

## Table des matières

1	<b>::: ILE-DE-FRANCE</b> .....	1
2	Grand Paris : pourquoi les vieux diesels seront interdits dès juillet 2019.....	2
3	Les vieux diesels interdits dans le Grand Paris : les 7 questions que vous vous posez...3	
4	Valérie Pécresse : «La sortie du diesel ne doit pas créer une ségrégation» .....	5
5	[Grand Paris Express] "L'impatience des Franciliens est légitime", selon Thierry Dallard, de la Société du Grand Paris.....	6
6	Taxes pour financer le Grand Paris : « Nous ne sommes pas contents ! » .....	8
7	Paris : un manque de 100 millions d'euros sur les recettes de stationnement .....	9
8	Actus franciliennes .....	10
9	La croissance retrouve son rythme de croisière en France .....	11
10	Le ralentissement des créations d'emplois dans le privé se confirme.....	12
11	La SNCF vend Ouibus à BlaBlaCar .....	13
12	E-commerce contre magasins physiques: ce qui ne tue pas rend plus fort .....	14
13	Carburant : Édouard Philippe annonce une «super prime» et l'abandon du fioul domestique .....	16
14	Muriel Pénicaud : «Nous ne pouvons pas régler 30 ans de chômage de masse en 1 an seulement» .....	17
15	Emploi : le gouvernement veut relancer les groupements d'employeurs .....	19
16	Le Medef relance le débat sur le contrat de travail .....	21
17	Le Medef temporise sur le recul de l'âge de la retraite .....	22
18	Brexit: Theresa May devra batailler pour faire adopter l'accord de sortie enfin décroché avec Bruxelles.....	23
19	Budget : l'Italie refuse d'obéir à Bruxelles .....	24

## 1 **::: ILE-DE-FRANCE**

**ENTREPRENDRE – 07/11/2018 – en p-jointe**

# La plus grande organisation des professionnels de l'immobilier en Europe

Rejoindre la *FNAIM du Grand Paris* c'est :

- Appartenir à un réseau de professionnels et participer à une organisation fraternelle.
- Bénéficier d'un ensemble de services spécifiques comme la formation, l'information juridique et fiscale ou l'information économique et financière, ainsi que des réductions tarifaires.
- S'engager et participer aux différents groupes de travail et d'échanges avec ses confrères.
- Être protégé au sein d'une organisation patronale dont l'objet est la défense et la promotion des intérêts collectifs de ses membres.

LE PARISIEN – 13/11/2018

## 2 Grand Paris : pourquoi les vieux diesels seront interdits dès juillet 2019

Après la capitale, la Métropole du Grand Paris a voté à son tour ce lundi la création d'une zone, dans le périmètre de l'A86, dans laquelle les véhicules les plus polluants seront interdits dès l'an prochain.

Cette fois-ci, c'est fait. [Le conseil métropolitain du Grand Paris a voté ce lundi matin](#) à une écrasante majorité le principe de création d'une zone à faible émission (ZFE) à l'intérieur du périmètre de l'A86. Conséquence directe : à compter de juillet 2019, en plus des véhicules essence et diesels immatriculés avant 1997, les diesels mis en service entre janvier 1997 et le 31 décembre 2000 n'auront plus le droit de cité sur cette partie du Grand Paris. Soit 118 000 véhicules impactés sur la seule zone d'interdiction, 79 communes sur les 131 de la métropole.

« Une décision qui demande du courage », reconnaît lui-même Patrick Ollier (LR), président de la métropole du Grand Paris, qui a dû utiliser toute sa force de persuasion pour convaincre les maires de s'engager. Car ce vote intervient dans un contexte difficile, moins d'une semaine avant [la grande manifestation des « gilets jaunes »](#), ces conducteurs qui, dans toute la France, s'élèvent contre la hausse des prix du gazole et la « politique anti-bagnole du gouvernement ».

« Mais l'urgence est là, nous sommes face à une crise majeure, rappelle Olivier Blond, président de l'association nationale pour l'amélioration et la préservation de la qualité de l'air, Respire. On estime à 5 000 le nombre de [décès prématurés dus à la pollution](#) de l'air en Ile-de-France. Une étude d'Airparif le montre : si on étend le périmètre d'interdiction des véhicules polluants, on étendra aussi les effets bénéfiques pour la santé de tous ».

### Question de santé publique

« Question de santé publique », confirme Daniel Guiraud, maire PS des Lilas et vice-président de la métropole chargé de l'environnement, mais pas seulement. C'est aussi un problème environnemental - on ne peut pas rester les bras croisés face au réchauffement climatique - et social. « Les catégories les plus défavorisées sont les plus exposées », précise-t-il en réponse aux remarques de plusieurs élus sur le risque de pénaliser, justement, les foyers les plus pauvres.

Enfin, il y a un impératif juridique. La cour européenne a envoyé une injonction à la France qui la met en demeure de prendre des mesures pour faire baisser les taux de pollution de l'air, particulièrement en Ile-de-France. « Nous sommes contraints par l'Europe qui va probablement prendre des sanctions financières contre la France, souligne Patrick Ollier, nous sommes en retard, il y a 227 zones de faible émission en Europe. Et jusqu'ici une seule en France, celle de Paris ».

