

Table des matières

1	Les voitures polluantes bientôt chassées du Grand Paris	1
2	Le premier immeuble chauffé par le métro	4
3	Grand Paris Express : les lignes 15 et 16 attribuent de nouveaux contrats	5
4	Essonne : les élus descendent sur les voies du RER D pour exiger des investissements	6
5	Propreté, odeurs : les projets high-tech de la RATP	7
6	La RATP veut lancer son premier bus autonome dans le Val-de-Marne	9
7	La réforme de la fiscalité locale remise à plat.....	10
8	Brevets, intégration fiscale : l'Assemblée ajuste la réforme de l'impôt sur les sociétés..	11
9	Barrières de péage, covoiturage, carte grise : le plan choc du gouvernement.....	13
10	La RATP va supprimer un millier de postes d'ici à 2024.....	15
11	Jean-Michel Blanquer : «Nous allons rétablir l'ordre».....	16
12	Assurance-chômage : Roux de Bézieux défend la dégressivité sans le dire	17
13	Pour le président du Medef, la future "réforme des retraites doit être la mère des réformes"	18
14	La nécessaire pédagogie de la réforme du modèle social	19
15	Marc Fesneau : « Il faut donner du sens et parler au coeur des gens »	21
16	En Marche: la Macronie face à la tentation du cumul	23
17	Michel Barnier, négociateur de l'Union européenne pour le Brexit « Theresa May doit faire des choix »	25
18	L'agence Moody's dégrade la note de l'Italie et le gouvernement se déchire	28
19	L'Europe signe un accord de libre-échange avec Singapour	30

::: ILE-DE-FRANCE

LE JDD – 21/10/2018

1 Les voitures polluantes bientôt chassées du Grand Paris



Patrick Ollier, président LR de la Métropole, dans son bureau avenue de France (13^e).

ÉCOLOGIE Patrick Ollier dévoile son calendrier des restrictions de circulation dans les communes intra-A86

Automobilistes, préparez-vous ; asthmatiques, réjouissez-vous: le Grand Paris s'apprête à bannir à son tour les véhicules polluants. Après Anne Hidalgo, qui a mis en place dans la capitale la première zone à circulation restreinte (ZCR) de France en 2015, Patrick Ollier annonce dans le JDD comment et à quel rythme il compte lancer une zone à faibles émissions (ZFE), dès juillet 2019, à l'intérieur du périmètre délimité par l'A86. Le président LR de la Métropole du Grand Paris (MGP)* réunira demain les maires des 80 communes concernées à propos de l'interdiction progressive des véhicules marqués d'une vignette Crit'Air. « *Cette future ZFE couvrira 5,6 millions d'habitants. C'est considérable !* », observe le maire de Rueil-Malmaison (92). Selon Airparif, une telle mesure permettrait de réduire les émissions d'oxyde d'azote de 51 %, de particules PM10 et PM2,5 de 37 % et 47 %.

L'idée est de commencer par prohiber complètement, à partir de l'été prochain, les poids lourds, bus et autocars immatriculés avant 2001. En même temps, quelque 120.000 véhicules Crit'Air 5 (voitures diesel immatriculées avant 2001) n'auront plus le droit de circuler dans cette zone intra-A86, du lundi au vendredi, de 8 heures à 20 heures – comme c'est déjà le cas dans Paris depuis janvier 2017.

Une mesure impopulaire

En 2021, la capitale marquera une pause dans la montée en puissance du dispositif ; la MGP en profitera pour rattraper son retard, avec l'interdiction des Crit'Air 4 (350.000 diesel, 30.000 deux-roues), effective intra-muros en juillet 2019. En 2022, Paris et la Métropole proscrireont de concert les Crit'Air 3 (890.000 diesel et essence, 90.000 deux-roues). En 2024, ce sera au tour des Crit'Air 2, ce qui signera la fin du diesel. Et, en 2030, interdiction des Crit'Air 1, c'est-à-dire des derniers moteurs thermiques. Seuls les véhicules propres – électriques, au gaz naturel ou à l'hydrogène – seront alors autorisés. C'est du moins l'ambition du président de la MGP.

« *Il y a une urgence sanitaire et climatique* », argue Patrick Ollier, qui dénombre 1,3 million de Franciliens respirant un air « *très pollué* ». Il déplore un grand nombre de maladies pulmonaires, notamment chez les enfants, et plus de 5.000 décès prématurés par an dans le Grand Paris. Le 17 mai dernier, la Commission européenne renvoyait six États membres, dont la France, devant la Cour de justice de l'UE pour dépassements répétés des seuils de pollution atmosphérique autorisés. Peu après, une étude de Greenpeace comparant 13 métropoles européennes classait le Grand Paris avant-dernier, devant Moscou, en matière de qualité de l'air. « *Nous pourrions faire l'autruche, attendre qu'on nous impose d'inévitables restrictions de circulation. Mais il faut agir vite* », remarque l'ancien président de l'Assemblée nationale.

Volontariste, l'élus LR n'est pas tout à fait à l'aise avec cette ZFE. « *Je cerne l'impopularité de cette mesure. Je redoute des réactions brutales, comme à Paris. Les maires vont devoir faire preuve de beaucoup de courage.* » Un plan climat air énergie, comprenant la ZFE intra-A86, a été voté en décembre à la quasi-unanimité du conseil métropolitain. Il revient maintenant à chacun des 80 édiles de prendre un arrêté municipal sur sa commune. « *Les maires ont voté le principe mais, quand ils se retrouveront dans leur ville face à leurs administrés, à leur opposition, ce sera une autre paire de manches* », prédit Patrick Ollier. Lui-même pourrait être « *désavoué* » par son conseil municipal.

Il est confiant, pourtant, misant sur la « prise de conscience » écologique de la population. À 73 ans, il reconnaît d'ailleurs n'avoir réalisé que tardivement la gravité du dérèglement climatique, lors d'un voyage au pôle Nord avec Jean-Louis Borloo en 2007. « Il y a vingt ans, président de la commission des affaires économiques à l'Assemblée nationale, j'avais reçu des experts du Giec, qui faisaient leur premier rapport alarmiste : j'avoue sincèrement que nous étions tous incroyables », confesse-t-il. Aux maires réfractaires il dit aujourd'hui : « Les villes qui ne voudront pas jouer le jeu seront pointées du doigt par les habitants. »

Calendrier prévu pour la zone à faibles émissions (ZFE) intra-A86 du Grand Paris

	Ville de Paris	Métropole du Grand Paris
Aujourd'hui	5 Interdiction Crit'Air 5 (depuis le 14 janvier 2017)	
Juillet 2019	4 Interdiction Crit'Air 4	5 Interdiction Crit'Air 5
2021		4 Interdiction Crit'Air 4
2022	3 Interdiction Crit'Air 3	
2024	2 Interdiction Crit'Air 2 - Fin des véhicules diesel	
2030	1 Interdiction Crit'Air 1 - Fin des véhicules essence	

Source : Métropole du Grand Paris

Le coût du contrôle

Sans doute y aura-t-il « quatre ou cinq trous dans la raquette », dit-il. Comprendre : quelques villes qui refuseront la mesure. « Ce n'est pas grave, car les automobilistes seront forcément amenés à traverser la ZFE. » Sauf à ne se déplacer que dans leur commune, ils seront obligés de se doter d'une vignette Crit'Air et de respecter les interdictions de circulation. La question du contrôle s'avère primordiale. Patrick Ollier imagine le déploiement, dès 2019, de « caméras de vidéosurveillance » et d'« équipes de policiers municipaux qui feront des contrôles aléatoires ». Problème : la MGP n'a pas les moyens de les financer. « J'attends du président de la République qu'il renforce notre budget comme il s'y était engagé », glisse le patron de la MGP. Il compte aussi récupérer une bonne part des 35 millions d'euros promis par le gouvernement le 8 octobre pour les 15 futures ZFE françaises. « La Métropole doit être subventionnée à proportion de son poids démographique. »

Quant aux « mesures de compensation », Patrick Ollier demande au gouvernement de mettre en place un « guichet unique » pour permettre aux particuliers souhaitant changer leur voiture polluante pour un véhicule propre d'accéder facilement aux aides de l'État, de la Métropole, de la Ville de Paris ou de la Région. « Cumulées, ces aides peuvent atteindre 13.000 euros. » En attendant, l'heure est à la « pédagogie ». La MGP va lancer une campagne de publicité pour tenter de désamorcer la grogne des automobilistes.

BERTRAND GRÉCO

LE JDD – 21/10/2018

2 Le premier immeuble chauffé par le métro



ÉNERGIE DURABLE La chaleur dégagée sur la ligne 11 est récupérée au bénéfice de logements sociaux rue Beaubourg (4e)

« *Je trouve qu'il fait chaud.* » Déjà en 1993, Édouard Balladur, alors Premier ministre en déplacement dans les entrailles de la capitale, avait remarqué la température élevée du métro parisien. Vingt-cinq ans plus tard, la RATP et Paris Habitat, bailleur social de la Ville, ont eu l'idée de récupérer la chaleur de la ligne 11 pour chauffer un immeuble de 20 logements, rue Beaubourg dans le 4^e arrondissement. « *C'est une première en France et peut-être même dans le monde* », dit-on à la régie. Les deux partenaires dévoilent dans le JDD cette « *expérimentation réussie* », à l'occasion de la signature, mardi dernier, de la charte du plan climat de Paris*.

« *L'air chaud du métro est filtré et acheminé vers une pompe à chaleur installée en 2017 dans les sous-sols du bâtiment. Cette énergie fatale [énergie qui serait sinon perdue] permet de couvrir 35 % des besoins en chauffage de l'immeuble en période hivernale. Le reste est assuré par le réseau de chaleur urbain [CPCU]* », explique Sophie Mazoué, responsable développement durable du groupe RATP. « *Au-delà du geste pour la planète, ce dispositif représente aussi une économie de charges de 70 euros par an et par logement pour nos locataires, qui ont souvent des revenus modestes* », précise Stéphane Dauphin, directeur général de Paris Habitat.

D'autres projets en préparation

Cet immeuble de logements sociaux datant des années 1930 est idéalement situé, au-dessus de la ligne 11, avec un accès direct, une température souterraine constante, peu d'humidité et d'empoussièremment. « *Ces conditions sont indispensables. La RATP étudie la possibilité de dupliquer ce type d'expérience* », souligne Sophie Mazoué.

D'autres formes de récupération de chaleur sont d'ores et déjà testées par la RATP. Un système de « *géothermie en parois moulées* » dans les murs d'enceinte de deux futures stations de la ligne 14, Porte de-Clichy et Mairie-de-Saint-Ouen, permettra de chauffer et de rafraîchir les stations elles-mêmes ainsi qu'un bâtiment de 80 logements. De son côté, Paris Habitat testera en 2019 un procédé de récupération de chaleur d'un data center (appartenant à Free) dans le 15^e arrondissement. Cet ancien abri antiatomique rempli de serveurs informatiques couvrira 80 % des besoins en chauffage et 50 % en eau chaude d'un immeuble de 200 logements. Soit une économie de 500 euros par an et par logement. Et un pas de plus vers l'objectif d'une ville de Paris neutre en carbone en 2050.

* Le 16 octobre, 22 entreprises – dont la SNCF, la RATP, Nespresso, LVMH et huit acteurs parisiens de l'immobilier – se sont engagées à lutter, aux côtés de la Ville, contre le dérèglement climatique et à viser l'objectif d'un réchauffement planétaire limité à 1,5 °C.

B.G.

