Grande Arche et à Châtelet les Halles. Une balayeuse et une auto-laveuse assurent le lavage des sols de manière autonome, libérant du temps aux agents d'entretien pour du nettoyage de finition.

Pour décoller chewing-gums et autocollants ou effacer des graffitis, la RATP teste également une nouvelle technique : la cryogénie. De la glace carbonique à - 78°C est projetée sur les saletés récalcitrantes. L'expérimentation est concluante selon la RATP, cette technologie permettant en plus de consommer peu d'eau et de ne pas utiliser de détergents.

Nettoyage approfondi des stations

Des opérations "coups de propre" sont lancées régulièrement pour nettoyer en profondeur les stations : traitement des infiltrations, rénovation des peintures et des carrelages, etc. Les opérations se déroulent de nuit, sur une période de trois mois environ. Chaque année 15 à 20 stations et gares sont nettoyées de la sorte. Désormais, il devra y en avoir dix de plus a demandé Île-de-France Mobilités En dehors de ces opérations exceptionnelles, 1000 agents de nettoyage sont mobilisés au quotidien pour nettoyer rames et stations. L'intérieur des trains est nettoyé chaque jour lors du retournement des trains au terminus (ramassage des débris, nettoyage des barres de maintien, nettoyage du sol). Et des agents passent ponctuellement dans les rames en circulation. Ces équipes itinérantes ont été renforcées en 2018.

[Émilie Defay](#)

LES ECHOS – 17/10/2018

3 Le tramway T3 achève sa boucle autour de Paris



Avec le prolongement jusqu'à la Porte d'Asnières, qui sera inauguré fin novembre, et le lancement de l'enquête publique pour la Porte Dauphine, le T3 achèvera son tour des Maréchaux d'ici à 2023.

« D'ici à cinq ans, avec le dernier tronçon du T3 livré, on peut dire que 75 % du tour de Paris sera réalisable en tramway », estime Laurent Probst, directeur général d'Île-de-France Mobilités, autorité organisatrice des transports de la région. Le tramway T3, parti du Pont du Garigliano pour rejoindre la Porte d'Ivry en 2006, puis la Porte de la Chapelle en 2012, bouclera alors la boucle d'un long chantier entamé il y a plus de dix ans. Les dés sont lancés pour les deux derniers tronçons. Après le sud et l'est de la capitale, place à l'ouest. Le 24 novembre, le prolongement entre la Porte de la Chapelle et la porte d'Asnières sera inauguré. Les 4 kilomètres de tracé et les huit nouvelles stations, au nord-est parisien, n'auront pas été une partie de plaisir.

En 2016, deux ans après le début des travaux, la découverte d'amiante ou d'actinolite, dans des proportions plus importantes que prévu, dans les revêtements de la chaussée retarde le chantier. La Ville de Paris, maître d'ouvrage pour les travaux de voirie, doit lancer de nouveaux appels d'offres auprès d'entreprises certifiées. Les conditions de chantier sont plus longues et en milieu confiné. La livraison est reculée de la fin 2017 à la fin 2018. Un coup dur pour les riverains et les commerces qui doivent en plus supporter les travaux du prolongement de la ligne 14.

Le plus fréquenté

L'investissement sera in fine de 211 millions d'euros avec un surcoût pour la Ville d'une dizaine de millions d'euros. La RATP, le maître d'ouvrage qui pose les infrastructures de transport (rails, cathéters, signalisation, etc.), n'est pas concerné. Ile-de-France Mobilités investit 55 millions dans les rames et assure les 4 millions d'euros d'exploitation annuels.

Ce tronçon est hautement symbolique car il doit aider à revitaliser toute la partie nord-est parisienne. « *Un tramway coûte en moyenne de 30 à 40 millions du kilomètre, là, nous sommes à 50 millions, ce qui montre l'effort qui a été porté sur cette partie* », déclare Laurent Probst. Au total, 37 passages piétons ont été réalisés, 484 bornes de vélos installées, la piste cyclable refaite, et la plate-forme du tramway engazonnée. Le tronçon doit desservir une zone de 110.000 emplois. Il sera l'un des plus fréquentés du T3. Chaque jour, 90.000 voyageurs l'utiliseront, avec un trafic pouvant atteindre en périodes de pointe 9.500 passagers par heure.

Gigantesque chantier

Le dernier tronçon, qui va de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine, et qui s'étend sur 3,2 kilomètres, avec 7 stations, est aussi en bonne voie. L'enquête publique sur le projet a démarré le 26 septembre et durera jusqu'au 31 octobre. Son coût est estimé à 165 millions d'euros pour l'infrastructure, payée par la Ville de Paris (60 %), la Région Ile-de-France (28 %), l'Etat (12 %) et à 28 millions d'euros pour le matériel roulant, payé par Ile-de-France Mobilités. De son côté, Eau de Paris déboursa 26,6 millions d'euros pour déplacer et rénover les canalisations d'eau potable. La mise en service est prévue à l'horizon 2023. Ce sera alors la fin du gigantesque chantier du T3.

À noter

La partie restante, qui va de la Porte Dauphine au Pont Garigliano, ne sera pas desservie par le tramway mais par un bus à haut niveau de service.

Marion Kindermans

LE PARISIEN – 17/10/2018

4 SNCF Réseau propose des centaines d'emplois en Ile-de-France



Des postes qui pour certains ne demandent pas de diplômes particuliers.

A l'inverse de la SNCF, dont les métiers sont bien connus et identifiés (conducteur de train, contrôleur, agent commercial...), ceux proposés par SNCF Réseau sont tout aussi essentiels au bon fonctionnement des lignes ferroviaires mais quasiment « invisibles » aux yeux du grand public.

Pourtant, la filiale « travaux » de la SNCF recrute massivement - 2500 à 2800 personnes par an- et sans exiger des CV de polytechniciens, bien au contraire.

«Nous recrutons des profils extrêmement variés et n'exigeons pas que les candidats aient des diplômes techniques, d'autant que nous formons d'abord pendant six mois ceux que nous recrutons », détaille Georges Ichkanian, directeur des ressources humaines à SNCF Réseau.

Etre capable de rester maître de soi et réactif en situation de stress

«Nous avons par ailleurs développé une nouvelle méthode de recrutement avec Pole Emploi, qui fonctionne sans CV. Il s'agit en fait de mises en situation, destinées à voir comment réagissent les candidats, notamment en cas d'aléa. Pour nous le plus important, c'est d'être capable, même en situation de stress, de rester maître de soi, d'être réactif et responsable. Ce sont pour nous des qualités plus importantes que la connaissance du monde ferroviaire », ajoute le DRH.

SNCF Réseau propose ainsi encore 1000 postes à pourvoir d'ici la fin de l'année, dont 70 postes d'agents de circulation (amenés à travailler dans la super tour de contrôle par exemple) en Ile-de-France.