## Interdire totalement le diesel à l'horizon 2024

« Il faut aller au-delà de l'A86 », commente pour sa part [Valérie Pécresse](#), qui juge cette « frontière » non pertinente. « On voudrait que toutes les villes de la zone dense mènent la même stratégie, avec une sortie totale du diesel en 2025, en attendant la fin de l'ensemble des moteurs thermiques à partir de 2030 », souligne la présidente LR de la région Ile-de-France.

Bref, même si elle heurte certains qui la trouvent trop rapide, cette mesure s'inscrit dans un processus qui semble irrémédiable. Et la métropole voit déjà plus loin. L'objectif, à terme, est d'interdire totalement le diesel à l'horizon 2024 sur le territoire du Grand Paris. A condition toutefois que l'Etat soutienne les efforts du Grand Paris.

## DES MESURES ANTIPOLLUTION À LILLE, RENNES OU TOULOUSE

Plusieurs agglomérations ont pris exemple sur Paris pour instaurer des zones de circulation restreintes dans leur hypercentre ou l'ensemble de l'agglomération, toute l'année ou seulement en période de pic de particules. A Grenoble, le périmètre concerne 49 communes de la métropole. A Lille, la zone englobe le centre-ville et onze communes de la périphérie.

A Rennes, toutes les communes de la métropole intrarocade sont concernées. Au troisième jour d'alerte à la pollution, les 33 communes de la métropole de Strasbourg n'autorisent que les véhicules arborant un autocollant allant de 0 à 3. A Toulouse, seules les voitures dotées d'une vignette 0,1,2 ou 3 sont autorisées à rouler dans la zone intérieure du périphérique en cas de pic.

**Carte interactive + vidéo :** <http://www.leparisien.fr/economie/grand-paris-pourquoi-les-vieux-diesels-seront-interdits-des-juillet-2019-13-11-2018-7941333.php>

**Vieux diesels interdits : Anne Hidalgo se réjouit d'«une victoire pour les citoyens» //**  
<http://www.leparisien.fr/economie/vieux-diesels-interdits-anne-hidalgo-se-rejouit-d-une-victoire-pour-les-citoyens-13-11-2018-7941366.php>

Frédéric Choulet

## LE PARISIEN – 13/11/2018

### **3 Les vieux diesels interdits dans le Grand Paris : les 7 questions que vous vous posez**

**Pour les milliers de ménages concernés dans la Métropole, la mesure d'interdiction des véhicules polluants dès 2019 dans le périmètre de l'A86 soulève de nombreuses interrogations.**

Après Paris, la métropole du Grand Paris a voté à son tour ce lundi la création d'une zone, dans le périmètre de l'A86, dans laquelle **les véhicules les plus polluants seront interdits** dès l'an prochain. Décryptage.

#### **1. Qui est concerné par cette mesure d'interdiction ?**

Tous les propriétaires de véhicules, utilitaires ou particuliers, soumis à la vignette Crit'Air 5. Cette vignette s'applique aux véhicules diesel immatriculés entre 1997 et le 31 décembre 2000. S'ajoutent bien sûr à cette catégorie, les véhicules encore plus vieux, essence ou diesel, immatriculés avant 1997, qui n'ont droit à aucune vignette Crit'Air et ne peuvent de toute façon pas rouler dans les ZFE, zones à faibles émissions.

L'interdiction s'appliquera 7 jours sur 7 pour les poids lourds, et du lundi au vendredi, de 8 heures à 20 heures pour les voitures particulières.

Pour obtenir sa vignette Crit'Air, au prix de 3,62€, il faut aller sur le site du ministère de l'écologie.

## **2. Sur quel périmètre ?**

C'est celui compris entre l'A86 et le périphérique parisien, soit 79 communes sur les 131 communes de la métropole. Mais les maires doivent encore, en juin 2019, décider formellement d'appliquer ou non, cette interdiction. « S'il y a quelques trous dans la raquette, ce n'est pas grave » relativise Patrick Ollier.

Complexité supplémentaire : certaines communes, comme Vélizy (Yvelines), Nanterre (Hauts-de-Seine) ou La Courneuve (Seine-Saint-Denis), sont « à cheval » sur l'A86. « Ce sera aux maires de décider s'ils veulent appliquer l'interdiction sur l'ensemble de leur commune ou non » précise la Métropole.

## **3. Ceux qui traversent cette zone seront-ils aussi soumis à l'interdiction ?**

Oui. Comme pour la ZFE de Paris, celle de la Métropole ne s'appliquera pas qu'à ses habitants. Tout véhicule muni de Crit'Air 5 sera en infraction, même s'il ne fait que traverser. Cette mesure s'applique donc pour n'importe quel automobiliste, quel que soit son lieu d'habitation.

## **4. Comment seront contrôlés les véhicules ?**

Dans un premier temps, pendant environ un an à partir de l'entrée en vigueur de la mesure en juin 2019, c'est la police, municipale ou nationale, qui sera chargée des contrôles. « Mais nous travaillons avec nos partenaires à un dispositif technique pour la mise en place de contrôles automatisés, plus performants » indiquent les services de la Métropole. Il s'agirait de caméras qui, via la lecture de la plaque d'immatriculation, pourraient détecter les infractions.

## **5. Que risqueront les contrevenants ?**

Les amendes existent déjà, elles seront les mêmes pour cette nouvelle zone à faibles émissions.