BATIACTU – 20/10/2018

3 Grand Paris Express : les lignes 15 et 16 attribuent de nouveaux contrats



Gare de Saint-Denis Pleyel © Société du Grand Paris - Grand Paris Express

INFRASTRUCTURES. Dans le cadre du projet de supermétro francilien Grand Paris Express, de nouveaux contrats viennent d'être attribués : sur la ligne 15, le groupement Vinci Energies - Eiffage Energie Systèmes installera les équipements électriques, tandis que le major italien Salini Impregilo se voit confier le deuxième marché de génie civil de la ligne 16.

Le vaste chantier du supermétro francilien Grand Paris Express, [certes impacté par des retards et une facture qui s'est envolée à plus de 35 milliards d'euros](#), continue malgré tout à avancer. Deux futures lignes viennent d'attribuer de nouveaux contrats : la ligne 15 Sud, qui reliera Pont de Sèvres (Hauts-de-Seine) à Noisy-Champs (Seine-Saint-Denis), et la ligne 16, qui connectera Noisy-Champs à Saint-Denis Pleyel (Seine-Saint-Denis).

Ligne 15 Sud : un marché de 71 millions d'euros

Tout d'abord, le groupement Alise, composé de Vinci Energies (via sa filiale SDEL Transport Grands Projets) et d'Eiffage Energie Systèmes, a remporté le contrat de réalisation des infrastructures électriques de la ligne 15 Sud : concrètement, les deux majors (à parts égales sur ce contrat) devront installer l'ensemble de l'architecture électrique de la ligne, à savoir un réseau de 20 kV à partir des 10 postes de livraison Enedis. Ce contrat, d'un montant de 71 millions d'euros, prévoit aussi la distribution électrique dans les tunnels, gares et ouvrages de la ligne jusqu'aux 250 tableaux électriques basse tension.

De même, l'entreprise Axians Rail Ile-de-France, une autre entité de Vinci Energies présente au sein du groupement, se chargera de déployer les infrastructures optiques du réseau multiservices de transmission de données sur la ligne. De son côté, Eiffage Energie Systèmes - Clemessy apportera son soutien dans le domaine des études et de la réalisation de ce chantier. Enfin, les équipements contribuant à la sécurité des voyageurs, du tunnel et des gares - éclairage, prises électriques et système de téléphonie pour les services de secours, détection d'élévation de température... - font également partie du marché. Pour rappel, la ligne 15 Sud atteindra 33 kilomètres de longueur et permettra de relier 22 communes situées dans 4 départements grâce à 18 nouvelles stations.

Ligne 16 : un contrat de 718,8 millions d'euros

Un peu plus au nord, la Société du Grand Paris (SGP) a attribué le deuxième marché (sur 3 au total) de génie civil de la ligne 16 à l'entreprise italienne Salini Impregilo. Ce chantier concerne le tronçon 2 de la ligne, entre l'ouvrage de raccordement au centre d'exploitation d'Aulnay-sous-Bois (Seine-Saint-Denis) et le puits Bel-Air de Chelles (Seine-et-Marne). D'un montant de 718,8 millions d'euros, ce contrat décroché par le major italien comprend la réalisation du génie civil des gares d'Aulnay, de Sevrans-Beaudottes, de Sevrans-Livry et de Clichy-Montfermeil, ainsi que l'excavation (par deux tunneliers) d'une galerie de 11,1 km, sans oublier les travaux de génie civil de 11 ouvrages annexes.

"La notification de ce marché concrétise les engagements pris par le président de la République, Emmanuel Macron, lors de sa visite à Clichy-Montfermeil en 2017, de réaliser la ligne 16 du Grand Paris Express, une ligne emblématique du désenclavement et de la rénovation urbaine en cours dans les quartiers populaires de l'Est francilien", a déclaré à cette occasion Thierry Dallard, président du directoire de la SGP. "Le fait que nous attribuions ce marché à une entreprise italienne est le signe de l'attractivité du projet pour la filière européenne du BTP et de notre capacité à faire appel à de nouveaux acteurs dans un marché de la construction en très forte tension." On se félicite également chez Salini Impregilo, qui a déjà décroché au printemps 2018 un contrat portant sur l'extension de la ligne 14 : le marché de la ligne 16 "marque le retour du groupe en France 20 ans après avoir travaillé entre 1992 et 1998 sur Eole [l'autre nom de la ligne E du RER, NDLR]", d'après des propos rapportés par l'AFP.

La ligne 16 s'étendra sur 29 km et comptera 10 gares. Prévu pour accueillir des rames automatiques, ce tracé est censé desservir un bassin de 775.000 habitants répartis dans 16 communes, sur deux départements. Avec une capacité d'accueil de 200.000 voyageurs quotidiens, la ligne 16 représente un investissement de 5,5 milliards d'euros. Le deuxième tronçon doit être mis en service en 2024, pour une livraison totale de la ligne d'ici 2030.

LE PARISIEN – 20/10/2018

4 Essonne : les élus descendent sur les voies du RER D pour exiger des investissements



Juvisy-sur-Orge, ce samedi 20 octobre 2018. Les élus du secteur sont descendus sur les voies du RER D,

pendant quelques minutes, afin de protester contre le manque d'investissements sur cette ligne.

Avec leur action menée ce samedi matin en gare de Juvisy-sur-Orge, ils entendaient protester contre le manque d'investissements réalisés sur la ligne, et réclamer la suspension du projet SA 2019.

« Ah non, hein, vous n'allez pas encore nous mettre en retard ? Vos revendications, on s'en fout. On a une vie, nous ! » A la gare de Juvisy-sur-Orge, ce samedi matin, l'occupation des rails par les élus des

communes environnantes et les représentants d'associations d'usagers suscite une certaine colère. Vite calmée par la brièveté de l'action : trois minutes à peine après être descendus sur les voies, les manifestants remontent sur le quai. Sans avoir entraîné la moindre perturbation de trafic.

« Ils nous avaient avertis de leur projet en amont, indique Jean-Benoît Canto-Matyas, dirigeant opérationnel de la zone pour la SNCF. Ainsi avons-nous pu préserver la sécurité de chacun et la circulation des trains. Un jour de départ en vacances, c'est important. » L'objectif des participants à cette action n'était en effet pas tant d'empêcher la circulation du RER D que d'exprimer leur ras-le-bol quant au manque d'investissements réalisés sur la ligne.

Moins de deux mois avant la mise en place [du programme SA 2019](#), ils espèrent inverser la vapeur et obtenir sa suspension. Cette refonte de l'offre sur le RER D doit entrer en application le 9 décembre prochain. Elle instaure des correspondances obligatoires à Corbeil-Essonnes, Juvisy-sur-Orge ou Viry-Châtillon pour les voyageurs des branches « Malesherbes », « Littoral » ou « Plateau » se rendant à Paris. Une mesure prise par la SNCF pour lutter contre les retards et suppressions de trains qui pourrissent chaque jour la vie de 614000 usagers franciliens.

L'arrivée de nouvelles rames retardées selon un courrier de la Région

« Le 20 septembre dernier, nous avons reçu un courrier de Valérie Péresse (NDLR : présidente (LR) du conseil régional et du syndicat Ile-de-France Mobilités), nous indiquant que les financements censés permettre le déploiement de nouveaux trains, ultramodernes, sur la branche *Plateau* n'étaient plus disponibles, s'agace ainsi Stéphane Raffalli, maire (PS) de Ris-Orangis. L'Etat et la région nous demandent de construire des logements par milliers, mais sans nous offrir le service de transports publics correspondant. C'est pour le moins paradoxal. »

Ses homologues de Soisy-sur-Seine et Etolles, Jean-Baptiste Rousseau (SE) et Philippe Jumelle (SE), dénoncent de concert « un manque de communication » de la part de la SNCF. « Les alternatives au SA 2019 n'ont pas été étudiées », commente le premier. « Depuis toujours, les usagers se font balader », déplore le second. « Nous ne demandons pas la suppression de la refonte, mais exigeons que des directs pour Paris soient maintenus, complète la députée (LREM) Marie Guévenoux. Et que l'on nous en précise la fréquence. »

Contactée, la direction de la SNCF assure que le projet SA 2019 sera bien mis en œuvre le 9 décembre, car « c'est la seule solution de court terme permettant une amélioration de la ponctualité ». Concernant le déploiement de nouvelles rames sur la ligne D du RER, elle affirme que « les commandes ont été passées », et n'avoir été informée d'aucun retard.

Marie-Charlotte Dutheil

LE PARISIEN – 21/10/2018

5 Propreté, odeurs : les projets high-tech de la RATP



Station Jaurès, le 17 octobre. Valérie Péresse, ici aux côtés de Catherine Guillouard, la PDG de la RATP,

est venue se rendre compte de l'efficacité du nouveau système de diffusion d'odeurs qui doit rendre l'air plus respirable.

Désormais éprouvé, un système anti mauvaises-odeurs a été installé dans une dizaine de stations. D'autres techniques de pointe sont testées pour améliorer le nettoyage.

En arpentant la semaine dernière, au pas de charge, les couloirs de la station Jaurès avec Catherine Guillouard, la PDG de la RATP, Valérie Péresse, présidente d'Ile-de-France Mobilités (IDFM, ex STIF) hume l'air ambiant. «On a l'impression de respirer de l'air frais. Pour bien connaître cette station, il y avait ici un vrai [problème de propreté](#). On note tout de suite la différence ».

Un nouveau système pour masquer les mauvaises odeurs

Ici, comme dans 18 autres stations de métro (Gambetta sur la ligne 3, République mais aussi Saint-Denis, Porte de Paris, Auber, Châtelet - les-Halles par exemple), la RATP a installé ces dernières semaines des diffuseurs ou est en train de les installer. Objectif : neutraliser les odeurs les plus désagréables. Celles-ci sont en fait « masquées » par d'autres senteurs répandues dans les couloirs du métro. «La grande différence, c'est que ce n'est pas très prenant », relève Valérie Péresse.

La RATP envisage d'étendre cette expérimentation, qu'elle va soumettre à ses voyageurs par le biais d'une enquête de perception, à une cinquantaine d'autres stations en 2019.

La cryogénéisation pour tout récupérer

Quand le Kärcher ne suffit pas, il y a la glace carbonique. Et les premiers résultats sont concluants, d'après la RATP, qui a expérimenté cette année le nettoyage par cryogénie avec l'entreprise Netcryo.

Pour décoller les chewing-gums, des autocollants, ou encore les mauvaises herbes sur les quais aériens, projeter de la glace carbonique à - 78 °C s'avère apparemment très efficace. La RATP souligne en outre que « cette technologie, encore en phase exploratoire, est peu consommatrice en eau et n'utilise pas de détergents ». La RATP voudrait maintenant la tester pour effacer les graffitis et nettoyer les graisses au pied des escaliers mécaniques.

Des robots-nettoyeurs de compétition

Les espaces que la RATP doit nettoyer, c'est l'équivalent de 179 terrains de football, soit 1,3 millions de mètres carrés. Mais demain, une partie pourrait être nettoyée par des robots.

Fin 2017, une auto-laveuse a été testée à la gare de La Défense (RER A), en collaboration avec le prestataire Onet. Le robot est aujourd'hui opérationnel et assure le lavage des sols de façon autonome, libérant les opérateurs agents pour d'autres tâches comme le nettoyage des équipements (lignes de contrôle, appareils de distribution à usage du public, etc.).

En avril 2018, c'est à Châtelet qu'a été testée une balayeuse capable, avec ses 12 heures d'autonomie, de nettoyer jusqu'à 30 000m² de surface sans intervention humaine !