Georges Ichkanian rappelle par ailleurs que «SNCF Réseau, c'est plus de 150 métiers différents et de nombreuses possibilités d'évolution, avec «83% de nos salariés qui suivent au moins une formation par an ».

Pour postuler : <https://www.sncf-reseau.fr/fr/emploi/espace-candidat>

Grégory Plesse

ENTREPRISES

LE PARISIEN – 17/10/2018

5 Jusqu'où le prix du diesel grimpera-t-il ?



Au plus haut depuis dix ans, le prix du gazole va continuer à flamber avec la hausse des taxes jusqu'en 2022. Pour amortir le choc, le gouvernement pourrait faire un geste sur la prime à la casse.

Le jour du remaniement, le prix des carburants s'est invité dans le débat politique. La révélation, lundi soir sur le site du Parisien, du fait inédit que, dans une station-service sur cinq, le gazole est désormais plus cher que l'essence attise, en effet, la crispation des Français sur la question - ô combien sensible - du pouvoir d'achat.

Reconduit à son poste, le ministre de la Transition écologique, [François de Rugy](#), va donc devoir monter au créneau pour défendre ce dossier miné de la fiscalité verte. La hausse des taxes, qui pèsent pour 60 % du prix à la pompe, est, en effet, la principale responsable de l'envolée du gazole. Mais sa marge de manœuvre sur le sujet est limitée.

Car, le gouvernement a annoncé la couleur : après la hausse inscrite dans le budget 2018 de respectivement 4 et 7 centimes de la fiscalité sur l'essence et le diesel, les taxes vont continuer à augmenter jusqu'en 2022. Seul hic : l'objectif affiché, que le prix du gazole rejoigne celui de l'essence en 2020 a été atteint avec plus d'un an d'avance.

« Les cours du brut ont beaucoup augmenté ces derniers mois, explique une porte-parole de l'Union française des industries pétrolières (UFIP). Or, quand vous avez un baril à 80 dollars, la hausse des taxes se voit plus qu'avec un baril à 40 dollars parce qu'elles se cumulent. À la TICPE, la taxe carbone, il s'ajoute la TVA. » C'est cet effet domino qui tire les prix à la pompe vers le haut.

Une augmentation de 24% en un an

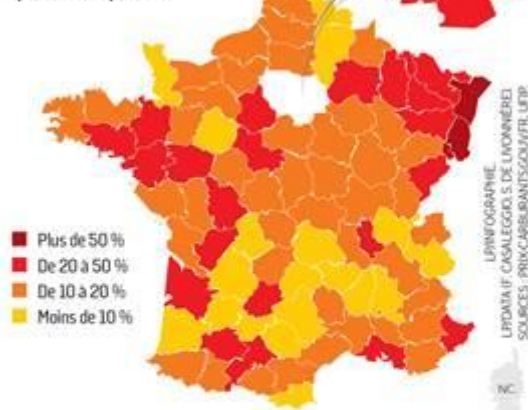
Conséquence : l'embardeur du cours du brut, des taxes et de la marge aussi des raffineurs grève le portefeuille des automobilistes. Sur la semaine du 5 au 12 octobre, les tarifs du gazole s'affichaient en moyenne à 1,533 euro le litre, tout près déjà du prix du SP 95 (1,547 euro). En un an, l'essence, [au plus haut depuis quatre ans](#), a bondi de 17,21 % et le gazole de... 24,23 % rejoignant son record de juin 2008.

Et ce n'est pas fini. La hausse programmée des taxes d'ici à 2022 devrait, selon l'UFIP, renchérir le gazole de 30 centimes et l'essence de 15 centimes. Pour les familles, qui dépensent en moyenne 1700 euros par an à la pompe, ce coup de chaud pourrait alourdir leur budget carburant de 250 à 350 euros par en fonction du kilométrage parcouru.

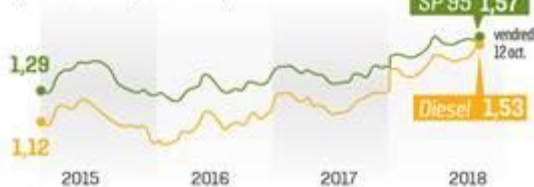
Le gouvernement assume ce choix au nom de [la lutte contre la pollution](#). Mais il pourrait faire un geste. Pour inciter les Français à changer leur vieux diesel contre un véhicule propre, [la prime à la casse](#) devrait être bonifiée pour tout achat d'un modèle hybride rechargeable, annonce-t-on de source gouvernementale.

Le diesel plus cher dans un département sur cinq

Part de stations où le prix du diesel est égal ou plus élevé que le sans plomb



Evolution du prix du diesel et du SP95 (France entière, en €/litre)



Le fioul passe la barre symbolique de l'euro

Restera le problème du fioul domestique utilisé pour se chauffer par 3,7 millions de ménages. Alors que beaucoup font le plein de leur cuve avant l'hiver, son prix, qui était de 0,60 euro le litre en 2017, vient de franchir le seuil symbolique de 1 euro. « [Un record](#) », réagit [François Carlier, délégué général de l'association de consommateurs CLCV](#). Une hausse de 30 % en un an qui justifie, selon lui, « la création d'une aide au changement de chaudière, en faveur du bois, par exemple, bien meilleur marché ».

Marc Lomazzi avec Aurélie Lebel et Daniel Rosenweg

LE PARISIEN – 17/10/2018

6 Ventes de voitures : «PSA est numéro un en Europe, une grande première»



Maxime Picat, ici le 15 septembre lors du Mondial de Francfort (Allemagne).

Avec 247 000 nouvelles immatriculations en septembre, le groupe automobile affiche des résultats sans précédent. Son directeur de la division Europe, Maxime Picat, nous explique en exclusivité les raisons.

PSA présente ce mercredi des résultats historiques. Le groupe français se hisse pour la première fois sur la plus haute marche du podium européen, devant le géant allemand Volkswagen. Son directeur de la division Europe, Maxime Picat, alerte néanmoins sur les risques de « casse sociale » que fait courir une réglementation européenne trop dure.

Vous annoncez ce mercredi de très bons résultats pour le troisième trimestre...

PSA est en croissance de 1,5% en France, dans un contexte où le marché automobile recule de 11,1%. Nous sommes en croissance en Allemagne, Italie, Espagne. Ce qui a permis au groupe, qui comprend les cinq marques, Peugeot, Citroën, DS, Opel et Vauxhall, d'augmenter sa part de marché de 0,5 % en moyenne. Avec 247 000 nouvelles immatriculations en septembre, PSA est sur la première place en Europe, devant celui qui est d'habitude numéro un, l'allemand Volkswagen. C'est une grande première.

Le changement des mesures antipollution depuis le 1er septembre y est-il pour quelque chose ?