L'absence de vignette Crit'Air ou le port d'une vignette Crit'Air non correspondante seront sanctionnés par une amende. Soit 135 euros pour les poids lourds et les autocars (contravention de 4e classe) et 68 euros pour les voitures particulières et les autres véhicules (contravention de 3e classe).

## **6. Quelles aides sont mises en place pour acheter un véhicule « propre » ?**

Patrick Ollier, président de la Métropole, a pris l'engagement de constituer, en lien avec l'Etat, la Ville de Paris et la Région, un guichet unique des aides, déjà attribuées par ces différentes institutions. L'aide de la Métropole est cumulable avec la prime à la conversion de l'Etat et le bonus écologique.

« Métropole roule propre ! » est un dispositif d'aide allant de 3 000 € à 5 000 €, selon les revenus du ménage, destiné aux particuliers métropolitains qui souhaitent remplacer leur véhicule Crit'Air 5 ou non classé, quel que soit le type de motorisation, par un véhicule non polluant (électrique ou hybride rechargeable).

## **7. Doit-on s'attendre à d'autres interdictions à l'avenir ?**

Oui. La Métropole veut s'aligner sur les décisions déjà prises par le Conseil de Paris. L'interdiction devrait s'étendre aux véhicules Crit'Air 4 en 2021 (véhicules diesel de 2001 à 2005), Crit'Air 3 (essence de 1997 à 2005 et diesel de 2006 à 2010) en 2022 et Crit'Air 2 (essence de 2006 à 2010 et diesel à partir de 2011) en 2024. « Mais chaque étape fera l'objet d'un débat et d'un vote à la Métropole ».

**Olivier Debruyne**

#### **4 Valérie Pécresse : «La sortie du diesel ne doit pas créer une ségrégation»**

**La présidente de la région n'est pas opposée à la décision de la métropole du Grand Paris d'interdire les vieux diesels. Elle aimerait même élargir cette mesure tout en réclamant davantage d'aides.**

Cette fois, le sens de l'histoire paraît inéluctable. Pour lutter contre la pollution, **les voitures diesel sont de plus en plus dans le collimateur**. Valérie Pécresse, présidente de la région Ile-de-France et d'Ile-de-France Mobilités (IDFM, ex STIF), ne voit pas d'un mauvais œil la décision de la métropole du Grand Paris d'interdire les véhicules les plus polluants dès l'été prochain dans les villes ceinturées par l'A 86.

Elle veut même aller plus loin, la région ayant pour objectif la fin de tous les moteurs thermiques en 2030 à Paris et dans les zones denses, et entre 2020 et 2040 dans toute l'Ile-de-France.

**La Métropole du Grand Paris a voté ce lundi l'interdiction des diesels d'avant 2001 au sein du périmètre de l'A 86. Une mesure qui sera appliquée dès juillet prochain... Qu'en pensez-vous ?**

**VALÉRIE PÉCRASSE.** Nous sommes pour changer d'air et pour accompagner la sortie du diesel. Mais pour nous, la frontière de l'A 86 n'est pas pertinente. On voudrait que toutes les villes de la zone dense mènent la même stratégie, avec une sortie totale du diesel en 2025, en attendant la fin de l'ensemble des moteurs thermiques à partir de 2030.

**Qu'entendez-vous par zone dense ?**

Toute la zone urbanisée qui va au-delà de l'A 86. Des villes et des secteurs comme Melun, Mantes, Roissy par exemple. Toute l'Ile-de-France est concernée, sauf les zones rurales pures, soit dix millions d'habitants sur douze. Un million de Franciliens viennent travailler tous les jours dans les zones centrales et 500 000 font le chemin inverse.

**Des dizaines de milliers de Franciliens risquent d'être pénalisés financièrement en devant changer de voiture ou de moyens de transport...**

Ce sont souvent ceux qui habitent le plus loin et qui n'ont pas les moyens de se rapprocher de la capitale qui ont aussi les véhicules les plus polluants. La sortie du diesel peut donc créer une vraie ségrégation, avec des conséquences sociales lourdes... Pour accompagner la mise en place des zones à basse émission où les véhicules polluants seront interdits, il faut doubler les aides à la conversion... L'Etat et les constructeurs doivent notamment donner l'exemple. Nous devons marcher sur les deux jambes !

**Vous réclamez davantage d'aides. De votre côté, qu'allez-vous faire ?**

Nous n'avons pas le droit d'augmenter notre budget de fonctionnement. La région est compétente sur les transports et le développement économique. Nous allons donc mettre le paquet sur de nouvelles mesures comme **Véligo, notre futur vélo électrique** qu'on pourra louer à partir de septembre 2019. A défaut de trajet de longue distance, ces vélos électriques peuvent servir à rejoindre les gares. Nous allons aussi modifier nos aides au covoiturage, en ciblant sur les conducteurs à qui on pourrait verser une certaine somme tous les mois. Et n'oubliez pas notre plan bus, avec 1 000 bus supplémentaires d'ici 2021 dont 500 en grande couronne.

**Propos recueillis par Bertrand Schneider**

## L'USINE NOUVELLE – 13/11/2018

### 5 [Grand Paris Express] "L'impatience des Franciliens est légitime", selon Thierry Dallard, de la Société du Grand Paris



Thierry Dallard, nouveau président du directoire de la Société du Grand Paris.