«Mais de par leur taille, elles ne pourront pas être utilisées dans toutes les stations. Elles sont néanmoins très utiles et performantes dans les plus grandes, où il y a beaucoup de surface à couvrir et des passages assez larges », précise Frédéric Lambert, directeur des espaces multimodaux à la RATP.

Clés

2 millions d'euros, le budget supplémentaire alloué à propreté en 2018. 5 M€ par an seront ensuite débloqués entre 2019 et 2021. Ces sommes se rajoutent aux 85 M€ versés chaque année pour la propreté des gares et du matériel roulant sur le réseau francilien.

1,3 million de m², la surface totale de surface totale à nettoyer dans les métros et RER, soit l'équivalent de 179 terrains de football selon IDFM.

10 000 tonnes de déchets sont collectés chaque année sur le réseau.

1 000, le nombre de trains (métro et RER) à entretenir. A quoi il faut rajouter 368 stations en Ile-de-France. Côté bus, il sont 4 500 répartis sur 25 sites.

100, le nombre de toilettes que Valérie Péresse demande à la RATP d'ouvrir sur l'ensemble de son réseau. Il en existe actuellement 16 sur le réseau métro et 32 pour le RER.

Grégory Plesse

LE PARISIEN – 20/10/2018

6 La RATP veut lancer son premier bus autonome dans le Val-de-Marne



La ligne 393 (Sucy-Thiais) servira de « terrain de jeu » en situation réelle pour expérimenter des bus autonomes.

Il s'agira de la première expérimentation d'un bus avec un certain degré d'autonomie sur une ligne commerciale.

Une grande première. La RATP veut faire circuler l'an prochain des bus (presque) autonomes, avec des passagers à bord, sur la ligne 393 dans le Val-de-Marne, a annoncé ce vendredi sa directrice de l'innovation Marie-Claude Dupuis.

Disposant de sa propre voie, séparée du reste des usagers de la chaussée, la ligne 393 qui relie Sucy - Bonneuil et Thiais (94), est le lieu idéal de l'expérimentation selon la RATP. L'année prochaine, les premiers bus y circuleront de façon autonome, même en service commercial. Le machiniste ne sera là qu'en cas de besoin et pour répondre aux passagers du bus.

Il y aura toujours un conducteur à bord

Un chauffeur sera encore présent à bord. « On ne va pas lâcher un bus autonome dans la nature comme ça, sans précaution », a souligné Marie-Claude Dupuis. Ces tests avec des bus standards de 12 m, doivent selon la RATP servir à « maîtriser les performances du véhicule autonome qui permettent de gagner en performance et en sécurité ».

La RATP a déjà transporté plus de 80.000 personnes dans diverses expérimentations de navettes autonomes, à Paris, Austin, aux États-Unis, Boulogne-sur-Mer, dans le Pas-de-Calais, et Bruxelles, et s'intéresse aussi à l'automatisation des manœuvres des véhicules dans ses dépôts.

« Nous faisons actuellement appel aux constructeurs de bus pour tester les différents prototypes, détaille Marie-Christine Dupuis. Ils vont venir expérimenter chacun leur matériel, avec leurs différents degrés d'autonomie. » L'objectif de ces expérimentations est de mieux maîtriser ces appareils et d'un jour, gérer un réseau de navettes autonomes.

L'opérateur regarde également si certaines lignes de bus pourraient être remplacées, en heure creuse, par une navette autonome.

Jila Varoquier

::: ECONOMIE

LES ECHOS – 22/10/2018

7 La réforme de la fiscalité locale remise à plat



Dominique Bussereau, président de la Charente-Maritime et de l'Assemblée des départements de France.

L'exécutif, qui était favorable au transfert de la taxe foncière des départements aux communes, pour compenser la suppression de la taxe d'habitation, recule devant la multiplication des opposants.

La réforme de la fiscalité locale a-t-elle perdu six mois ? Dans sa grande [opération de réconciliation avec les élus locaux](#), le gouvernement est prêt à remettre à plat le scénario du remplacement de la taxe d'habitation. Le président de l'Assemblée des départements de France, Dominique Bussereau, et le président du Sénat, Gérard Larcher, disent en avoir eu l'engagement d'Emmanuel Macron lors de leur réunion commune à l'Élysée la semaine dernière. L'exécutif assure aux *Echos* ne pas s'être engagé aussi clairement mais reconnaît que tous les scénarios reviennent sur la table. Il tire en fait les conséquences de la multiplication des opposants au projet ces dernières semaines.

Le rapport de Dominique Bur et Alain Richard remis au printemps avait convaincu le gouvernement d'opter, fin juin, pour [la piste d'un transfert de la part départementale du foncier bâti \(TFB\) au bloc local](#). L'enjeu s'élève à plus de 26 milliards d'euros, soit le montant de taxe d'habitation que [les communes et leurs intercommunalités auraient dû continuer à toucher](#) après 2020. A cette échéance, 80 % des contribuables locaux ne payeront plus cet impôt et le gouvernement prévoit d'intégrer les 20 % restant d'ici à 2021.

Compétence économique

Depuis, le scénario avait été affiné et consistait à confier les 15 milliards d'euros de TFB des départements aux communes. Les intercommunalités recevaient 8 milliards à partir d'une taxe nationale

comme la [TVA](#). Les associations France urbaine et l'Assemblée des communautés de France (ADCF) avaient réussi cet été à pousser, à Bercy, l'idée de reprendre la part départementale de l'impôt local des entreprises CVAE (8 milliards d'euros), plus cohérente avec leur compétence économique.

Face aux [réticences de nombreuses communautés](#), le secrétaire d'Etat Olivier Dussopt avait même évoqué lors du congrès de l'ADCF à Deauville, début octobre, la piste intermédiaire d'une descente de la CVAE sur les grandes intercommunalités, les autres captant une part de TVA.

Moins précis, Edouard Philippe avait en septembre évoqué d'autres possibilités, toutes construites autour d'un principe : « *Le gouvernement a pris la décision en juillet de « redescendre » la taxe sur le foncier des propriétés bâties aux communes et de garantir une compensation dynamique aux communautés.* »

Note de crédit dégradée

Le scénario, qui prévoyait de dédommager les départements avec une part de TVA ou de CSG, avait toutefois pour inconvénient de priver les départements de la seule autonomie fiscale dont ils disposaient. Ce qui a braqué l'Assemblée des départements de France et le Comité des finances locales début juillet.

En septembre, le coauteur du rapport Alain Richard a commencé, lui aussi, à exprimer des doutes sur la réforme, jugeant qu'elle empêcherait les départements les plus fragiles d'assumer de nouvelles hausses des aides sociales. Une analyse renforcée par l'étude publiée fin septembre par l'[agence de notation](#) S & P. Elle a calculé que les départements ne conserveraient que « 2 % de recettes modifiables » (taxe d'aménagement et la taxe sur la consommation finale d'électricité) et verraient leur note de crédit dégradée.

Solution intermédiaire

Jean-René Cazeneuve, le président LREM de la [délégation aux collectivités à l'Assemblée nationale](#), plaide, lui aussi, pour remettre l'ouvrage sur le métier. « *Tous les scénarios sont sur la table. L'Assemblée des départements de France continue à se battre pour ne pas perdre la TFB et la CVAE et on les comprend. On pourrait aller vers un scénario mixte.* » Alain Richard confirme aussi aux *Echos* que le gouvernement est prêt à étudier une solution intermédiaire dans laquelle une partie de la TFB reviendrait aux communes, le reste étant conservé par les départements, le tout complété par une part de CSG.

Matthieu Quiret

LES ECHOS – 22/10/2018

8 Brevets, intégration fiscale : l'Assemblée ajuste la réforme de l'impôt sur les sociétés

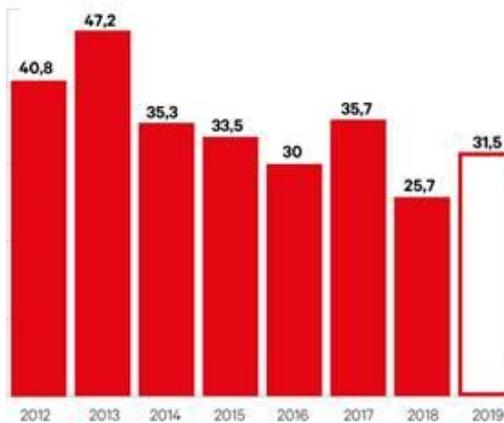
Le taux de l'IS en Europe

En %, en 2018



Les recettes nettes de l'impôt sur les sociétés

En milliards d'euros



LES ECHOS / SOURCES : PLF 2019, KPMG

Les évolutions sur la fiscalité des brevets et le régime de l'intégration fiscale, proposées par le rapporteur du budget, Joël Giraud, ont été adoptées ce vendredi en séance publique à l'Assemblée.

La réforme de l'impôt sur les sociétés, destinée à mettre en conformité la France avec le droit européen, a subi des ajustements lors de l'examen du projet de loi de finances à l'Assemblée. Au terme d'un intense débat, les députés ont adopté ce vendredi l'amendement de la commission des finances visant à réserver l'élargissement de la « niche Copé » aux groupes fiscalement intégrés. Même au sein de la majorité, cette proposition ne faisait pas l'unanimité, comme en témoigne [l'intervention d'Emilie Cariou \(LREM\) pour maintenir la quote-part de frais et charges \(QPFC\)](#), c'est-à-dire la part effectivement imposable, sur les [plus-values](#) de cessions intragroupes au niveau de 12 % pour toutes les entreprises.

A l'origine de ce débat se trouve [le projet du gouvernement de toiletter le régime français d'intégration fiscale](#) pour le mettre en conformité avec le droit de l'Union européenne et se prémunir de nouvelles condamnations, comme sur l'arrêt Steria ou sur la taxe à 3 % sur les dividendes. Dans cette optique, un article du projet de loi de finances prévoit de faire tomber certaines réductions d'assiette. Pour éviter que cet ajustement ne se traduise par une hausse d'impôts pour les entreprises, Bercy a souhaité réduire la taxation des plus-values lors d'une opération interne à un groupe, en abaissant la QPFC de 12 % à 5 %.

Une compensation dénoncée

C'est justement cette compensation qu'ont dénoncée les députés. « *Nous ne pouvons que souscrire à la volonté de se mettre en conformité*, a réagi Valérie Rabault, porte-parole du groupe PS. *Vous pourriez vous en tenir à ce que demandait l'Union européenne.* » Et le communiste Fabien Roussel

d'abonder : « Si on s'attaque aux niches fiscales et à l'optimisation, nous vous demandons de ne pas élargir la « niche Copé ». »

Face à ces critiques, le ministre de l'Economie et des Finances, Bruno Le Maire, a avancé l'argument de la compétitivité. « On ne peut pas d'un côté se battre pour l'emploi sur nos territoires et imposer aux entreprises une situation fiscale plus défavorable que celle de leurs partenaires européens. Partout ailleurs, cette quote-part est comprise entre 0 % et 5 %. »

Le vote a finalement convergé vers [un amendement « de compromis » du rapporteur général du budget, Joël Giraud \(LREM\)](#), et qui limite l'élargissement de la « niche Copé » aux seuls groupes intégrés. Sa collègue au sein de la majorité, Emilie Cariou, a néanmoins pointé « un risque de discrimination entre sociétés françaises ».