Certains de nos concurrents, dont les modèles n'avaient pas réussi à passer les nouveaux tests, et donc non-conformes à la nouvelle norme Euro 6.2, ont pu être tentés de procéder en amont à un déstockage massif de leurs anciens modèles, en forçant les ventes grâce à des remises exceptionnelles. D'où une [explosion de 30% des immatriculations européennes au mois d'août](#), avant un net ralentissement en septembre. Nous n'avons pas été touchés par cet effet yo-yo des ventes. La raison en est simple : nous étions préparés puisque nous avons fait le choix depuis plusieurs années déjà d'une technologie antipollution plus onéreuse à la conception, mais bien plus efficace en matière de protection de la santé et de l'environnement. Le pari s'avère gagnant.

Au-delà, à quoi attribuez-vous vos performances ?

Plusieurs de nos modèles rencontrent un grand succès. A commencer par les SUV de Peugeot, 3008 et 5008. La stratégie de Citroën aussi, qui depuis quelques années cherchait un second souffle, est également en train de porter ses fruits.

Comment avez-vous procédé ?

Citroën s'est rapproché de ses clients. Nous avons mis en place un système de notation sur son site qui permet à tout propriétaire de noter son modèle et la concession dans laquelle il l'a acheté. Cela afin de répondre aux attentes du public. Au-delà, Citroën propose une gamme différenciante avec la C3 et bientôt la C5 Aircross, dans le style, la technologie, avec une priorité sur le confort. Le système d'amortisseurs à double butée, unique au monde, est un exemple parmi d'autres. Résultat, dans le top 10 des meilleures croissances sur les neuf premiers mois de l'année, Peugeot est numéro un et Citroën arrive juste derrière.

Le Mondial de l'auto a fermé ses portes sur un bilan plutôt positif pour vous ?

Excellent. A tous les points de vue. D'abord la fréquentation globale du salon s'est maintenue, au-dessus du million de visiteurs. Les stands de Peugeot, Citroën et DS, n'ont pas désempilé, le nombre de nos commandes sur place a explosé.

La fabrication d'une voiture électrique nécessite 40 % de main-d'œuvre en moins. Certains de vos salariés doivent-ils craindre pour leur emploi ?

Ce sujet est au cœur de nos attentions. Il est normal de se préoccuper de l'impact de l'automobile sur la santé et l'environnement. Mais nous sommes un secteur qui a besoin de temps pour s'adapter et digérer les mutations qui sont imposées. La question est de savoir à quelle vitesse, afin de prémunir nos salariés de tout risque de casse sociale. Les objectifs de réduction d'émissions de CO2 à venir sont

tellement drastiques que seul un développement massif de l'électrique permettra de les atteindre. Ce qui ne sera pas sans conséquences sur les outils de production.

Propos recueillis par Erwan Benezet

LE FIGARO – 17/10/2018

7 Air France reprend ses négociations salariales à zéro



Après une grève qui a coûté 335 millions d'euros et conduit l'ancien PDG du groupe à partir après le rejet de sa proposition, la nouvelle direction tente de trouver un accord avec les syndicats.

On efface tout et on recommence! Mercredi et jeudi, [la direction d'Air France et les syndicats tenteront de réussir ce qui a échoué en janvier](#) alors que s'ouvraient les négociations annuelles obligatoires (NAO) sur les salaires. Une augmentation générale, d'abord de 0,6 % puis de 1 % en février, avait cristallisé tous les mécontentements chez Air France. Dix mois plus tard, après une grève qui a coûté 335 millions d'euros et conduit l'ancien PDG du groupe à partir après le rejet de sa proposition (2 % en 2018 puis 1,5 % par an pendant trois ans), tout a changé ou presque du côté de la direction.

[Le nouveau PDG du groupe Air France-KLM, Ben Smith, est devenu l'interlocuteur des syndicats](#) puisqu'il est provisoirement le patron de la compagnie tricolore depuis le départ de Franck Ternier. Et c'est Oltion Carkaxhija, un Canadien venu lui aussi d'Air Canada, qui a repris en main les négociations salariales avec les syndicats.

Mercredi, les protagonistes ne partent pas d'une feuille blanche. Plusieurs rencontres ont déjà eu lieu entre les nouveaux dirigeants et les représentants syndicaux. Et lors de l'un de ces rendez-vous, une proposition «informelle» a été faite devant l'ensemble des syndicats - y compris les non représentatifs: [une augmentation générale des rémunérations de 2 %, rétroactifs au 1er janvier 2018](#), et une autre de 2 % au 1er janvier 2019. Avec un nouveau rendez-vous en octobre 2019 pour «parler de l'avenir» selon les propos rapportés par le Syndicat national des pilotes de ligne. Mais cette fois, il s'agit de trouver un accord formel. Étonnamment, plusieurs organisations qui appartiennent pourtant à l'intersyndicale d'Air France (qui réclamait une hausse de 5,1 %) sont optimistes sur une issue favorable dès la fin de la semaine.

La «liste de courses» de Benjamin Smith

La capacité d'écoute de [Ben Smith](#) et d'Oltion Carkaxhija et leur bonne connaissance, non seulement des dossiers techniques propres à l'aérien mais aussi des points de blocage au sein de la compagnie, ont donné bon espoir aux syndicalistes. Il s'agira dans un premier temps de trouver un accord global dans le cadre des NAO. Ensuite, chaque catégorie devrait enchaîner avec des revendications spécifiques: les hôtesses et les stewards, les pilotes, les personnels au sol... Cette séquence est un premier round dont le but est de mettre un terme à la crise sociale pour envisager ensuite une stratégie.

Air France n'est pas la seule à créer des remous. Ben Smith a découvert [une forme de défiance du côté de KLM](#). Le directeur général du groupe comptait - tout naturellement - entrer au conseil de surveillance

de la compagnie néerlandaise. Dans un courrier publié dans le quotidien *De Telegraaf*, Jan Willem van Dijk, le président du comité d'entreprise de KLM, a exprimé son opposition. Cette nomination serait synonyme de perte d'indépendance pour les syndicats de l'ex-compagnie royale. [Jean-Marc Janailiac](#), le prédécesseur de Ben Smith, s'était également fait rabrouer et avait renoncé à ce siège. Cette fin de non-recevoir est d'autant plus surprenante que le PDG de KLM, Pieter Elbers, est pressenti à un poste de numéro deux du groupe. Apaiser les tensions entre les deux compagnies est inscrit en bonne place sur la «liste de courses» de Benjamin Smith.

Valérie Collet

::: SOCIAL

LE FIGARO – 17/10/2018

8 Le gouvernement veut réduire le coût croissant des arrêts-maladie



L'exécutif aimerait introduire de premières mesures d'économies dans le projet de budget de la Sécu pour 2019, dont l'examen en séance démarre mardi à l'Assemblée.

Édouard Philippe ne désarme pas: il veut toujours faire baisser les arrêts de travail **dont le coût pour la collectivité augmente de 4 % par an**. Face à la levée de boucliers du patronat, il a abandonné l'idée, un temps évoquée, de faire payer les employeurs, pour lesquels il a écarté «l'hypothèse d'une mesure brutale de transfert», mais en demandant aux partenaires sociaux de trouver des solutions.