**Entretien. Thierry Dallard, le nouveau président du directoire de la Société du Grand Paris, est partisan du parler vrai sur les projets du Grand Paris Express.**

**L'Usine Nouvelle - On dit que vous êtes l'homme de la situation pour mener à bien le projet du Grand Paris Express et ses 200 kilomètres de métro automatique...**

**Thierry Dallard** - Je ne sais pas. Ce n'est pas à moi de le dire... Mais la fonction de président du directoire de la Société du Grand Paris est en effet la synthèse de tous les métiers que j'ai exercés jusqu'à présent.

**Pourquoi avoir accepté un poste si exposé après les difficultés rencontrées par votre prédécesseur ?**

Le projet est passionnant pour des milliers de raisons. Il l'est techniquement, avec 200 kilomètres de métro à réaliser en vingt ans. C'est très court pour un tel projet. Quand on dit que c'est le projet du siècle, il y a deux façons de le lire. Par sa taille, il est comparable à celui de Fulgence Bienvenüe au début du XXe siècle. C'est la vision historique et classique. Je préfère la seconde approche qui fait du nouveau métro un projet de "refabrication" de la ville sur elle-même. C'est historique, mais cela illustre parfaitement les enjeux du XXIe siècle.

**Qu'entendez-vous par "refabrication" de la ville ?**

Le projet de Fulgence Bienvenüe était de faire un métro dans une ville, Paris, confrontée à d'énormes besoins de transports, et dont les voies étaient saturées par les calèches. Le RER a ensuite eu l'ambition complémentaire de participer à la construction de villes nouvelles. On a mesuré, depuis, ses conséquences en matière d'étalement urbain très consommateur de terres naturelles et agricoles. Le Grand Paris Express s'inscrit dans une logique de transformation de la ville sur elle-même, qui vise à gommer les frontières physiques ou symboliques de la banlieue en l'absorbant dans le Grand Paris. Intensifier la ville, c'est créer des logements pour tous autour des futures gares et transformer les friches en nouvelles opportunités urbaines.

**Pourquoi ne pas mettre cela en avant ?**

Cette réalité-là prendra corps dans les dix ans qui suivront la mise en service du métro. Les professionnels de l'urbanisme, de l'aménagement et les élus le savent, mais le grand public n'a pas encore perçu cette dimension du projet. Le prédire à quelques-uns ou le vivre en majorité, c'est quelque chose de différent.

## **Comment interprétez-vous l'impatience des Franciliens après les fausses promesses sur le calendrier d'ouverture des nouvelles lignes ?**

Cette impatience est légitime car les habitants ont besoin de transports. Le retard n'est pas lié à l'absence de consensus ou de budgets, mais à la réalité technique. Avec 200 kilomètres de tunnels à creuser et 68 gares à construire, dont une part importante à plus de 50 mètres de profondeur, le Grand Paris Express est d'une complexité technique inouïe. Cela n'a jamais été fait et comprend des milliers d'aléas que l'on n'avait pas toujours pu identifier dans les premières études. C'est là la véritable cause qui a conduit à revoir le planning.

## **Quels sont vos effectifs aujourd'hui ?**

Environ 220 personnes. L'objectif est de les augmenter de 400 personnes en deux ans.

## **Et sur les chantiers ?**

Il y a aujourd'hui 3 500 personnes sur nos chantiers. On en comptera 10 000 à 15 000 vers 2023 ou 2024. Vous avez raison de souligner ce point précis. Aujourd'hui, il y a des appels d'offres pour lesquels les entreprises nous disent : "Je ne sais pas répondre. Je n'ai pas de moyens." Il y a des métiers spécifiques en forte tension, comme pour la construction des parois moulées qui constituent les murs des gares. C'est une technique très pointue. Nous en construisons tellement que nous allons probablement détenir le record du monde de parois moulées réalisées en même temps. Et puis, il faut être conscient que l'économie fonctionne bien, donc l'activité du bâtiment est en tension. De plus, avant de faire un chantier, il faut répondre à un appel d'offres, mobiliser des bureaux d'études eux-mêmes sous tension. On avait sous-estimé ces contraintes.

## **Êtes-vous en mesure d'affirmer que les lignes nécessaires pour le bon déroulement des Jeux olympiques de 2024 seront prêtes à temps ?**

Je ne vais pas vous le garantir, car c'est impossible de garantir l'absence de gros aléas dans les travaux souterrains. Si vous trouvez une poche de gypse qui n'a pas été détectée par les sondages, si vous tombez sur des zones où le niveau d'eau est beaucoup trop élevé pour la congélation, vous allez gérer cet imprévu en temps réel. Le seul engagement que je peux tenir, que je surveille, c'est que lorsque l'on rencontre une difficulté on n'attende pas trois ou quatre ans pour l'expliquer. En 2024 sont prévues les ouvertures de la ligne 14, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par la [RATP](#), et celles de la ligne 16 et du début de la ligne 17, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par la SGP. Aujourd'hui, elles sont dans le calendrier.

## **Aucune ligne n'est remise en cause, pas même la 18 vers le plateau de Saclay ?**

Le Premier ministre, Édouard Philippe, a confirmé la réalisation de tout le réseau. La ligne 18 se fera en entier à l'horizon 2030. Trois présidents successifs ont validé le projet : Nicolas Sarkozy, François Hollande et Emmanuel Macron, sans compter le consensus unanime des élus d'Ile-de-France. Toutes les forces vives de notre région veulent le Grand Paris Express. Donc, arrêtons de créer du doute en disant que le projet est en danger.