Autre ligne de front

Une autre ligne de front s'est ouverte concernant [la fiscalité des brevets](#). Bruno Le Maire a été amené à défendre la révision du régime français de la propriété intellectuelle, en réaction aux critiques de la droite qui estime que [« la France se tire une balle dans les deux pieds »](#), selon les termes d'Eric Woerth (LR). « Notre dispositif actuel est attractif mais indéfendable. Cet avantage fiscal est donné à toutes les entreprises, quel que soit le lieu où est réalisée la recherche. Ainsi, une entreprise qui ferme un laboratoire pour le délocaliser à l'étranger continuerait à bénéficier de l'avantage fiscal », a argumenté le ministre de l'Economie.

Mais là encore, le gouvernement a concédé son soutien à quelques ajustements proposés par la majorité. Le taux d'imposition de ce régime devrait ainsi passer de 15 % à 10 % pour s'aligner sur le faible taux d'impôt sur les sociétés dans certains Etats européens, selon les amendements votés vendredi. Les inventions dites « brevetables non brevetées » devraient en outre être intégrées au régime. Une demande portée par des entreprises qui ne publient pas toujours leurs brevets pour des raisons de confidentialité. Enfin, cette niche s'appliquerait aux logiciels, y compris sur ceux déjà déployés chez le client.

Ingrid Feuerstein

::: ENTREPRISES

LE PARISIEN – 22/10/2018

9 Barrières de péage, covoiturage, carte grise : le plan choc du gouvernement



Afin de fluidifier le trafic automobile et limiter la pollution, l'Etat veut développer sur le réseau autoroutier les péages sans barrières.

Dans ce vaste texte, l'exécutif propose, entre autres, la fin des barrières de péages autoroutiers ou un encadrement plus strict des tarifs de covoiturage.

Un texte de plus de soixante-dix pages et de 29 articles. Le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) porté par le ministère des Transports doit permettre à l'ensemble des Français, en ville comme dans les campagnes, de se déplacer plus facilement en utilisant les nouveaux modes de transport tout en préservant l'environnement. Une véritable boîte à outils dont la priorité est le transport du quotidien. La LOM devrait être débattue au Parlement au plus tard au début du printemps 2019, pour une application progressive dans la foulée. Outre une plus grande facilité pour installer des [péages urbains](#), tour d'horizon des principales mesures de ce projet de loi.

Du nouveau pour les tarifs de covoiturage. Pour éviter que ce mode de transport ne devienne une source de bénéfice pour le conducteur, le législateur souhaite mieux encadrer son prix et demande plus de transparence. Concrètement, le gouvernement souhaite que le prix payé corresponde bien à un partage des frais et évolue en fonction du nombre des passagers transportés. Par exemple, sur un Paris-Limoges dont le prix est fixé à 30 euros dès le premier passager, ce montant doit diminuer si le nombre de passagers augmente. Reste à savoir si cette volonté sera techniquement possible.

Fini les barrières aux péages. Afin de fluidifier le trafic automobile et limiter la pollution, l'Etat veut développer sur le réseau autoroutier les péages sans barrières où le paiement s'effectuerait par des capteurs qui détectent un badge, une vignette ou la plaque d'immatriculation. Si ce dispositif, appelé flux libre, possède de nombreuses qualités, il a un inconvénient : la fraude. Aujourd'hui, les automobilistes qui ne payent pas aux péages représentent moins de 0,02 %. Avec le flux libre, il passerait à 5 %, soit 500 millions d'euros de manque à gagner pour les autoroutiers. La loi prévoit donc de durcir les sanctions en cas de fraude. « L'objectif à terme serait la disparition des péages physiques, explique une source ministérielle. Et donc la fin des bouchons aux péages. »

400 euros pour venir travailler à vélo ou en covoiturage. Uniquement réservée aux salariés qui se déplacent en transport en commun ou en voiture l'indemnité transport serait étendue. Concrètement, les entreprises publiques ou privées qui le veulent pourront verser un « forfait mobilité » de 400 euros maximum par an exonéré de charges sociales et d'impôt sur le revenu à leurs salariés qui viennent à vélo ou en covoiturage.

Une nouvelle taxe sur la carte grise. C'est la réponse du gouvernement au [dieselgate](#). Suite au scandale de santé publique et économique dans l'industrie automobile qui a vu certains constructeurs truquer leurs résultats aux tests de pollution pour s'affranchir des normes environnementales et baisser leurs coûts, l'Europe a demandé aux Etats membres un contrôle accru. Une surveillance qui a un coût. Pour la financer, l'Etat envisage une taxe de 3 euros sur tous les certificats d'immatriculation délivrés chaque année. Soit un prélèvement de 7,5 millions d'euros. « C'est l'une des pistes, nuance une source gouvernementale. Rien n'est encore acté. »

Pouvoir descendre entre deux arrêts de bus. Pour lutter contre le harcèlement sexuel et contre le sentiment d'insécurité, le gouvernement propose de généraliser l'autorisation pour les femmes et les personnes seules à descendre d'un bus quand elles le veulent pour être plus proche de leur destination finale. Un dispositif qui existe déjà à l'étranger, notamment à Montréal, New York, ou Istanbul. En France, de nombreuses expérimentations existent mais seule Nantes (Loire-Atlantique) l'a adopté de manière permanente. Ce service gratuit, en soirée et pendant une partie de la nuit, serait mis en place selon la volonté de chaque collectivité.

Vincent Vériér

LES ECHOS – 22/10/2018

10 La RATP va supprimer un millier de postes d'ici à 2024



Le plan vise à baisser les coûts des fonctions support, sans aucun licenciement, afin de gagner en compétitivité, en vue de l'ouverture à la concurrence du marché des bus franciliens.

La RATP a décidé d'administrer une cure de minceur à ses fonctions support, afin de réduire ses coûts avant l'arrivée de la concurrence sur son périmètre historique. Sur le marché des bus parisiens, l'entreprise publique perdra son monopole fin 2024, et comme l'avait indiqué sa patronne, Catherine Guillouard, [dans une interview aux « Echos »](#) en décembre dernier, « *le réseau de surface ne doit pas être le seul à faire des efforts. Les fonctions support devront gagner en efficacité* ».

Cette ambition s'est traduite par le lancement cette année d'un plan de performance, baptisé Diapason. Selon nos informations, son constat de départ est que le coût des fonctions support représente 20 % des [charges d'exploitation](#) de la RATP, contre environ 15 % chez ses concurrents. L'objectif est de ramener ce ratio à 17 % d'ici à 2024.

Pas de plan de licenciement

Cela devrait se traduire par de 100 à 150 suppressions de postes chaque année, soit entre 1.000 et 1.100 postes sur la période, sur un périmètre de 5.000 salariés environ (fonctions marketing et commercial, RH, achats, système d'information, finance...). Soit une économie, au final, de 121 millions d'euros par an. L'effort moyen de productivité annuelle serait de 2,5 %, avec une intensité variable selon les métiers. Selon l'Unsa RATP, un tiers des postes de la fonction RH (environ 350) serait menacé.

La direction s'est très vite efforcée de calmer les inquiétudes des syndicats et des salariés. Elle a d'emblée précisé qu'aucun plan de licenciement n'était prévu. « *Le nombre équivalent de départs à la retraite est attendu sur cette période dans les fonctions support*, indiquait récemment le magazine interne du groupe. *L'ajustement des effectifs se fera donc principalement par le non-remplacement de départs et par des redéploiements internes.* » Des ruptures conventionnelles pour les agents préférant quitter le groupe seront également possibles. Les recrutements eux, seront « *très fortement régulés* », indique une source interne.

Fonctionner plus efficacement

Face au personnel et aux syndicats, Catherine Guillouard et le DRH groupe, Jean Agulhon, défendent leur projet depuis plusieurs mois en avançant qu'il ne s'agit pas de donner simplement un coup de rabet sur les coûts, mais de repenser la manière dont les fonctions support travaillent avec les secteurs bus, métros, tramway, maintenance...

Les deux parties doivent dialoguer pour élaborer des manières de fonctionner plus efficaces. Une attention aux « *clients internes* » qui se veut la symétrie des [efforts faits pour améliorer la satisfaction des clients](#) en externe. Ce plan n'est, on s'en doute, pas du goût des syndicats, mais la direction a, à ce stade, réussi à éviter une mobilisation du personnel contre sa mise en oeuvre.

Lionel Steinmann

11 Jean-Michel Blanquer : «Nous allons rétablir l'ordre»



« Choqué » par les événements qui se sont déroulés jeudi 18 octobre dans cette salle de cours du lycée Edouard-Branly de Créteil (Val-de-Marne), Jean-Michel Blanquer promet des mesures « en profondeur ».

Après l'émoi suscité par la diffusion d'une vidéo montrant un lycéen menacer d'une arme factice sa professeure, le ministre de l'Éducation explique ce qu'il entend faire contre les violences en milieu scolaire.

Lorsqu'il était recteur de l'Académie de Créteil, Jean-Michel Blanquer a bien connu le lycée polyvalent Edouard-Branly. Il se souvient d'un établissement « dynamique », mettant en place des projets innovants. Le désormais ministre de l'éducation a été d'autant plus « choqué » de découvrir [la vidéo y montrant une professeure menacée avec une arme \(factice\)](#) par son élève. Dans son bureau où il nous a reçus ce dimanche, Jean-Michel Blanquer promet des mesures « en profondeur ».

Une enseignante menacée, braquée, filmée dans sa classe... Comment cette scène peut-elle avoir sa place dans l'école de la République ?

JEAN-MICHEL BLANQUER. Elle ne l'a pas. J'ai été choqué, scandalisé par cette vidéo. Je suis le ministre des professeurs. Mon devoir est de les protéger et de demander à l'ensemble de la société française, et notamment aux élèves et aux parents, de leur accorder le respect qui leur est dû. Ici, nous sommes dans la violation la plus totale de ce respect. Avoir des faits de violence dans les établissements scolaires n'est pas nouveau.

Mais aujourd'hui, les réseaux sociaux amplifient la tentation d'imiter les choses vues à la télévision ou sur Internet. Ils encouragent également des élèves qui se croient malins d'organiser des faits avec pour motivation de les diffuser. Nous devons nous battre contre cela.

Dans un tweet, le président Macron vous demande de prendre « toutes les mesures » pour proscrire ces faits. Quelles mesures ?

Nous allons amplifier le travail que nous menons en profondeur depuis un an. Une batterie de réponses, en termes éducatif et de sanction, seront apportées. J'indique notamment aux chefs d'établissement que des conseils de discipline doivent avoir lieu dès que nécessaire. Trop longtemps, on a considéré que leur nombre était le reflet de la qualité de l'établissement, au risque de mettre des événements sous le tapis. Je le redis, il n'y a pas de « petits » ou de « non faits ». Dans le cas de Créteil, le conseil aura lieu au retour des vacances de la Toussaint mais l'exclusion est bien l'horizon disciplinaire qui attend cet élève !

L'autre point inquiétant est l'aggravation des bandes et des gangs aux abords des collèges et lycées. Des rixes importantes ont eu lieu en banlieue parisienne ces derniers mois. Dès cette semaine, nous nous rencontrons avec Christophe Castaner (*NDLR : le nouveau ministre de l'Intérieur*) pour mettre en place un comité stratégique dont la fonction sera de coordonner l'ensemble des acteurs en matière de sécurité à l'intérieur comme à l'extérieur des établissements. Nous allons rétablir l'ordre et l'autorité dans tous les établissements qui se trouvent en situation dégradée.

Ce n'est pas le cas d'Edouard-Branly à Créteil, qui n'est même pas en zone prioritaire.

Absolument. Par définition, la violence surgit de manière inattendue. C'est pour cela qu'il faut poser un cadre clair et prendre un faisceau de mesures, fortes, toujours éducatives et adaptées à chaque situation. Nous allons travailler sur des structures spécialisées d'accueil des enfants et adolescents qui ne respectent pas les règles. Nous réfléchissons aussi à une politique de responsabilisation des familles de mineurs qui vont trop loin.