Parallèlement, le premier ministre a missionné trois experts (Jean-Luc Bérard, DRH du groupe Safran ; Stéphane Seiller, magistrat à la Cour des comptes ; et Stéphane Oustric, professeur de médecine) pour réfléchir au sujet. Le trio doit rendre son rapport intermédiaire le 20 octobre et sa version finale pour la fin de l'année.

Mais le temps presse. L'exécutif aimerait introduire de premières mesures d'économies dans le **projet de budget de la Sécu pour 2019**, dont l'examen en séance démarre mardi à l'Assemblée. Et pour cause: les dépenses d'indemnités journalières (IJ) ont enflé de 4,4 % en 2017, pour atteindre 10,3 milliards d'euros, après des hausses de 4,6 % en 2016 et 3,7 % en 2015 et des baisses conséquentes depuis 2012. Loin de marquer le pas, le mouvement semble s'accélérer en 2018: de janvier à septembre, les versements d'IJ sont déjà en hausse de... 4,9 %.

«En trois ans, le nombre de journées indemnisées est passé de 11 à 12 par an et par salarié du privé. C'est comme si notre pays avait instauré un jour de congé supplémentaire!», avait lâché, en guise de provocation pour susciter le débat, Édouard Philippe fin août dans le *JDD*. Et la ministre de la Santé, Agnès Buzyn, d'enfoncer le clou en affirmant que «15 % des arrêts de travail sont **des abus**».

Charrue avant les bœufs

Si la hausse des arrêts doit être maîtrisée, le gouvernement a peut-être mis la charrue avant les bœufs, en partant bille en tête sur la réduction des arrêts courts, au motif qu'ils représentent près de la moitié du nombre total d'arrêts. Avant de s'apercevoir qu'ils ne pèsent que... 4 % des dépenses. Et que le problème vient surtout des arrêts longs de plus de six mois qui pèsent 44 % de la dépense mais sont

plus difficiles à juguler, notamment parce qu'ils sont en partie la conséquence du relèvement progressif de l'âge légal de départ à la retraite à 62 ans.

Avant de trancher, l'exécutif va devoir affiner son diagnostic pour ne pas se tromper de cible. Côté patronat, la CPME réclame un renforcement des contrôles des arrêts-maladie et veut rendre obligatoire les jours de carence, sans compensation par l'entreprise, afin que «nul ne puisse plus y déroger». Les syndicats, CFDT en tête, prônent pour leur part une meilleure organisation du travail au sein des entreprises afin de réduire le stress et la démotivation des salariés.

Médecins et assurés pointent de leur côté **les délais d'attente**: quand il faut patienter 32 jours en moyenne pour passer une IRM «urgente», puis un mois avant d'être opéré, les arrêts de travail sont rallongés d'autant! Quant à l'État, il n'est pas exempt de responsabilité: le nombre de jours d'arrêts dans la fonction publique est de 15 par an, contre 12 dans le privé et 3 chez les indépendants! «Il y a plusieurs facteurs et causes à la croissance des arrêts-maladie, avoue d'ailleurs Agnès Buzyn. Personne n'est individuellement responsable et c'est pourquoi nous devons trouver collectivement la solution». Geoffroy Roux de Bézieux, le président du Medef qui dévoile ses dix pistes d'actions dans Le Figaro, n'aurait pas dit mieux...

Marie-Cécile Renault

LE FIGARO – 17/10/2018

9 Geoffroy Roux de Bézieux : «Il faut renforcer les contrôles sur les médecins gros prescripteurs»



INTERVIEW - Geoffroy Roux de Bézieux, le président du Medef, dévoile au Figaro ses propositions pour mieux maîtriser les indemnités journalières.

LE FIGARO. - Partagez-vous le constat du premier ministre qu'il faut d'urgence contenir les dépenses d'arrêts de travail?

Geoffroy ROUX DE BÉZIEUX. - Le gouvernement n'est pas allé au bout du diagnostic en ne regardant que la dépense. Certes, **les dépenses d'arrêt maladie ont augmenté de 19 % entre 2010 et 2017**, ce qui représente 1,1 milliard d'euros de plus sur la période. Mais, dans le même temps, les recettes des cotisations employeurs et salariés ont grimpé de 31 %. Les cotisations sociales ont donc progressé plus vite que les dépenses. C'est en réalité une bonne nouvelle pour la Sécu, qui a gagné de l'argent. La cause principale de la hausse du coût des arrêts maladie tient en fait à l'augmentation du nombre de personnes au travail - l'emploi s'est accru sur la période - et des salaires.

Plus il y a de personnes qui travaillent, plus il y a d'arrêts, c'est mécanique. D'ailleurs, en pourcentage, le coût a baissé. La deuxième cause de cette hausse, c'est le vieillissement de la population au travail, en lien avec le recul de l'âge de départ à la retraite dû aux précédentes réformes. Les seniors ont des arrêts maladie plus fréquents et plus longs, c'est logique. Résultat, on constate une forte hausse du nombre d'indemnités journalières chez les plus de 50 ans (+ 21,2 %). Et ce chiffre est voué à augmenter, du fait de la progression du taux d'emploi des seniors.

Mais le gouvernement veut faire baisser les arrêts courts de moins de huit jours, pas les arrêts longs...

C'est sa seconde erreur de diagnostic. Il ne faut pas se focaliser sur les arrêts courts, qui pèsent assez peu financièrement. Même s'ils sont très perturbateurs pour la vie de l'entreprise, les arrêts courts de moins d'une semaine ne représentent que 4 % des dépenses d'indemnités journalières, soit environ 280 millions d'euros. Le gros de la dépense provient des arrêts longs de plus de six mois, qui pèsent 44 % de la dépense.

Est-ce à dire que les entreprises ne sont responsables de rien?

On peut toujours faire mieux. Mais les employeurs sont déjà des financeurs importants de cette dépense, ils sont largement responsabilisés sur le sujet et ont fait de gros efforts en matière de prévention. C'est l'intérêt des entreprises d'avoir des salariés qui se sentent bien au travail.

Que proposez-vous concrètement pour enrayer la progression des indemnités journalières?

Bien qu'en désaccord sur le diagnostic, nous mettons dans le débat plusieurs pistes d'actions, dans la droite ligne du Medef de propositions que je porte. L'Assurance maladie doit d'abord faire respecter la loi et vérifier que les assurés sociaux respectent bien les heures de sortie autorisées, envoient leurs arrêts de travail dans le délai de 48 heures, etc. L'Assurance maladie devrait aussi **renforcer les contrôles** avec une action ciblée sur les médecins gros prescripteurs et les salariés concernés par les arrêts courts et itératifs. Il pourrait, par exemple, y avoir un contrôle systématique après le 4e arrêt prescrit. Enfin, il faudrait valoriser le dispositif de la contre-visite médicale à l'initiative de l'employeur. Il y va de la pérennité du système, autant individuellement que collectivement.