## **De quel autre grand projet dans le monde peut-on le rapprocher ?**

Singapour a réalisé 200 kilomètres de métro automatique, Ryad (Arabie saoudite) est en train de faire à peu près la même chose. En revanche, sur le plan des possibilités urbaines, je n'ai jamais vu de projet se rapprochant de celui du Grand Paris Express. Car en considérant un rayon de 800 mètres autour de chaque nouvelle gare que multiplie nos 68 nouvelles gares, vous obtenez une fois et demie la surface de Paris. Le nouveau métro va rendre accessibles 140 kilomètres carrés de territoire, sans compter le potentiel immense de renouvellement urbain.

## **Le nouvel agenda sera-t-il respecté ?**

Je me suis donné jusqu'au printemps pour l'affiner, rentrer dans les détails (notamment des appels d'offres, afin de vérifier avec les entreprises leurs capacités à répondre) et pour l'adapter, le cas échéant, tout cela en transparence.

**Propos recueillis par Olivier Cognasse et Pascal Gateaud**

**LE PARISIEN – 14/11/2018**

## **6 Taxes pour financer le Grand Paris : « Nous ne sommes pas contents ! »**



Jean-Louis SCHILANSKY, Président du MEDEF Paris

« Financement du Grand Paris Express : à quand la fin de l'hémorragie ? ». C'est avec ce titre accrocheur que le Medef Grand Paris publie un communiqué pour s'inquiéter de deux amendements parlementaires qui doivent être examinés cette semaine à l'assemblée, et qui alourdissent les prélèvements sur les entreprises pour financer le futur métro automatique francilien. Initialement de 20 milliards d'euros, le projet a été réévalué à 35 milliards.

Le Medef évalue la contribution actuelle des entreprises à 500 millions d'euros l'an au financement de la Société du Grand Paris (SGP), au titre de la taxe sur la création de bureaux (320 millions), de la taxe d'équipement indexée sur les valeurs locatives (117 millions) et l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (66 millions).

Le président du Medef Grand paris, Jean-Louis Schilansky, s'explique.

### **Pourquoi lancez vous ce cri d'alarme aujourd'hui ?**

Le projet de métro du Grand Paris a subi un dérapage financier énorme et la seule chose qu'on trouve à faire est de demander aux entreprises de le financer ! Les députés envisagent d'augmenter la taxe sur les bureaux en Île-de-France pour financer la SGP. Les parkings commerciaux seraient inclus dans le champ de la taxe, au même titre que les locaux commerciaux. Or l'immobilier de bureaux est un moteur de l'économie francilienne. Ca aura forcément des conséquences sur l'attractivité de la région, notamment pour Paris et les Hauts-de-Seine. D'où cet appel pour dire : « Nous ne sommes pas contents ! »

### **Un projet d'une telle ampleur qui subit des surcoûts, ce n'est pourtant pas très surprenant ?**

Dans le privé, un dépassement d'une telle ampleur aurait des conséquences gravissimes. Et surtout, on ne comprend pas qu'on demande aux seules entreprises de financer ce dérapage alors que ce projet profitera à tous sur le territoire. Les mesures envisagées alourdiraient de 140 millions d'euros la contribution annuelle des entreprises au Grand Paris ! J'en ai parlé à Gilles Carrez (le député du Val-de-Marne auteur du rapport qui préconise cette contribution supplémentaire Ndlr). Il m'a seulement répondu qu'il ne voyait pas d'autre solution...

**Le Grand paris express servira aussi à l'attractivité du territoire, donc des entreprises**

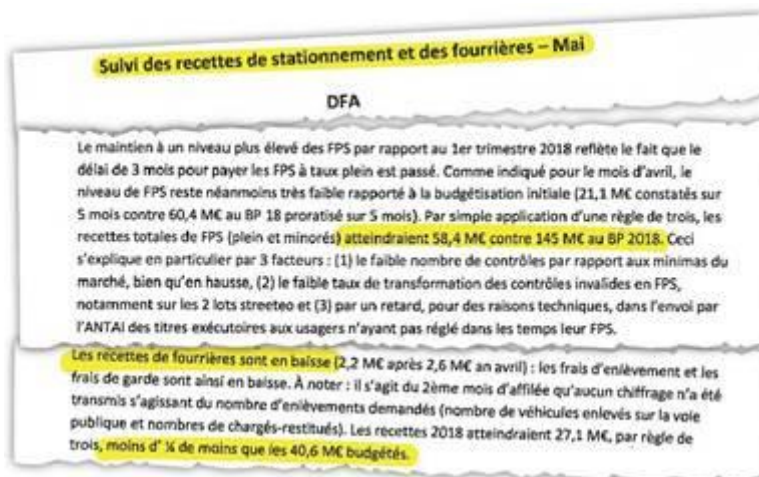


Oui c'est vrai que c'est un beau projet qui contribuera à la croissance économique, il permet la création de zones de développement autour des nouvelles gares. Je ne le nie pas. Ce que je regrette c'est l'envergure du dépassement de budget, et le fait qu'on le fasse payer aux seules entreprises.

O.D

## LE PARISIEN – 14/11/2018

### 7 Paris : un manque de 100 millions d'euros sur les recettes de stationnement



**Alors que le Conseil de Paris s'ouvre ce mercredi sur les orientations budgétaires, la mairie doit se rendre à l'évidence : le stationnement lui rapporte moins que ce qu'elle avait espéré.**

C'est la tuile dont la mairie de Paris se serait bien passée. Les recettes de stationnement ne seront pas aussi hautes qu'espérées. D'après les premières prévisions, il manquera un peu plus de 100 millions d'euros dans les caisses de la ville.