Le fait est que lorsque l'élève est mineur, les suites judiciaires sont naturellement plus clémentes que pour un majeur. Cela doit nous emmener à des enjeux de responsabilisation des familles dont le rôle est fondamental dans l'éducation des enfants.

Responsabiliser ? De quelle manière ?

Il est trop tôt pour le dire. Ce travail est en train d'être mené mais il est un point clé de notre politique. Pour aider, comme pour sanctionner, nous devons voir ce qui se passe du côté de la famille.

Les élèves ont filmé l'agression de leur professeure. Pourquoi ne pas interdire, comme vous l'avez fait au collège, le portable au lycée ?

Cet événement montre à quel point nous avons eu raison de systématiser l'interdiction du téléphone à l'école et au collège. A Créteil, on peut se demander si les faits n'ont pas été accomplis pour être filmés et diffusés. Notre loi ouvre aussi [la possibilité aux lycées d'interdire le portable](#). Cela n'était pas possible avant. J'encourage ainsi vivement les lycées qui sont confrontés à des faits anormaux à user de ce nouveau droit.

Propos recueillis par Florence Méréo

::: SOCIAL

LES ECHOS – 22/10/2018

12 Assurance-chômage : Roux de Bézieux défend la dégressivité sans le dire



Le nouveau président du Medef était l'invité, dimanche, du « Grand Rendez-vous » Europe 1- « Les Echos »-CNews. Il reste confiant dans la capacité de l'exécutif mais met en garde contre des « signaux contradictoires ».

Avec son nouveau président, le Medef se fait plus rare dans les médias. La prestation du [successeur de Pierre Gattaz](#), Geoffroy Roux de Bézieux, ce dimanche sur Europe 1 comme invité de l'émission politique en partenariat avec Les Echos et Cnews, était donc attendue. Interrogé sur le budget 2019 en discussion au Parlement, Geoffroy Roux de Bézieux a voulu faire dans la pédagogie, laissant de côté les diatribes anti-gouvernementales qui avaient fait la marque de fabrique de son prédécesseur.

Le budget 2019 n'est pourtant pas aussi favorable aux entreprises que l'avait été le précédent, le premier du quinquennat. Taxe sur les brevets, refonte de l'assiette de l'IS, report de la baisse de certaines cotisations patronales, autant de réformes que le président du Medef a qualifié de « *signaux contradictoires* » de la part du gouvernement, par rapport à une politique dans l'ensemble très tournée vers l'offre et le soutien à l'investissement. « *Sur la fiscalité, on ne demande pas la lune, mais à être au niveau de nos concurrents* », a insisté Geoffroy Roux de Bézieux, une manière habile de réclamer de nouvelles baisses de charges sans en faire un mantra patronal devenu inaudible pour une partie de l'opinion.

« **Socialement inefficace** »

Interrogé sur la conjoncture, le président du Medef a reconnu que le moral des chefs d'entreprise était plutôt bon et que la confiance dans le gouvernement n'était pas entamée. Toutefois, le problème numéro 1 demeure celui du recrutement et des emplois non pourvus, « *qui sont à la fois liés à des problèmes de compétences, de mobilité et d'un système d'assurance-chômage qui n'est pas toujours optimal pour inciter à la reprise d'emploi* », a-t-il souligné. Un point qui est justement à l'ordre du jour de la négociation interprofessionnelle qui devrait débiter sous peu sur l'Assurance-chômage.

« *Il y a un certain nombre de paramètres qui ne marchent pas* », selon Geoffroy Roux de Bézieux, citant en premier lieu la permittence, qui incite employeurs et parfois salariés à recourir préférentiellement à des contrats courts au lieu de CDI. « *Un système socialement inefficace* », pour le président du Medef, qu'il est urgent de réformer.

âge pivot

S'il n'a pas cité nommément la notion de [dégressivité](#), qui consiste à faire varier les allocations chômage en fonction de la durée d'indemnisation, Geoffroy Roux de Bézieux a insisté sur l'idée de faire varier le niveau des allocations en fonction de la conjoncture. Une hypothèse défendue par certains économistes. En période de plein emploi, où il est plus facile de retrouver un travail, l'indemnisation serait susceptible de baisser ou d'être diminuée dans le temps. Problème : malgré les difficultés de recrutement que rencontrent les chefs d'entreprise en ce moment, la France est loin d'être dans une période de plein emploi.

Autre sujet social du moment : la [réforme des retraites](#), pour laquelle le Medef tente de faire passer l'idée qu'un âge pivot, qui viendrait se rajouter à l'âge légal, pourrait permettre d'ajuster les départs en fonction du nombre d'actifs. Un système que les partenaires sociaux ont justement mis sur pied lors de la dernière négociation sur les retraites complémentaires des cadres.

Pour finir, le président de Medef a souligné l'importance d'engager ses troupes et les chefs d'entreprise en général sur la défense de l'Europe dans la perspective des élections européennes. « *Nous devons porter un discours concret, opérationnel, pour montrer qu'avoir un marché commun est un élément essentiel de compétitivité* ». Persuadé que le [Brexit](#) va se faire, avec ou sans accord, Geoffroy Roux de Bézieux prévient que les flux commerciaux vont être considérablement ralentis pour des secteurs comme l'automobile ou l'aéronautique, mais que « *cela va au moins permettre à l'ensemble de nos concitoyens et aux entrepreneurs en particulier de se rendre compte au quotidien de ce que l'Europe apporte* », a-t-il conclu.

Marie Bellan

EUROPE 1 – 21/10/2018

13 Pour le président du Medef, la future "réforme des retraites doit être la mère des réformes"



Alors que les discussions sur la réforme des retraites entre les partenaires sociaux et le gouvernement reprennent lundi, Geoffroy Roux de Bézieux était dimanche l'invité du Grand rendez-vous.

Faut-il instaurer un "âge pivot" dans le futur système de retraite ? Cette mesure, défendue par le Medef, consisterait à instaurer deux âges légaux de départ, l'un à 62 ans avec une retraite à maximum 90%, l'autre à 63 ans avec une retraite à taux plein. Le Medef y est favorable, mais la CFDT menace de quitter la table des négociations sur la future réforme si ce point est abordé. Alors que les discussions entre les partenaires sociaux et le "Monsieur retraites du gouvernement", Jean-Paul Delevoye, reprennent lundi, le président du Medef Geoffroy Roux de Bézieux était dimanche l'invité du Grand rendez-vous.

"On veut un système indiscutable". "C'est une réforme pour les quarante prochaines années. Il faudra mettre en place un système de pilotage pour que le déséquilibre entre les uns et les autres puisse se corriger. Ça peut être l'âge pivot ou un autre système. Mais ce que l'on ne veut pas, c'est que le gouvernement fasse cette réforme et que les prochains soient obligés de recommencer", insiste le "patron des patrons".

Selon lui, l'instauration d'un système d'âge pivot permettrait de mieux prendre en compte l'espérance de vie. "On veut un système de pilotage, indiscutable, lié à l'espérance de vie. Ne pas prendre en compte cette espérance de vie, cela peut être très dangereux", martèle-t-il.

"Donner confiance". Pour le président du Medef, il s'agit de redonner confiance aux Français en leur système de retraite. "70% des moins de 25 ans disent qu'ils n'auront pas de retraite. Il faut donner confiance dans ce régime. Cette réforme doit être, peut-être pas la 'der des ders', mais au moins la mère des réformes", conclut Geoffroy Roux de Bézieux.

REPLAY : <http://www.europe1.fr/emissions/le-grand-rendez-vous/le-grand-rendez-vous-avec-nom-de-linvite-211018-3783692>

Par Gaétan Supertino

LES ECHOS – 22/10/2018

14 La nécessaire pédagogie de la réforme du modèle social



Dans sa dernière note de conjoncture sociale, l'association patronale **Entreprise & personnel** insiste sur l'importance du suivi et de l'explication des récentes réformes sociales.

C'est un bilan d'étape en forme d'avertissement que livre **Entreprise & personnel** dans sa dernière note de conjoncture sociale présentée ce vendredi. L'association patronale s'est intéressée aux conséquences des conditions politiques, économiques et sociales dans lesquelles sont mises en oeuvre les réformes en cours du droit et du marché du travail.

Elle s'attache en particulier au calendrier choisi. Le décalage entre la mise en oeuvre du volet flexibilité concrétisé dans [la réforme par ordonnances du Code du travail](#) et celle du volet sécurité inscrit dans [la loi avenir professionnel](#) est jugé salutaire. La note regrette en effet que les deux tentatives précédentes - les lois issues d'accords interprofessionnels de 2008 et 2013 - « *qui ont pensé la flexisécurité à la française ont créé des outils de flexibilité en les enfermant simultanément dans un carcan de règles qui en empêchaient la pleine efficacité* ».

Cycle économique

Le choix de procéder par « *réformes successives qui traitent en les articulant mais de manière séparée, les politiques de flexibilité et de sécurité* » a, pour l'association patronale, permis d'éviter cet écueil et donc permettre de construire un nouveau modèle inspiré du modèle des pays nordiques et plus particulièrement danois.

Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas d'écueil. **Entreprise & personnel** s'inquiète ainsi du moment du cycle économique où ces réformes sont lancées. « *La flexibilité introduite va peut-être dans un premier temps produire des effets qui ne seront pas forcément favorables aux salariés, peut-être va-t-on avoir dans un premier temps une dégradation de leur situation* », a souligné le directeur général de l'association, Frédéric Guzy en présentant la note. « *Si on n'explique pas que l'on investit là dans le futur, cela risque de poser problème* », a-t-il ajouté, insistant sur la nécessité d'une « *pédagogie de la réforme* ».

Contraintes budgétaires

L'autre problème tient aux contraintes budgétaires du gouvernement. « *Faute de marges de manoeuvre suffisantes, les dispositifs sécurisant les transitions professionnelles ont été moins ambitieux que ceux portés pendant la campagne présidentielle* », souligne la note. Jean-Christophe Debande, un de ses trois coauteurs, évoque [l'ouverture de l'assurance-chômage aux indépendants et aux démissionnaires](#) qui s'est faite à des conditions très strictes, en limitant la portée. Il évoque aussi les 3 à 4 milliards d'euros d'économies demandées aux partenaires sociaux dans la renégociation de la convention d'assurance-chômage qui va s'ouvrir.

Cet épisode illustre bien un autre paradoxe des réformes en cours pour **Entreprise & personnel** : l'« *interventionnisme* » de l'Etat - contrairement au modèle danois. Le gouvernement reprend « *de plus en plus la main sur des systèmes de gestion paritaire qu'il juge inefficaces* », souligne la note.

« *On a assisté à des réformes paramétriques du dialogue social jusqu'à présent, là, il s'agit d'aller sur une réforme systémique* », explique la note. La concrétisation de cette réforme va reposer sur « *un réel partage d'informations, une véritable transparence de la réalité économique, une acceptation et une reconnaissance de la légitimité de l'autre, un travail sur la compensation et non sur la contrepartie, une connaissance des désaccords, une montée en compétence des acteurs et enfin, une volonté commune de négocier...* ». Autant dire une vraie révolution.

Leïla de Comarmond

::: POLITIQUE

LES ECHOS – 22/10/2018

15 **Marc Fesneau : « Il faut donner du sens et parler au coeur des gens »**



Marc Fesneau, un Modem propulsé ministre des Relations avec le Parlement

Le nouveau ministre chargé des Relations avec le Parlement défend les réformes de l'exécutif. Il estime toutefois qu'« il faut incontestablement mieux coproduire avec la majorité ».