Si un médecin est limité à quatre arrêts, les patients iront voir ailleurs...

C'est un risque. Il faudrait donc déterminer un parcours de prescription unique, dans lequel le médecin traitant serait le seul à pouvoir prescrire un arrêt, hors hospitalisation. En parallèle, le partage d'informations entre médecine de ville et médecine du travail devrait être renforcé pour un meilleur suivi des patients et une meilleure prévention. L'utilisation de l'avis d'arrêt de travail dématérialisé permettrait encore d'améliorer la communication entre les acteurs. Enfin, on remarque que les durées d'arrêts sont très variables d'un médecin à l'autre, ou d'une région à l'autre. Il serait utile d'établir des référentiels de durées d'arrêts, communs à tous, définis par la Haute Autorité de santé.

Faut-il responsabiliser les salariés en imposant un vrai jour de carence, non pris en charge par les mutuelles ou les entreprises?

Pourquoi pas, cela fait partie des solutions. Pour être honnête, nous qui réclamons toujours l'équité entre le public et le privé, il n'y a pas de raison que les fonctionnaires aient un jour de carence non rémunéré alors que, pour la majorité des salariés du privé, les jours de carence sont en réalité payés car l'entreprise ou la mutuelle compensent. Un autre moyen de responsabiliser les assurés serait d'améliorer leur connaissance des indemnités journalières de Sécu « consommées » dans l'année.

Les entreprises n'ont-elles donc rien à se reprocher et à revoir?

Nous devons certainement aller plus loin dans l'accompagnement des entreprises présentant un nombre d'arrêts de travail atypique et mettre en place une procédure dédiée de repérage des cas, d'accompagnement et d'évaluation des actions engagées par ces entreprises. Nous pourrions aussi favoriser la prévention de la désinsertion professionnelle et le retour à l'emploi après un arrêt, en facilitant le recours au temps partiel thérapeutique ou en faisant la promotion des bonnes pratiques. Enfin, nous pourrions ouvrir la possibilité d'affecter une part de la cotisation de 2 % réservée au financement du haut degré de solidarité dans les régimes complémentaires vers des actions de prévention des arrêts de travail et de la désinsertion professionnelle.

Mais une chose est sûre, l'effort doit être collectif. On ne réglera pas le problème par une simple mesure budgétaire, ni en accusant les entreprises de mettre trop de pression sur leurs employés, les médecins de prescrire des arrêts injustifiés ou encore les salariés de profiter indûment du système. C'est le sens de nos propositions.

Marie-Cécile Renault, Marc Landré et Cécile Crouzel

::: POLITIQUE

L'OPINION – 17/10/2018

10 Les signaux faibles du remaniement



Avec le nouvel exécutif, Emmanuel Macron ne s'adresse pas au grand public, mais envoie en revanche quelques signes aux élus locaux, aux amis de François Bayrou et aux partisans de l'équilibre « et de droite et de gauche »

Emmanuel Macron a procédé mardi à son premier remaniement d'ampleur, en nommant au gouvernement huit nouveaux membres et un proche, Christophe Castaner, à l'Intérieur. Rajeuni (la moyenne d'âge passe sous les 50 ans), ce gouvernement comprend, outre le Premier ministre, 34 membres, avec une parité hommes-femmes. « Il n'y a aujourd'hui ni tournant ni changement de cap et de politique », a affirmé mardi soir Emmanuel Macron dans une courte allocution télévisée. « Parfois, par ma détermination et mon parler vrai, j'ai pu déranger ou choquer certains », a-t-il admis, assurant qu'il entend et partage « l'impatience des Français ».

C'est un remaniement très confiné à la sphère politique qu'a finalement dévoilé, quinze jours après [la démission de Gérard Collomb](#), l'Elysée : aucune personnalité importante ne fait son entrée, le savoir-faire des élus prend le pas sur l'ouverture à la société civile et les équilibres politiques sont pesés au trébuchet. « L'absence de poids lourd, ce n'est pas fait exprès, affirme un proche d'Emmanuel Macron. Il y aurait eu des personnalités disponibles et intégrables, on les aurait prises. Mais il n'en existe pas ». « Ce n'est pas un remaniement qui s'adresse à l'opinion, se rassure un parlementaire macroniste. Le Président n'a pas voulu donner un signal de changement. Le message aux Français, c'est : on continue... »

On continue, mais en apportant toutefois quelques correctifs dans le dispositif. Ainsi, alors que les relations sont devenues détestables entre l'exécutif et les élus locaux, le Président a-t-il promu Jacqueline Gourault à la tête d'un grand ministère de la Cohésion des territoires et des Relations avec les Collectivités territoriales. Reconnue pour ses capacités d'écoute et de dialogue, cette proche de François Bayrou, longtemps sénatrice du Loir-et-Cher, aura pour tâche de renouer le lien avec les élus, alors que le contentieux n'a cessé de s'alourdir depuis le début du quinquennat. Elle aura, pour l'épauler dans cette tâche, deux jeunes ex-secrétaires d'Etat promus ministres : Sébastien Lecornu pour Collectivités locales et Julien Denormandie, chargé de la Ville et du Logement.

[Le sentiment de mise à l'écart du MoDem](#) par une majorité LREM hégémonique, apparu lors de l'élection du président de l'Assemblée nationale en septembre, est aussi traité : la formation de François

Bayrou renforce ses positions, avec l'arrivée de [Marc Fesneau](#), patron du groupe MoDem à l'Assemblée, aux Relations avec le Parlement. Un poste traditionnellement dévolu au parti majoritaire et fortement revendiqué par François Bayrou pour l'un des siens ces derniers jours...

Macro-politique. Sur le plan « macro-politique », le « et de droite et de gauche » est respecté. Surtout, l'[offensive d'Edouard Philippe](#), qui défendait plusieurs personnalités issues de la droite, notamment pour le ministère de l'Intérieur, est contenue : seul le « constructif » [Franck Riester](#), président du groupe UDI-Agir à l'Assemblée nationale, appelé à la Culture, vient de la droite. Et sa nomination est contrebalancée par celle, à l'Agriculture, du [sénateur ex-PS Didier Guillaume, un fidèle de Manuel Valls](#). Par ailleurs, en prononçant une courte allocution mardi soir à la télévision, fait rare de sa part, Emmanuel Macron entend montrer qu'il est bien l'instigateur de ce gouvernement, et réaffirmer sa prééminence par rapport à son Premier ministre.

La jeune garde macroniste trouve, avec ce remaniement, quelques raisons de ne pas désespérer : les députés Gabriel Attal (Hauts-de-Seine) et Christelle Dubos (Gironde) font leur entrée. Le premier, âgé de 29 ans, sera le plus jeune ministre de la Ve, et sera précisément chargé, auprès du ministre Jean-Michel Blanquer (Education et Jeunesse), de la Jeunesse et du Service national universel. La seconde, co-rapporteur de la loi Elan, sera chargée de la lutte contre la pauvreté auprès d'Agnès Buzyn (Solidarités et Santé).