Avec la réforme du stationnement payant engagée depuis le 1<sup>er</sup> janvier, le prix de l'amende a augmenté (il est passé de 17 à 50 euros) et le contrôle des tickets est aujourd'hui confié à deux entreprises privées : Streeteo et Moovia. Alors que moins de 9 % des automobilistes payaient leur ticket de stationnement les années précédentes, la mairie espérait que la réforme allait les contraindre à passer davantage par la case horodateur. Et c'est le cas : ils sont désormais 20 % à acheter leur ticket. C'est mieux. Mais très en deçà des objectifs que la ville s'était fixé.

#### **La note de la direction des finances, rédigée en mai dernier**

Selon les projections des services des finances dans une note du mois de mai que nous nous sommes procurée, la mairie devrait empocher 218 119 601 € à la fin de l'année alors qu'elle avait inscrit 333 632 886 € en prévision dans son budget 2018. Soit un trou de 115 M€. Une mauvaise surprise à laquelle certains s'attendaient. « Il y avait débat au sein de l'exécutif mais aussi de l'administration. Nous étions un certain nombre à douter de la faisabilité des 300 M€ de recettes inscrites au budget », soupire un élu de la majorité.

De là à dire que la ville de Paris a présenté un budget 2018 « insincère »... « C'est faux », se défend Emmanuel Grégoire, premier adjoint d'Anne Hidalgo chargé des finances. « Certains parlaient même de 400 M€ de recettes. Après... il y a toujours de bonnes et mauvaises surprises dans un budget » rétorque le Mr Finances.

Parmi les motifs invoqués par la direction des finances, « le faible nombre de contrôles » par les sociétés prestataires. « Nous, nous avons respecté les objectifs fixés », assure la société Moovia. « Les débuts ont été [un peu chaotiques](#) chez le deuxième prestataire mais depuis, ça s'est beaucoup amélioré », note Emmanuel Grégoire. Contactée, la compagnie Streeteo ne nous a pas rappelés.

La mairie n'a aussi probablement pas assez anticipé les changements de comportements. Comme la libération de places dans les rues et, par conséquent, la baisse des voitures garées sur des emplacements interdits. Le nombre d'enlèvements en fourrières a ainsi considérablement fondu : 131 352 cette année contre 151 568 l'an dernier sur la même période. Et par conséquent, là aussi les recettes chutent. Quand la ville tablait sur un peu plus de 40 M€ de recettes, elle ne devrait, selon les projections de la direction des finances, en encaisser que 27 M€ (soit 4 M€ de moins même que les recettes l'an dernier).

Aujourd'hui, les projections de la direction des finances se confirment puisque lors d'une réunion de la première commission des finances, il y a quelques jours, Emmanuel Grégoire a annoncé aux élus que les recettes de stationnement avoisineraient les 220 M€ contre les 330 attendus. Soit un gap de 100 M€ dans les caisses de la ville.

« 100 M€ sur un budget comme celui de la ville (NDLR : 10 Md€), ce n'est pas énorme », tente de minimiser le premier adjoint, qui espère toujours que les recettes des deux derniers mois de l'année réduiront un peu ce montant.