Sur le fond, où est le « nouveau souffle » escompté avant le remaniement ?

L'idée n'a jamais été de passer d'un coup de l'ombre à la lumière. Il n'y a jamais eu d'essoufflement. Ni la réforme ni la volonté de transformer le pays n'ont molli et les réformes devant nous en témoignent : justice, institutions, [assurance-chômage](#) , [retraites](#) . Ce ne sont pas de petits sujets ! Il y a la volonté de replacer le fond des choses au coeur du débat, de rappeler le sens et la cohérence de notre action, de renforcer la pédagogie faite auprès des citoyens, qui ont parfois le sentiment d'être perdus. Il faut donner du sens, expliquer, parler au coeur des gens. Parce que le monde qui nous entoure est angoissant.

Un malaise est perceptible dans la majorité, qui se bat contre le gouvernement sur certains amendements. Craignez-vous un début de fronde ?

Certainement pas. Mais il faut incontestablement mieux coproduire avec la majorité. Coproduire, « ce n'est pas j'ai raison seul et tu prends ce que j'ai donné » ; cela vaut pour le gouvernement comme les parlementaires. Cela dit, personne ne doit oublier le sens de ce qui est fait. Sur les questions fiscales ou de dépenses publiques, il y a une équation budgétaire à tenir, celui de l'équilibre de nos comptes. Tout le monde connaît ma volonté de nouer en permanence des dialogues mais on ne peut pas avoir des textes dont on déstructure l'armature.

Les élus ne font que relayer la grogne sur le terrain : CSG, prix à la pompe... Le ras-le-bol fiscal est-il de retour ?

Même si la perception n'est pas la même partout, je crois que la baisse de la pression fiscale, notamment par la baisse des cotisations salariales et de la taxe d'habitation, va être ressentie. Nous sommes dans une période où nous menons des transitions, de façon aussi douce que possible, mais les transitions sont forcément difficiles. Dans les territoires ruraux - j'y vis -, il ne faut pas bercer les gens d'illusion en faisant croire qu'on va continuer éternellement avec le pétrole. Il faut les aider à en sortir parce que ce sont eux les premières victimes de cette dépendance. Il faut aussi assumer l'effort demandé à une partie des [retraités](#) . Un choix a été fait : la priorité au travail. Tout cela n'est pas surprenant ; c'est ce qu'avait dit Emmanuel Macron pendant sa campagne. Et des mesures de compensations ont été prises pour les plus fragiles.

Laurent Wauquiez demande à l'exécutif de « renoncer aux augmentations de taxes supplémentaires sur le carburant prévues jusqu'en 2021 »... Que lui répondez-vous ?

Je mesure l'effort que nous demandons aux automobilistes. Mais la voiture est au centre de la mutation écologique - moins de pétrole, plus d'électrique, un nouveau modèle de déplacement - et il faut l'expliquer aux Français plutôt que de résister au changement. Intuitivement, tout le monde comprend que la voiture d'hier c'est fini. Il faut savoir accélérer la transition énergétique pour rendre nos territoires moins dépendants au pétrole et cela ne peut attendre 2021. Au fond, Monsieur Wauquiez incarne bien

tout ce qui fait le rejet de la politique aujourd'hui : raisonnement à court terme, refus de la prise de responsabilités, absence de vision à long terme. Nous, c'est tout l'inverse.

Vous incitez les élus des villes de plus de 100.000 habitants à mettre en place des péages urbains. N'est-ce pas une manière de se défausser sur les élus ?

On ne peut pas regretter qu'on décide tout de Paris et, de l'autre côté, nous reprocher de laisser la main aux collectivités ! Est-ce qu'on se déleste ? Non. Il faut être pragmatique : il y a des endroits où c'est utile et nécessaire et où cela peut aider à améliorer le système de transports, et d'autres où ça ne l'est pas. Ce n'est pas à l'Etat de décider. Chacun doit prendre ses responsabilités. C'est assez sain. Après, l'Etat ne sera pas absent du dialogue. Il a des fonctions d'aménagement du territoire et devra donc accompagner les collectivités. Mais sur le fond, le principe des [péages urbains](#) me semble bon. C'est un outil au service de la transition écologique.

Etait-il habile, de la part de Bercy, de pointer les communes qui ont augmenté leur taux de taxe d'habitation ?

Les données sont publiques et les citoyens ont besoin d'être éclairés. Moi, je ne suis ni « balance ton Etat », ni « balance tes députés », ni « balance ton maire » parce que c'est nourrir le sentiment populiste et qu'à un moment, c'est « balance ta démocratie ». Si on veut faire avancer les territoires, il faut sortir de tout ça.

Au-delà de l'opération de séduction lancée, comment renouer, sur le fond, avec les collectivités ?

D'abord, il faut comprendre comment on est en arrivé là. La loi NOTRe (Nouvelle organisation territoriale de la République), le regroupement des régions, la baisse des dotations, la création des métropoles, ce n'est pas du fait de ce gouvernement. La dégradation des services publics, la désertification médicale, non plus. Mais nous arrivons à un point de rupture, sans en être à l'origine au fond.

Que faire pour inverser la tendance ?

Nous avons stabilisé les dotations tout en maintenant les [fonds d'investissement](#). Nous apportons des réponses structurelles, par exemple aux déserts médicaux, avec le plan Santé. Ensuite, la contractualisation financière avec les collectivités a été mal comprise. Certaines l'ont vue comme une mise sous tutelle. Regardons ensemble comment dépassionner ce débat. Emmanuel Macron est le premier Président de la République à avoir mis la différenciation pour les collectivités dans le texte de la révision constitutionnelle. C'est essentiel. Nous savons tous que l'on n'améliorera pas la situation des territoires les uns contre les autres.

Cette opération n'est-elle pas celle d'un pouvoir qui cherche des relais pour ses réformes et surtout pour les élections ?

Je n'ai jamais entendu dire que l'on comptait faire sans les élus ! Nous avons besoin de transformer le pays. Il faut assumer de le faire ensemble, y compris quand les décisions sont difficiles. Depuis le début, comme le Président de la République et le Premier ministre, j'ai été désespéré de voir qu'il y a une incompréhension. J'ai le sentiment qu'elle est en train d'être levée. Pour améliorer encore les choses, nous avons plusieurs sujets à traiter. Nous avons toujours dit que nous ne ferions pas de grand soir de la décentralisation dans une loi. Cela ne signifie pas qu'il ne faut pas ajuster ou donner plus de souplesse au système, sur les compétences par exemple. Avec [Action Publique 2022](#), l'Etat doit être capable de dire quelle est la perspective d'organisation sur le long terme des services publics dans les territoires. Nous aurons aussi le débat de la réforme fiscale, où nous devons les uns et les autres sortir des postures.

Sur la réforme des institutions, un accord est-il encore possible ?

Il y a des points de convergence, notamment sur l'amélioration de la fabrique de la loi. Le point plus difficile est celui du nombre de parlementaires. Le président a posé durant la campagne [l'exigence d'une baisse de 30 %](#) . Laissons les assemblées débattre et trouver un terrain d'entente.

Que reste-t-il aujourd'hui du soi-disant « nouveau monde » ?

Ce qui est nouveau politiquement, ce n'est pas un nouveau monde. Mais pour la première fois, quand on réforme, ce n'est pas cosmétique mais structurel, de la SNCF à la formation professionnelle, du droit du travail aux lois en faveur des entreprises. On ne réforme pas pour tenir cinq ans et être populaire. Cela explique sans doute les difficultés du moment. Nous réaffirmons aussi la capacité à avoir un socle de base LREM-Modem et à l'élargir à ceux qui veulent la réforme, à droite ou à gauche. Les Français ont élu Emmanuel Macron pour arrêter les alternances inutiles et transformer le pays. Nous sommes au rendez-vous de cette promesse.

Pour les européennes, n'est-il pas dangereux de brandir le clivage progressistes/nationalistes ?

Il faut nommer le mal pour le combattre et ne pas oublier les leçons de l'histoire. Il n'y a pas de composition possible avec ces gens-là. Ceux qui utilisent les difficultés et les peurs du peuple ne lui rendent jamais service. A nous de redonner du sens et des repères à ceux qui, pour des raisons d'identité, de déclassement, d'immigration, ont le sentiment de les avoir perdus.

Isabelle Ficek et Pierre-Alain Furbury

L'OPINION – 22/10/2018

16 En Marche: la Macronie face à la tentation du cumul



Après le peu convaincant passage du ministre Christophe Castaner à la tête du mouvement macroniste, la question du cumul ministre/délégué-général de la République en marche se pose de façon particulièrement aiguë

Les membres du Conseil de La République en marche ont entériné dimanche le choix de Philippe Grangeon pour assurer l'intérim à la tête du mouvement. Ils éliront le 1er décembre leur nouveau délégué général. «Nous devons être vigilants à ce que cette campagne éclair ne vienne, par des comportements, des initiatives, des propos à l'emporte-pièce, abîmer l'image et la réputation de La République En Marche», sous peine «d'affaiblir son efficacité et au final sa force», a mis en garde Philippe Grangeon.

Qui pour prendre les rênes de La République en marche ? Moins d'une semaine après [le départ de Christophe Castaner pour la place Beauvau](#), [cinq personnalités ont manifesté leur intérêt pour la fonction](#). Dont Marlène Schiappa, secrétaire d'Etat chargée de l'Egalité entre les femmes et les hommes et de la lutte contre les discriminations. « Je réfléchis à présenter ma candidature », affirme-t-elle dans *le JDD*. Le mouvement va donc devoir trancher une question de principe : le prochain patron du parti majoritaire peut-il – de nouveau- être membre du gouvernement ?

Parmi les 800 membres du Conseil (le parlement du parti), réunis ce dimanche porte de la Villette à Paris (et qui devront élire un nouveau délégué général le 1^{er} décembre), nombreux sont ceux qui souhaitent, désormais, un patron à plein temps. « On a beaucoup souffert de la double casquette de Castaner, confie un référent parisien. Il faut vraiment travailler, maintenant, pour relancer le mouvement ». « Ils ne peuvent pas déplorer pendant des mois qu'il ne se passe rien au parti et aujourd'hui soutenir Schiappa », ajoute, agacé, un autre membre du Conseil, visant les hautes sphères de la macronie.

« **Corpus idéologique** ». Le délégué général par intérim, Philippe Grangeon, juge lui aussi, « à titre personnel », que « le futur délégué général doit exercer sa mission à temps plein ». « Il n'est jamais aisé d'être dans deux collectifs en même temps », observe le conseiller de l'ombre d'Emmanuel Macron.

« La question du cumul fait partie de la réflexion, reconnaît-on dans l'entourage de Marlène Schiappa. Elle pense que c'est conciliable. Il y a eu des précédents, avec François Bayrou ou Christophe Castaner, à la fois ministres et à la tête d'un mouvement ».

Mais le MoDem (pas plus qu'[Agir, dont Franck Riester, récemment nommé ministre de la Culture, reste président](#)) n'est pas majoritaire, et ne revendique pas 400 000 adhérents comme LREM. Et le cumul par Christophe Castaner des fonctions de secrétaire d'Etat chargé des Relations avec le parlement et de délégué général de LREM ne s'est guère avéré concluant. Accaparé par ses fonctions ministérielles, le soi-disant « couteau suisse » de la Macronie n'a pas eu le loisir de structurer le mouvement sur le territoire, ni d'enclencher une réflexion afin de bâtir ce « corpus idéologique » qui fait défaut au mouvement.