Plus opaque est le traitement réservé à [Mounir Mahjoubi](#) : jusqu'ici secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre chargé du numérique, le « marcheur » du 19^e arrondissement, candidat à la candidature pour conduire les listes LREM aux municipales à Paris, est nommé secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'Economie et des Finances et du ministère de l'Action et des comptes publics. Ce qui ne ressemble guère, sur le papier, à une promotion. « Il garde la compétence sur le numérique, assure cependant un proche du Président. Mais il obtient, en étant rattaché à Bercy, davantage de capacité d'action. Son périmètre est en réalité le même que celui de Fleur Pellerin auprès d'Arnaud Montebourg en 2012 » (PME, innovation et économie numérique).

Seuls deux secrétaires d'Etat sont issus de la société civile, contre cinq élus. « On a voulu corriger le fait qu'il y a finalement peu de ministres généralistes, affirme-t-on dans l'entourage du Président. Seuls les gens issus de la politique ont cette capacité de ne pas être sectoriels, de pouvoir s'exprimer sur tous les sujets ».

Le chef de l'Etat n'est pas allé chercher bien loin les deux nouvelles secrétaires d'Etat, au risque de sembler cultiver l'entre-soi. La première dans l'ordre protocolaire, Emmanuelle Wargon, 47 ans, fille de Lionel Stoléro (qui fut ministre de Valéry Giscard d'Estaing, puis de François Mitterrand), est une ancienne camarade de promotion d'Edouard Philippe à l'ENA. Elle a dirigé le cabinet de Martin Hirsch lorsqu'il était Haut commissaire dans le gouvernement Fillon, puis pantoufflé chez Danone, où elle fut directrice des affaires publiques et de la communication. Elle est nommée secrétaire d'Etat auprès du ministre de la Transition écologique et solidaire François de Rugy. « Elle était déjà dans le vivier des potentiels ministres en juin 2017 », affirme-t-on dans l'entourage d'Emmanuel Macron.

Profil similaire pour Agnès Pannier-Runacher, 44 ans, « marcheuse » du 16^e arrondissement, ancienne camarade de promotion d'Alexis Kohler à l'ENA qui, après avoir elle aussi travaillé dans le privé (chez l'équipementier automobile Faurecia), est devenue directrice générale de la Compagnie des Alpes (filiale de la Caisse des Dépôts). Elle est nommée secrétaire d'Etat auprès de Bruno Le Maire, en lieu et place de Delphine Gény-Stéphann.

Enfin, Emmanuel Macron et Édouard Philippe ont fini par se mettre d'accord pour nommer [Christophe Castaner ministre de l'Intérieur](#), comme ce dernier en rêvait. Mais l'ancien patron de La République en marche a un vrai défi de crédibilité devant lui. Le Président en est conscient, puisqu'il lui a adjoint les services de [Laurent Nunez, patron de la DGSJ](#), nommé secrétaire d'Etat auprès du ministre, et de Stéphane Bouillon, préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes, qui sera son directeur de cabinet. Edouard Philippe a averti Christophe Castaner, sur le perron de Beauvau, lors de la passation de pouvoir : « C'est à vous maintenant de diriger le ministère de l'Intérieur, en étant pénétré des enjeux et à la hauteur de la tâche ». Comme pour souligner la prise de risque.

Remaniement: à l'Intérieur, Castaner va découvrir une maison qu'il connaît peu //
<https://www.lopinion.fr/edition/politique/remaniement-a-l-interieur-castaner-va-decouvrir-maison-qu-il-connaît-165603>

Remaniement: Bayrou se frotte les mains // <https://www.lopinion.fr/edition/politique/remaniement-bayrou-se-frotte-mains-165563>

Franck Riester, ministre de la Culture et politique-expert de l'audiovisuel au chevet d'une réforme majeure // <https://www.lopinion.fr/edition/politique/franck-riester-ministre-culture-politique-expert-l-audiovisuel-chevet-165560>

Remaniement: Laurent Nuñez, une surprise en provenance de la DGSI au ministère de l'Intérieur // <https://www.lopinion.fr/edition/politique/remaniement-laurent-nunez-surprise-en-provenance-dgsi-ministere-l-165602>

Remaniement: Didier Guillaume, un «vallsiste» à l'Agriculture dans la continuité de Travert //
<https://www.lopinion.fr/edition/politique/remaniement-didier-guillaume-vallsiste-a-l-agriculture-dans-continuite-165599>

Nathalie Segauenes

LES ECHOS – 17/10/2018

11 Les quatre urgences de Castaner au ministère de l'Intérieur



Le nouveau ministre de l'Intérieur a réservé mardi matin son premier déplacement aux banlieues, avec une visite de terrain au commissariat des Lilas.

La succession de Gérard Collomb au ministère de l'Intérieur est particulièrement délicate pour [Christophe Castaner](#) . Plusieurs dossiers difficiles l'attendent :

Banlieues

Aussitôt nommé, Christophe Castaner a réservé mardi matin son premier déplacement aux banlieues. Une visite de terrain effectuée au commissariat des Lilas, où il a pu échanger avec des policiers et mesurer l'état de tension dans lequel se trouvent certains quartiers. Cette ville de Seine-Saint-Denis a été le théâtre d'une rixe impliquant une vingtaine de jeunes dans laquelle un adolescent de 13 ans a été mortellement blessé à coups de barre de fer, samedi.

Ce déplacement fait écho au sombre avertissement lancé par Gérard Collomb, le 3 octobre. Celui-ci, lors de son départ officiel de la place Beauvau, avait tenu à signaler la « *situation très dégradée* » dans laquelle se trouvaient certaines cités sensibles où « *la loi du plus fort a pris la place de la République* ». Mardi, son successeur a déclaré qu'il agirait « *sans repos, sans attente, sans perte de temps* ». Mais sa nomination n'a pas convaincu à droite. « *Gérard Collomb est parti en nous avertissant sur le risque de séparatisme communautaire. Emmanuel Macron nomme le plus communautariste de ses ministres pour relever ce défi* », a estimé le [chef de file](#) des sénateurs Les Républicains, Bruno Retailleau.

Sécurité

Il revient au successeur de Gérard Collomb de concrétiser l'un des principaux engagements d'Emmanuel Macron pendant la campagne présidentielle, à savoir la mise en place d'une police de sécurité du quotidien (PSQ). La démarche consiste à rapprocher les forces de l'ordre de la population et à les rendre plus efficaces sur le terrain, notamment en verbalisant certains délits, comme la détention de cannabis, sanctionnée par des amendes.