Marie-Anne Gairaud

## LES ECHOS – 13/11/2018

### 8 Actus franciliennes

<p><b>75 PARIS</b> <b>3ÈMES RENDEZ-VOUS DE L'ARTISANAT</b></p> <p>Lundi 3 décembre, de 13h30 à 18h, l'ISM, l'APCMA, l'UZP et la CPME organisent les 3èmes Rendez-vous de l'artisanat. Le thème central de cette édition est la transmission des savoirs et savoir-faire ainsi que celle des entreprises artisanales. Plus d'informations sur : <a href="http://bit.ly/2PIWe01">http://bit.ly/2PIWe01</a></p>	<p><b>78 YVELINES</b> <b>RÉUNIONS GRATUITES BGE ENTREPRENEUR#LEADER</b></p> <p>Les prochaines réunions de BGE Yvelines sur le dispositif Entrepreneur#Leader auront lieu : à Épône jeudi 6/12 (9h) ; à Sartrouville jeudi 13/12 (14h), à Saint-Germain-en-Laye, jeudi 22/11 (9h ou 14h) ; et à Rambouillet vendredi 30/11 et 14/12 à (9h). Elles traiteront des questions juridiques, fiscales et sociales ; de la construction d'un projet et des dispositifs de financement. L'inscription est obligatoire au 01 30 91 32 32.</p>	<p><b>72 HAUTS-DE-SEINE</b> <b>RÉUNIONS SUR LES SCIC ET SCOP</b></p> <p>L'Union régionale des SCOP (URSCOP) d'Ile-de-France organise deux réunions d'information gratuites (sur inscription) en novembre. Mardi 20, la réunion traitera de la SCIC (Société Coopérative d'Intérêt Collectif). Celle de vendredi 23 présentera le statut SCOP (Société coopérative et participative). Les deux réunions ont lieu de 9h30 à 11h30 à Clichy. Plus d'informations sur : <a href="https://www.les-scop-idf.coop">https://www.les-scop-idf.coop</a></p>	<p><b>92 VAL-DE-MARNE</b> <b>ATELIER GESTION DE LA TRÉSORERIE DE LA TPE</b></p> <p>Jeudi 22 novembre, de 9h30 à 11h30, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Créteil propose un atelier gratuit dédié à la gestion de la trésorerie d'une TPE. Il permettra de comprendre les équilibres financiers majeurs de l'entreprise, les points de vigilance, les indicateurs de gestion, la trésorerie de l'entreprise. Plus d'informations sur : <a href="http://bit.ly/2D7f9at">http://bit.ly/2D7f9at</a></p>	<p><b>94 VAL-D'OISE</b> <b>ATELIER INNOVATION ET INTERNATIONALISATION</b></p> <p>Mardi 27 novembre, de 18h à 20h, dans le cadre du programme European Enterprise Network, le Comité d'Expansion Économique du Val d'Oise (CEEVO) tient un atelier d'informations sur les outils et services dédiés à l'innovation et à l'internationalisation des entreprises, il aura lieu au Conseil Départemental du Val d'Oise à Cergy (95). Plus d'informations sur : <a href="http://bit.ly/2D7fWbr">http://bit.ly/2D7fWbr</a></p>
<p><b>91 ESSONNE</b> <b>SOIRÉE DES ENTREPRENEURS D'INCUBALLIANCE</b></p> <p>Jeudi 6 décembre, l'incubateur d'entreprises technologiques Incuballiance tient</p>	<p><b>93 SEINE-SAINT-DENIS</b> <b>RENCONTRE CLUBEEE ENTREPRISES ET JO 2024</b></p> <p>Vendredi 27 novembre, de 15h30 à 20h à la La Marbrerie (Montreuil), Clubeee, le club des entreprises d'Est Ensemble, organise une réunion gratuite sur les opportunités offertes par l'organisation des JO 2024.</p>	<p><b>95 VAL-DE-MARNE</b> <b>ATELIER GESTION DE LA TRÉSORERIE DE LA TPE</b></p> <p>L'événement s'adresse aux porteurs de projet, entreprises et partenaires de toute l'Ile-de-France. Plus d'informations sur : <a href="http://bit.ly/2DaG096">http://bit.ly/2DaG096</a></p>		

## 9 La croissance retrouve son rythme de croisière en France



**La Banque de France table sur une progression du PIB de 0,4 % sur les trois derniers mois de l'année. Mais l'utilisation des gains de pouvoir d'achat par les ménages reste une inconnue.**

La fin de l'année devrait être plutôt bonne pour l'économie française. Tout comme l'Insee, la Banque de France a indiqué ce lundi qu'elle prévoyait **une croissance de 0,4 % au quatrième trimestre**, après une progression équivalente du PIB entre juillet et septembre. Sur l'année 2018, l'activité devrait croître de 1,6 %, selon la banque centrale.

Si **la production industrielle** a ralenti en septembre, « *sous l'effet principalement d'une atonie du secteur automobile* », les chefs d'entreprise prévoient que l'activité augmentera ensuite, note-t-elle. Dans les services, l'activité continue de croître et dans le bâtiment, « *les carnets de commandes sont bien garnis et les embauches s'accroissent* ».

### Les gains ne sont pas équitablement répartis

Les instituts de prévision économiques et le gouvernement tablent sur le fait que le pouvoir d'achat doit progresser fortement sur les trois derniers mois de l'année - **de l'ordre de 1,7 % selon l'Insee** - grâce à **la suppression des cotisations chômage** pour les salariés et à la baisse d'un tiers de la taxe d'habitation pour 80 % des ménages. Sur l'année, le gain de pouvoir d'achat est estimé à 1,3 %. Mais il ne s'agit que d'une moyenne. Au sein des ménages, les gains ne sont pas équitablement répartis.

Ainsi, dans une récente étude, les économistes de Rexecode rappellent que « *la baisse de la fiscalité sur le patrimoine associée notamment au remplacement de l'impôt sur la fortune (ISF) par l'impôt sur la fortune immobilière (IFI) et à l'introduction du prélèvement forfaitaire unique (PFU) occasionnera un gain de 0,2 point de revenu disponible brut, un gain concentré sur les ménages disposant des revenus parmi les plus élevés* ». Autre bémol, « *les effets de calendrier, c'est-à-dire la baisse en deux temps des cotisations sociales salariales et la baisse de la taxe d'habitation à partir d'octobre, ont décalé en fin d'année les gains de pouvoir d'achat* », selon Rexecode.