Marlène Schiappa, qui selon son cabinet n'envisage pas de démissionner du gouvernement pour prendre la tête de LREM, avance un argument en faveur du cumul. La fonction de délégué général « est bénévole selon nos statuts », rappelle-t-elle dans *le JDD*. Donc « personne n'y consacrerait 100 % de son temps », qu'il soit ministre ou pas. De fait, pour rémunérer son délégué général, le mouvement macroniste devrait modifier ses statuts...

Règle morale. Dans les « vieux partis » majoritaires, le cumul entre la direction d'une organisation politique et un portefeuille ministériel n'a plus eu cours depuis la fin des années quatre-vingt-dix. L'idée d'une incompatibilité entre les intérêts partisans portés par un chef de parti et l'intérêt général défendu par un membre du gouvernement s'est imposée. Une règle morale qui n'a connu qu'une seule entorse, lorsque Nicolas Sarkozy a présidé l'UMP tout en étant ministre de l'Intérieur (de 2005 à 2007)... alors que le président Chirac avait jugé ce cumul impossible un an plus tôt.

Le refus de la confusion des genres s'est en revanche toujours imposé au Parti socialiste. Lorsque le Premier ministre Lionel Jospin demande à François Hollande de prendre la direction du Parti socialiste, en 1997, le député de Corrèze le vit comme une marque de confiance, mais aussi comme une condamnation à ne pas être ministre.

« Sur le plan institutionnel, il est certain qu'un ministre est protocolairement mieux placé qu'un chef de parti, observe le constitutionnaliste Jean-Philippe Derosier. Mais politiquement, le patron du parti majoritaire a plus de pouvoir qu'un ministre, à l'exception peut-être du Premier ministre. Car il est à l'articulation de l'exécutif et du législatif ». Admettre que le patron du parti majoritaire soit également ministre reviendrait à reconnaître, pour l'universitaire, « que le patron du parti ne patronne pas grand chose ».

Relance. « Tout dépend, en réalité, de ce qu'on veut faire de ce mouvement, estime Philippe Zaouati, militant LREM. Lui donner un rôle politique, c'est très compliqué, car la politique, c'est le Président et le Premier ministre. Ce qui est surtout important pour le mouvement aujourd'hui, c'est de relancer les comités locaux, de retrouver un soutien populaire à l'action du gouvernement, et de faire émerger de nouveaux talents en vue des élections ».

Les quatre autres candidats en piste pour le poste de délégué général de LREM n'auraient pas de problème de cumul, ni de rémunération, puisqu'ils sont tous les quatre députés : [Stanislas Guérini](#) (36 ans), issu du milieu de l'entreprise, a rejoint Emmanuel Macron dès fin 2015, et fait partie des co-

fondateurs du mouvement ; Pierre Person (29 ans), issu de... la bande de Poitiers, est déjà très impliqué dans la vie du parti, où il est en charge de la préparation des élections ; enfin, [Sylvain Maillard](#) (44 ans), issu de la droite, et Joachim Son-Forget (35 ans), déjà candidat en 2017, se sont aussi mis sur les rangs.

S'il n'est pas candidat au poste de délégué général, [l'ancien ministre de l'Agriculture Stéphane Travert](#) devrait jouer un rôle dans la future organisation du mouvement. « J'ai besoin de toi, de ta compétence pour emmener le mouvement aux élections », lui a écrit le président Macron. Un job que l'ancien secrétaire fédéral fabiusien de la Manche a toutes les qualités pour mener à bien.

L'idée d'un binôme entre la très médiatique Marlène Schiappa, pour « l'incarnation », et d'un bon connaisseur des élus comme Stéphane Travert, pour la « structuration », fait donc son chemin dans le parti. Mais ne règle pas la question du cumul...

[Nathalie Segaunes](#)

::: INTERNATIONAL

LE JDD – 21/10/2018

17 Michel Barnier, négociateur de l'Union européenne pour le Brexit « Theresa May doit faire des choix »



Michel Barnier vendredi dans les locaux parisiens de la Commission européenne.

DIVORCE. Il ne reste plus qu'un mois pour parvenir à un accord de retrait des Britanniques de l'Union européenne

Sans doute a-t-il été surpris par l'ampleur de la manifestation, hier, à Londres. Plus de 700.000 personnes, selon les organisateurs, ont marché dans les rues de la capitale britannique pour réclamer un nouveau référendum sur l'accord final du Brexit, avec l'espoir de rester dans l'Union européenne. Il s'agissait de la plus grande démonstration de force populaire depuis les défilés contre la guerre en Irak en 2003.

Michel Barnier a toujours déclaré qu'il respecterait la volonté du peuple britannique. Mais voilà qu'il se bat depuis plus d'un an pour obtenir le meilleur accord de divorce possible entre le Royaume-Uni et l'Europe. L'épuisement ne se lit pas sur son visage. Comment fait-il pour rester aussi calme après plus d'une centaine de séances et des milliers d'heures de tractations à chercher le bon concept pour que Bruxelles et Londres se séparent en bonne intelligence ? Il feuillette ce document de travail d'une centaine de pages, réactualisé après chaque progrès des 50 négociateurs qui travaillent sous sa direction. Les passages surlignés en vert sont adoptés, ceux en jaune sont toujours en discussion, et le reste est au point mort ; 90 % de la mission a été accomplie. Comme dans tout bras de fer, c'est le

dernier mètre qui est le plus dur. Au point d'envisager le *no deal*. Il ne le souhaite pas, mais ne l'exclut pas non plus.

Expliquez-nous pourquoi la négociation est à nouveau paralysée sur la question de l'Irlande...

Cette question est la plus grave et la plus difficile. Nous sommes dans un moment de vérité. Deux pays cohabitent sur ce territoire insulaire, avec environ 4,5 millions d'habitants pour la République d'Irlande et 1,5 million pour l'Irlande du Nord, province du Royaume-Uni. Leur histoire est lourde et tragique jusqu'en 1998, date à laquelle le conflit entre nationalistes et unionistes a été réglé avec le *Good Friday Agreement* – un règlement qui a été accompagné par Londres et Dublin, et aussi par Bruxelles car notre marché unique et notre union douanière ont garanti qu'il n'y aurait plus aucune frontière sur l'île. Je me suis rendu il y a quelques mois dans la commune mixte de Dungannon, en Irlande du Nord. J'y ai rencontré une association de femmes rurales. Plusieurs m'ont demandé, en pleurs : « *Ne laissez pas l'histoire se répéter.* » Même si la liberté de circulation des personnes restera garantie entre la République d'Irlande et l'Irlande du Nord, cette question aura des conséquences pas seulement matérielles, mais aussi humaines et sociales.

Personne ne veut le retour d'une frontière en dur, y compris les partisans d'un Brexit radical. Alors quel est le problème ?

Nous devons nous assurer que les marchandises entrant dans le marché unique respectent les standards européens. Les Britanniques souhaiteront sans doute négocier plus tard un accord avec les États-Unis, qui eux-mêmes voudront exporter un maximum de produits, notamment des poulets trempés dans des bains d'eau chlorée à la fin du processus d'élevage. Nous n'en avons jamais voulu car ils ne sont pas conformes à notre modèle alimentaire. Ces poulets ne doivent pas entrer, via l'Irlande du Nord, dans le marché unique. Je pourrais citer l'exemple de la crevette importée d'Asie. Nous devons pouvoir vérifier si ces produits ne contiennent pas des doses d'antibiotiques que nous n'acceptons pas sur le marché européen. Nous avons besoin de contrôles de type douanier et nous voulons parvenir à un accord où les vérifications sur les marchandises seront dématérialisées autant que possible : celles-ci pourraient être déclarées à leur départ du Royaume-Uni vers l'Irlande du Nord, puis contrôlées via un code-barres lors du transport. C'est un exemple pratique du filet de sécurité, pour lequel Theresa May a donné par deux fois son accord de principe. Contrairement à ce que certains disent, ce n'est pas une frontière que nous créons dans la mer d'Irlande pour porter atteinte à l'unité du Royaume-Uni ! Mais des contrôles subsisteront sur les animaux vivants, qui peuvent transporter des maladies comme la vache folle ou la fièvre porcine, car cette île constitue déjà une zone épidémiologique unique. C'est ce sur quoi nous butons.

Un *no deal* est donc possible faute d'un accord sur l'inspection des veaux, vaches et cochons ?

Il s'agit d'un problème idéologique et politique, car cela aboutira à deux territoires douaniers différents. Je respecte ce débat. Mais des contrôles sont déjà effectués dans les ports et les aéroports sur 10 % des animaux qui arrivent de Grande-Bretagne vers l'Irlande du Nord. Avec le Brexit, ce chiffre risque de passer à 100 %, le système vétérinaire n'étant plus le même. Mais si, dans la relation future entre le Royaume-Uni et l'UE, un accord vétérinaire est signé, ce pourcentage pourrait retomber à 40 %.

Les dix députés unionistes nord-irlandais du DUP, qui assurent une majorité à Theresa May à la Chambre des communes, refusent justement ce filet de sécurité...

Je ne veux pas intervenir dans le débat britannique, qui est intense. Nous comprenons ces contraintes.

Mais c'est le Royaume-Uni qui a décidé le Brexit, et c'est le Brexit qui crée un problème en Irlande. Theresa May doit faire des choix, en toute responsabilité, pour obtenir une majorité nécessaire afin d'adopter cet accord.

90 % des sujets concernant la séparation entre le Royaume-Uni et l'Union européenne ont été réglés, que reste-t-il à résoudre ?

Plusieurs sujets restent ouverts. Nous souhaitons que la Cour de justice de l'UE puisse, en cas de conflit avec le Royaume-Uni sur les conséquences du retrait, être la dernière instance qui interprète le droit européen. Nous considérons aussi que les appellations d'origine contrôlée sur le champagne, le beaufort ou le whisky écossais, doivent être protégées. Les Britanniques, au contraire, veulent évoquer cette question dans le cadre de la relation commerciale future. Or, certains de ces produits authentiquement européens viennent parfois de pays tiers, et nous ne voulons pas de contrefaçon.

Quelles sont les prochaines échéances ?

Les dirigeants européens m'ont demandé cette semaine de revenir avec un texte d'accord complet. À côté de ce document de retrait ordonné, nous devons élaborer une déclaration politique qui éclaire le chemin de notre relation future sur quatre points : un accord de libre-échange, une coopération sur la mobilité des droits sociaux des citoyens, une coopération policière et judiciaire, ainsi qu'une coopération en matière de politique étrangère et de défense. Si ces propositions sont mises en œuvre, nous aurons un partenariat sans précédent. Mais il reste deux points de divergence : les Britanniques souhaitent avoir les avantages de l'Union douanière tout en gardant une autonomie commerciale, et faire partie du marché unique européen pour les biens, mais pas pour les personnes ni services. Or, celui-ci est indivisible. C'est ce qui fait notre puissance, c'est notre principal atout, celui pour lequel les États-Unis et la Chine nous respectent. On peut être dedans, comme la Norvège, ou dehors, mais pas choisir à la carte.

Avez-vous l'espoir d'arriver à un accord avant le sommet européen des 13 et 14 décembre ?

Le compte à rebours a commencé. Si nous sommes prêts plus tôt, je rapporterai au nom de la Commission européenne ce résultat à Donald Tusk, le président du Conseil européen, qui provoquera une réunion si cela est nécessaire. J'espère aboutir le plus vite possible à un accord, qui sera ensuite soumis au Parlement britannique et au Parlement européen. En ce qui concerne la relation future à définir d'ici à 2020, chaque parlement national devra ensuite se prononcer sur cet accord à l'issue de la négociation, en 2020 ou en 2021, si l'on décidait ensemble de prolonger cette période de transition. Je recommande que personne ne sous-estime la difficulté de ces ratifications. Le temps est court, exigeant, mais il est possible d'y arriver.