Cette approche laisse les élus et les syndicats de police assez sceptiques, notamment parce que les moyens, selon eux, ne suivent pas. Du moins pas encore. Quinze « quartiers de reconquête républicaine » prévus sur le quinquennat ont été officiellement présentés le 19 septembre dernier. Il en reste 45 à déployer.

Islam

Le ministre de l'Intérieur est aussi ministre des Cultes. A ce second titre, il lui revient de conduire les travaux visant à réformer l'organisation de l'Islam de France. En septembre dernier, des « assises territoriales », organisées à l'instigation de la place Beauvau, ont posé les thèmes sur lesquels ce chantier, voulu par le chef de l'Etat, devait porter : gouvernance, formation des imams, financement des mosquées.

L'enjeu est double : rassurer sur le maintien des principes de la laïcité et lutter contre l'islam radical. Emmanuel Macron doit faire des annonces d'ici au début de 2019. Au préalable, le nouveau ministre aura dû déminer le terrain et dépassionner un débat dans lequel le Conseil français du culte musulman (CFCM) tient à occuper une place centrale.

Conditions de travail

Les syndicats de policiers réservent à Christophe Castaner un cahier de doléances plutôt chargé. Depuis les attentats de novembre 2015 et le renforcement de la législation sécuritaire, la pression ne s'est jamais relâchée sur les 150.000 policiers et 103.000 gendarmes de France, suscitant un profond et persistant malaise dans les rangs.

Les millions d'heures supplémentaires accumulées pour sécuriser toute une série de grands rassemblements (Coupe d'Europe de football, manifestations anti-loi travail en 2016, etc.) n'ont toujours pas été récupérées, ni indemnisées. Un malaise que la création de 10.000 postes d'agents (7.500 et 2.500 dans la gendarmerie), dont 7.000 d'ici à 2021, promise par Emmanuel Macron pendant la campagne, peine à compenser.

Christophe Castaner n'arrive cependant pas la « hotte vide » place Beauvau. [Les crédits du ministère de l'Intérieur vont augmenter](#) de 3,4 % en 2019, à point nommé pour refroidir ces deux dossiers brûlants que sont les conditions de travail des policiers et le renforcement de leur protection.

Autre sujet épineux : la réforme de la procédure pénale, censée simplifier leurs tâches et les rendre plus efficaces, de concert avec l'administration judiciaire. Une réforme portée par Nicole Belloubet, la garde des Sceaux, confirmée à son poste, qu'il lui faudra suivre de près.

Joël Cossardeaux

L'OPINION – 17/10/2018

12 Julien Denormandie, ministre du Logement: «Quand vous réformez en

profondeur, vous créez des interrogations»



Désormais ministre du Logement, Julien Denormandie explique à l'Opinion en quoi la réforme du logement menée depuis un an incarne la philosophie d'Emmanuel Macron.

Jusqu'ici secrétaire d'Etat, Julien Denormandie est nommé ministre chargé de la Ville et du logement. Depuis un an et demi, son ancien ministre de tutelle Jacques Mézard et lui ont mené une réforme du logement passant notamment par la loi Evolution du logement, de l'aménagement et du numérique (Elan), adoptée définitivement mardi au Sénat.

La réforme du logement est-elle la première du quinquennat Macron ?

C'est une réforme importante qui s'inscrit entièrement dans notre projet politique tourné vers l'amélioration du quotidien des Français. Or il est de plus en plus compliqué de se loger, en particulier pour des populations discriminées comme les étudiants et les familles monoparentales. Cette réforme est un bon exemple de notre projet politique : « libérer, protéger, unir ». On libère le secteur de la construction, sans transiger sur la qualité du bâti, en réécrivant le code de la construction qui était prescriptif, en luttant contre les recours abusifs dans le contentieux de l'urbanisme, en définissant une approche partenariale pour les projets d'aménagement des territoires aux côtés des collectivités locales. La loi Elan contient des mesures sans précédent protégeant des marchands de sommeil, désormais considérés comme des trafiquants de drogue et dont les biens immobiliers seront confisqués. Nous luttons contre l'habitat indigne et les passoires thermiques. Nous aidons les personnes à se maintenir dans leur logement en menant une politique de prévention des expulsions. Enfin, « unir » est l'un des éléments dont je suis le plus fier, car la loi Elan n'est ni anti-propriétaires ni anti-locataires. Cela résulte d'un long parcours de consultation, avec 2 600 propositions des entreprises et 25 000 remontées des citoyens. Nous n'avons pas opposé les uns aux autres. Bien au contraire. Nous avons une loi au bénéfice de tous les Français. Le bail mobilité créé dans la loi Elan en est un bon exemple. Il répond au besoin des jeunes en césure ou des salariés en formation, mais aussi des propriétaires qui veulent louer pour quelques mois.

Mais l'histoire a commencé avec des coupes budgétaires en 2017...

Nous avons demandé un vrai effort aux bailleurs sociaux pour qu'ils baissent leurs loyers car nous voulions que, malgré la baisse des APL, les locataires ne perdent pas un euro. Depuis lors, nous avons conduit avec les bailleurs sociaux une réforme ambitieuse du logement social, en encourageant les regroupements, les ventes HLM sur certains territoires, en étendant les missions des organismes et en simplifiant l'acte de construire des logements sociaux. S'agissant des dispositifs fiscaux d'aide à la construction, nous avons défini les règles l'année dernière et nous n'y touchons plus. Nous avons donné une grande visibilité aux acteurs en reconduisant des dispositifs sur quatre ans : c'est plus de visibilité pour plus de confiance pour le marché car avant les acteurs économiques restaient suspendus aux incertitudes d'un projet de loi de finances annuel pour connaître la poursuite des dispositifs de soutien.

Depuis, la construction ralentit !

Il faut attendre les chiffres de fin d'année mais nous sommes attentifs. On se rapproche par ailleurs des élections municipales, ce qui n'est pas le meilleur moment dans le cycle de construction. Dans le logement social, la réforme que nous avons lancée a créé des inquiétudes. J'ai demandé à mes équipes et à celles de la Caisse des dépôts de rencontrer tous les bailleurs sociaux pour vérifier que les mesures de soutien financier leur conviennent (rallongements de dettes, prêts bonifiés, stabilisation du taux du

livret A...). Quand vous portez des réformes en profondeur, vous créez forcément des interrogations. Cela peut mener certains acteurs à retarder leurs décisions d'investissement. Mon discours est d'assumer tout ce qu'on a fait et de ne pas renvoyer les responsabilités à d'autres, même s'il y a des critiques faciles. Il y a la réalité de ce qui est fait dans le budget et, depuis un an et demi, il y a toutes les politiques publiques qui changent les choses. Nous avons débloqué en tout 28 milliards d'euros à investir sur les cinq à dix prochaines années, dans la rénovation urbaine, la redynamisation des centres-villes, l'appui au logement social, la rénovation des copropriétés dégradées... C'est un énorme soutien à la construction qui n'est pas dans les chiffres du budget. Quelle que fut l'année écoulée, en dépit des difficultés, nous avons réussi à nouer un dialogue de confiance et travailler. C'est d'ailleurs bien dans cet esprit que j'ai été accueilli la semaine dernière au congrès HLM. Nous avons fait une loi qui apporte des solutions nouvelles et n'a aucun tabou.

Pourquoi dites-vous qu'elle a été caricaturée ?

Par exemple, on a dit qu'elle ne rend plus obligatoires les [architectes](#). C'est faux. Simplement, elle donne plus de souplesse à la relation entre le maître d'œuvre et l'architecte pour la construction de HLM. Par-delà la construction neuve, le gouvernement mobilise 14 milliards d'euros sur le quinquennat pour la rénovation énergétique des bâtiments et ça, c'est de l'activité dans nos territoires.

Que sera Elan 2 ?

Avant de penser à Elan 2, il faut mettre en œuvre Elan. Je tiens à remercier tous les parlementaires pour le travail de construction que nous avons mené. Le vote favorable, à la fois du Sénat et de l'Assemblée, montre qu'Elan va dans le bon sens. Au-delà, je veille à ce que toutes nos politiques publiques soient bien mises en œuvre. Dans la rénovation urbaine, où nous multiplions par deux les financements, nous avons déjà investi 2 milliards depuis mai, alors qu'aucun projet n'avait vu le jour entre mai 2017 et mai 2018. C'est du concret, de la mise en œuvre de la politique publique, pas du sparadrap.

Comment limiter l'envolée des prix du foncier ? Faut-il supprimer les soutiens fiscaux qui gonflent les prix ?

Le marché rend nécessaire les dispositifs Pinel et PTZ. Je vois trois axes pour faire baisser le foncier. En libérer plus là où c'est nécessaire, tout en gardant les impératifs d'une urbanisation raisonnée. Pour cela, nous avons inversé [la fiscalité sur les plus-values de cession](#), car auparavant, l'abattement fiscal augmentait avec la durée de détention d'un terrain. Ensuite, nous avons nommé une cellule pour identifier, avec les entreprises publiques, les fonciers qui pourraient être libérés. Enfin, l'un des meilleurs dispositifs est un nouveau mécanisme auquel je crois beaucoup, celui des organismes de foncier solidaire (OFS), qui permettent de dissocier la propriété du bâti de celle du foncier. Pour les encourager, nous avons accepté que les logements créés dans les OFS soient inclus dans les quotas de logements sociaux. Les centres-villes ne doivent pas être habités uniquement par des populations aisées. Il n'y a aucune fatalité, là non plus. La responsabilité de l'Etat, des collectivités et des acteurs économiques est collective pour bâtir une ville reflet d'une mixité sociale, générationnelle et durable.

[Jade Grandin de l'Eprevier](#)

::: INTERNATIONAL

LES ECHOS – 17/10/2018

13 Brexit : échec annoncé au sommet européen



Donald Tusk, le président du Conseil européen, attend désormais un geste de Theresa May pour débloquer le jeu.

Le sommet qui devait permettre une percée devrait déboucher sur une impasse. Les deux camps restent figés sur leurs positions au sujet de l'Irlande.

Cela devait être le moment de vérité. Mais le **dîner de mercredi soir**, à Bruxelles, au cours duquel les Européens espéraient pouvoir constater une percée dans les négociations du Brexit, s'annonce bien creux. Après **l'échec des pourparlers**, dimanche après-midi, plus aucune tractation n'a eu lieu. Et sauf coup de théâtre, l'intervention de Theresa May devant ses homologues, avant le dîner, ne devrait pas déboucher sur la moindre avancée.

Pour les Européens, la balle est désormais dans le camp de la Première ministre britannique. C'est Donald Tusk, le président du Conseil européen, qui l'a résumé de la manière la plus nette : « *Pour qu'une percée ait lieu, en plus de la bonne volonté, il faut des faits nouveaux. Mercredi, je vais demander à la Première ministre Theresa May si elle a des propositions concrètes pour pouvoir sortir de l'impasse* ».

Une urgence moins absolue

Ce qui était présenté il y a quelques jours comme **une urgence absolue** s'annonce subitement moins urgent. « *Nous n'y sommes pas encore* », a déclaré Michel Barnier, le négociateur en chef des Européens. En ajoutant : « *Nous allons prendre ce temps, calmement et sérieusement, afin de trouver un accord dans les prochaines semaines* ». Du côté européen, on fait valoir que les procédures de ratification de l'accord final pourraient être relativement rapides avant la date butoir du 29 mars 2019. C'est, insiste-t-on à Bruxelles, dans le camp britannique que le temps presse.

Mais les lignes ne semblent pas sur le point de bouger à Londres. Accusée d'être isolée par une partie de la presse britannique, Theresa May a mis à profit le conseil des ministres de mardi afin de montrer que son gouvernement faisait bloc derrière elle. D'abord pour rejeter un « backstop » qui porterait atteinte à l'intégrité du Royaume-Uni (en alignant temporairement, comme le propose Bruxelles, l'Irlande du Nord sur les règles européennes). Ensuite, pour borner dans le temps un tel mécanisme, censé s'appliquer jusqu'à l'émergence d'une solution pérenne sur la frontière irlandaise.

Mais la réalité est plus complexe. Si la préservation de l'intégrité du Royaume-Uni semble faire l'unanimité, certains ministres ont, sur la durée du Backstop, une position plus radicale que les autres. Selon le « Financial Times », Andrea Leadsom (relations avec le Parlement), Esther McVey (travail et retraites) et Penny Mordaunt (aide internationale) veulent inscrire dans le marbre une date fixant la fin du backstop. Mais quatre autres ministres, dont celui du Brexit Dominic Raab, seraient prêts à se contenter d'une procédure fixant simplement les étapes pour en sortir. Côté européen, on se refuse à associer l'idée de backstop avec une limite dans le temps car un filet de sécurité doit pouvoir s'appliquer sans limites.

Soirée pizzas

La réunion du cabinet a pu se dérouler sans donner lieu à aucune démission car la pression est retombée, à Londres, avec le blocage des discussions à Bruxelles. Et la « soirée pizzas » organisée lundi soir par Andrea Leadsom dans son bureau de la Chambre des communes ne s'est pas tenue pour préparer une rébellion. Même si huit ministres Brexiteurs y ont échangé leurs craintes sur le backstop (y compris le ministre de l'Environnement Michael Gove, le ministre des Affaires étrangères Jeremy Hunt ou encore Dominic Raab). « *Les ministres sont libres de manger ce qu'ils veulent* », a plaisanté mardi un porte-parole de Theresa May.

« **Hard Brexit** » : **quelles conséquences concrètes pour le Royaume-Uni ?** //

<https://www.lesechos.fr/monde/europe/0302420278493-un-hard-brexit-ou-le-scenario-du-pire-pour-le-royaume-uni-2214322.php>

Gabriel Grésillon et Alexandre Counis

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