Vous ne croyez donc pas à un *no deal* ?

Certains, en Grande-Bretagne, le souhaitent. Chacun doit prendre ses responsabilités. Le *no deal* causerait des problèmes aux entreprises et aux régions européennes, mais encore plus aux Britanniques. Sans accord sécurisé, l'Union et les États membres prendront des mesures d'urgence. Le Royaume-Uni deviendra un simple membre de l'Organisation mondiale du commerce, et nous serons dans l'obligation d'imposer des contrôles et des tarifs douaniers. Quoi qu'il en soit, j'observe que l'attachement des Européens à l'Union a augmenté lors de ces négociations. Être membre nous a rendus responsables, ce qui explique notre unité. J'espère que les dirigeants européens utiliseront cette unité pour construire du positif, car le Brexit n'a aucune valeur ajoutée, ni pour le Royaume-Uni, ni pour l'Union européenne.

PROPOS RECUEILLIS PAR FRANÇOIS CLEMENCEAU ET CAMILLE NEVEUX

LE MONDE – 20/10/2018

18 L'agence Moody's dégrade la note de l'Italie et le gouvernement se déchire



Le budget 2019, présenté lundi à Bruxelles, prévoit un déficit de 2,4 %. Les deux hommes forts du pouvoir, Luigi Di Maio et Matteo Salvini, ne parviennent pas à s'accorder sur une politique économique.

Conformément aux usages, la nouvelle est tombée un vendredi soir, après la fermeture des marchés. La sanction était prévisible, même si on ne l'attendait pas si tôt ; avec quelques jours d'avance sur le calendrier initialement prévu, l'agence Moody's a abaissé d'un cran, à « Baa3 », la note de la dette souveraine italienne, le 19 octobre. Cette décision, assortie d'une perspective stable, place les bons du Trésor de la troisième économie de la zone euro au même niveau que la dette hongroise ou roumaine, à une marche de l'enfer des *junk bonds* (« obligations pourries »). Au bord du gouffre, donc.

Dans la note expliquant leur décision, les analystes de l'agence américaine ont mis en avant le choix du gouvernement Conte, qui a adressé à Bruxelles, lundi 15 octobre, un projet de budget 2019 comportant un déficit de 2,4 % du produit intérieur brut (PIB), loin des 0,8 % annoncés au printemps. Un tel déficit conduirait la dette italienne à rester, dans les prochaines années, autour des 130 % du PIB, alors qu'elle devait commencer à décroître sensiblement, accroissant ainsi les risques pesant sur le pays en cas de retournement de conjoncture.

Le scepticisme de Moody's s'accompagne de commentaires assez sévères sur l'« *absence d'un programme cohérent de croissance* », qui conduira la Péninsule à rester autour des 1 % de hausse du PIB, « *au-delà des stimulations fiscales temporaires* ». L'agence assortit cependant sa dégradation d'une perspective stable, reflet des atouts d'une économie jugée par ailleurs « *robuste* ». Reste qu'à ses yeux, la probabilité d'une sortie italienne de l'euro s'accroît.

« Dérapage sans précédent »

L'agence Standard & Poor's, de son côté, a annoncé une décision pour le 26 octobre. Selon le quotidien économique italien *Il Sole 24 Ore*, elle ne devrait pas dégrader la note italienne, mais lui adjoindre seulement une perspective négative, même si une sanction plus grave n'est pas à exclure. Quant à la troisième grande agence, Fitch, elle a publié dans la journée de vendredi une note évoquant le risque que la dégradation annoncée pour début 2019 ne fragilise l'ensemble du système bancaire italien, par une sorte d'« *effet domino* ».

En fin de soirée, un communiqué laconique de la présidence du Conseil italien est venu saluer la nouvelle d'un « *tout se passe comme prévu* », achevant par une note presque surréaliste une journée très agitée sur les marchés financiers. En fin de matinée, le « *spread* » (le différentiel entre le taux des obligations italiennes et allemandes à dix ans) s'élevait à 340 points, atteignant son niveau le plus haut depuis cinq ans, avant de baisser, tout en restant nettement au-dessus des 300 points. L'ouverture des marchés européens, lundi, sera très surveillée, et les valeurs italiennes risquent d'y être particulièrement chahutées.

Le même jour, Rome devra faire connaître à Bruxelles ses observations après la lettre envoyée jeudi par la Commission, dans laquelle étaient mentionnés un « *dérapage sans précédent* » des comptes du pays et la perspective d'un rejet pur et simple du budget 2019. Depuis lors, le gouvernement italien et la Commission ont beau arguer de leur volonté de nouer un « *dialogue constructif* », aucun compromis n'a été esquissé. Et ce, même si le rapport de force paraît très défavorable au gouvernement italien, qui a semblé complètement isolé lors du sommet européen des 18 et 19 octobre.

Les pays du nord de l'Europe ont employé des termes très vifs. En première ligne, les traditionnels « *faucons* » de la rigueur budgétaire – les Finlandais et les Néerlandais –, mais aussi le chancelier autrichien, Sebastian Kurz, pourtant présenté depuis des mois comme un allié potentiel de l'Italie.

Face à eux, la traditionnelle « *solidarité latine* » n'a, cette fois-ci, pas joué. Par crainte de risques de contagion, les gouvernements espagnol et portugais, confrontés ces derniers jours à une légère hausse de leurs *spreads* respectifs, se sont surtout attachés à prendre leurs distances. Le président Emmanuel Macron, en se refusant à « *donner des leçons* », est presque apparu comme le plus conciliant des partenaires de l'Italie, en dépit de la dégradation des relations entre les deux pays.

Malgré ses réticences initiales, le ministre de l'économie Giovanni Tria continue de défendre la manœuvre budgétaire italienne. L'annonce d'un déficit à 2,4 %, associé à une prévision de croissance de 1,5 % mise en doute par la quasi-totalité des analystes, a certes écorné sa crédibilité, mais il reste incontournable, ne serait-ce que parce qu'il est le seul interlocuteur des Européens.

En effet, les deux hommes forts du gouvernement italien, Luigi Di Maio (Mouvement cinq étoiles, M5S, « *antisystème* ») et Matteo Salvini (Ligue, extrême droite) semblent trop occupés à se déchirer pour songer à un compromis. C'est que ce budget, vu de Bruxelles comme une attaque sans précédent contre l'homogénéité de la zone euro, contient également le ferment de tensions dévastatrices entre les deux composantes de la majorité italienne.

Salvini renforcé

La Ligue goûte peu le « *revenu de citoyenneté* », même amoindri, voulu par le M5S. La mesure est assimilée à un assistantat institutionnalisé, dont bénéficieront surtout les populations du Sud, cœur de l'électorat du mouvement.

A l'inverse, la perspective d'une amnistie fiscale, que la Ligue appelle de ses vœux, fait figure de repoussoir absolu pour la base du M5S, qui, depuis sa fondation, scande « *onestà !* [honnêteté] » à chaque manifestation publique. Aussi le chef politique du parti, Luigi Di Maio, s'est-il lancé mercredi soir, en direct à la télévision, dans une violente diatribe contre la Ligue, accusée d'avoir modifié dans son dos le texte sur la future amnistie fiscale pour alléger les peines pénales auxquelles s'exposeraient les

fraudeurs. Une sortie qui semble surtout traduire le désarroi d'un vice-premier ministre pris au piège, et forcé de défendre en interne les concessions exorbitantes qu'il a dû consentir à son partenaire.

Matteo Salvini, lui, semble plus à l'aise. Il a finalement accepté de se rendre au conseil des ministres convoqué pour samedi par Giuseppe Conte. Conforté par des sondages très favorables, il sort renforcé d'une passe d'armes qui a consacré l'ascendant qu'il exerce chaque jour un peu plus sur le gouvernement. Ces derniers jours, il semblait surtout préoccupé par l'élection régionale de dimanche dans le Trentin-Haut-Adige (nord), qui lui a donné l'occasion de quitter Rome pour reprendre le cours de sa campagne électorale permanente.

Par **Jérôme Gautheret**

LE FIGARO – 22/10/2018

19 L'Europe signe un accord de libre-échange avec Singapour



En cette période de protectionnisme montant, Bruxelles ouvre une porte pour développer les échanges avec l'Asie du Sud-Est.

Cap sur Singapour! L'Union européenne a signé vendredi un accord de libre-échange avec la cité-État, en marge d'un sommet réunissant chefs d'État européens et asiatiques. Les enjeux de cet accord sont bien plus importants que la taille de Singapour ne le laisserait présumer. Ce petit pays de 6 millions d'habitants situé à l'extrémité sud-est du continent asiatique est en effet le plus gros partenaire commercial de l'UE au sein des dix membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (Asean), dont font partie la Thaïlande et l'Indonésie. L'UE, en position excédentaire, y exporte environ 30 milliards d'euros de biens et 20 milliards d'euros de services par an.

L'accord doit lui permettre de renforcer cette position, en faisant disparaître la plupart des droits de douane entre les deux partenaires, et en opérant un alignement réglementaire substantiel -notamment dans les secteurs de l'électronique, des pièces de voiture, des médicaments et des produits d'origine animale. Pas moins de 10.000 entreprises européennes sont présentes à Singapour, note la banque HSBC.

Avec cet accord, les Européens veulent ouvrir une porte vers l'Asean, dont l'ensemble pourrait compter comme la quatrième économie mondiale en 2030. Un produit fabriqué à Singapour avec des composants issus d'autres pays de l'Asean pourra être traité comme «made in Singapore».

Mais l'entente signée vendredi revêt aussi une dimension symbolique. Toujours empêtré dans le protectionnisme de Trump, Bruxelles veut poursuivre son offensive commerciale dans le Sud-Est asiatique. Cette signature «envoie un message fort, de la part de partenaires sur la même longueur d'onde, pour défendre un système international fondé sur des règles, la coopération et le multilatéralisme», a commenté Jean-Claude Juncker, le président de la Commission.

[L'UE a récemment signé un accord avec le Japon](#), a lancé la semaine dernière la ratification de deux traités avec le Vietnam et poursuit des pourparlers avec plusieurs autres pays -notamment l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Thaïlande et les Philippines. «Il y a une nouvelle vague d'accords commerciaux dans la région Asie-Pacifique», a insisté Federica Mogherini, la chef de la diplomatie européenne.

Certains espèrent même voir relancer les discussions pour un accord avec l'ensemble de l'Asean, pourtant bloquées depuis 2009 -année où l'UE s'est mise à privilégier l'approche pays par pays.

Les deux partenaires ont signé un second texte vendredi: un accord visant à garantir la protection des investissements, via un système de règlement des différends. Son entrée en vigueur sera toutefois plus tardive: au-delà du Parlement européen, il faudra que les 28 États membres valident le texte -il faut donc compter au moins un ou deux ans pour compléter le processus. Les deux textes faisaient pourtant initialement partie du même traité, dont la négociation a été conclue en octobre 2014. Mais c'était compter sans la Cour de justice de l'Union européenne, qui a précisé en 2017 que les aspects relatifs à l'investissement relevaient des compétences nationales et devaient donc être validés par chaque Parlement national. Soucieuse de ne pas retarder l'entrée en vigueur du texte, la Commission européenne a alors décidé de scinder le texte en deux et vise une ratification de l'accord de libre-échange par le Parlement, début 2019, avant les élections européennes de mai.

Jean Comte

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