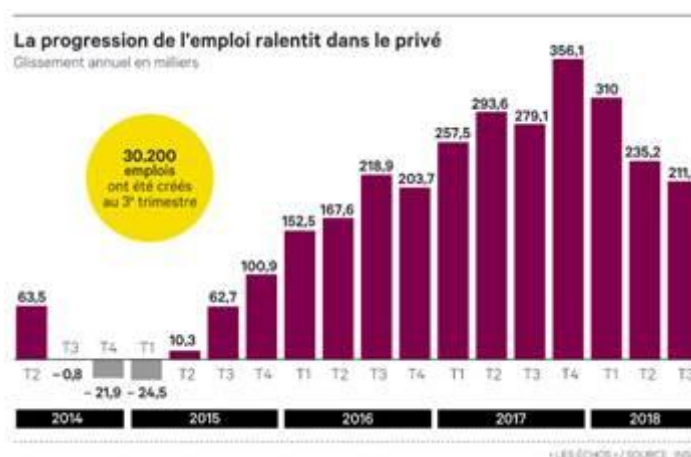
### Le problème du pouvoir d'achat

Les hausses de taxes sur l'énergie et le tabac ont amputé le pouvoir d'achat des ménages de 0,6 point cette année en moyenne, mais ce prélèvement est concentré sur certains types de ménages. [Une étude de l'Observatoire français des conjonctures économiques \(OFCE\)](#) estimait cette année que les ménages faisant partie des 10 % les plus pauvres verraient en 2018 et 2019 leur revenu disponible amputé de l'ordre de 1 à 1,2 point par ces prélèvements sur l'énergie et le tabac, contre à peine 0,2 point pour les 10 % des ménages les plus aisés.

**Guillaume de Calignon**

## LES ECHOS – 14/11/2018

### 10 Le ralentissement des créations d'emplois dans le privé se confirme



**L'Insee a recensé un peu plus de 30.000 créations d'emplois salariés au troisième trimestre, malgré un léger recul de l'intérim. Leur progression sur un an atteindrait 130.000 en 2018.**

Les effectifs des entreprises continuent d'augmenter malgré le recul de l'intérim, mais le mouvement perd de sa vigueur. C'est ce qui ressort de la publication par l'Insee ce mardi [des chiffres - encore provisoires - de l'emploi salarié privé au troisième trimestre](#). Tous secteurs confondus (marchand ou non), l'économie française s'est enrichie de 30.200 emplois de juillet à septembre, contre 22.400 au deuxième trimestre. « *L'emploi salarié privé continue de croître* », a souligné l'institut statistique, mais à un rythme qui reste « *modéré* ».

Dans le détail, la construction embauche toujours beaucoup avec 6.800 emplois supplémentaires sur le troisième trimestre (+28.800 sur un an). Les effectifs dans l'industrie au sens large sont stables avec à peine 800 emplois de plus, et 5.200 sur un an, ce qui n'est pas sans rapport avec le fléchissement de l'intérim qui y place beaucoup de ses troupes.

#### L'intérim a atteint un plateau

A ce fléchissement s'ajoute un effet de base, le millésime 2017 ayant été très riche en emplois, et une progression [toujours soutenue des embauches en CDI](#). Résultat, l'emploi temporaire a perdu des postes pour le deuxième trimestre consécutif, un peu plus de 15.000 en tout. La diminution est réelle, mais elle reste de faible ampleur. « *L'intérim a atteint un plateau* », confirme l'Insee.

Malgré une méthode de comptage différente, Prism'emploi fait, globalement, le même constat. L'organisme professionnel qui représente 90 % du [chiffre d'affaires](#) du secteur a bien constaté un fléchissement, mais depuis cet été seulement. « *L'intérim se porte toujours bien et a atteint un niveau historiquement élevé* », souligne sa déléguée générale, beaucoup plus inquiète par les effets de la

bascule du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE) en baisse de charges sur le coût du travail pour la profession.

## Tendance confirmée

D'ampleur limitée, ces mouvements de l'intérim n'ont donc rien d'inquiétant, à ce stade, sur l'emploi dans le secteur privé en général dont il est un baromètre avancé. Ils ne font que confirmer la tendance au ralentissement des créations de postes, [suivant en cela, celle du PIB](#) . Au troisième trimestre, les effectifs du secteur privé ont progressé de 211.000 sur un an selon l'Insee, contre 235.000 au deuxième, 310.000 au premier, ou 356.000 sur les trois derniers mois de 2017.

« *La dynamique de l'emploi en 2018 est beaucoup plus réduite que l'an dernier* », confirme Philippe Waechter, directeur de la recherche économique chez Ostrum asset management pour qui [la croissance modérée attendue pour la fin de l'année](#) et pour 2019 « *ne plaide pas pour une allure très rapide des créations d'emplois* ».

Lors de sa dernière prévision, qui date d'octobre, l'Insee a d'ailleurs revu fortement à la baisse ses chiffres. L'institut table sur 130.000 créations d'emplois (privé + public) cette année, soit 50.000 de moins que le chiffre anticipé en juin. Le taux de chômage resterait en décembre à son niveau de fin 2017, à 8,9 %.

**Alain Ruello**

## ENTREPRISES

### LE PARISIEN – 13/11/2018

#### **11 La SNCF vend Ouibus à BlaBlaCar**

**[La compagnie ferroviaire vend sa filiale de transport en autocar à BlaBlaCar et entre à hauteur de 5 % au capital du premier site européen de covoiturage.](#)**

Chamboulement dans les transports. La SNCF entre au capital de [BlaBlaCar](#). En échange, elle cède au leader européen du covoiturage sa filiale [Ouibus](#), spécialisée dans le transport par autocar. Selon nos informations, la compagnie ferroviaire acquiert 5 % du capital de BlaBlaCar. « C'est une transaction de plusieurs dizaines de millions d'euros », confie une source bien informée. Mais l'entrée au capital de BlaBlaCar coûtera plus cher à la SNCF que ce que lui rapportera la vente de Ouibus, qui, selon nos informations, serait estimé entre 10 et 20 millions d'euros.

Il faut dire que cette filiale du groupe ferroviaire accumulait les pertes depuis plusieurs années. « On perdait en gros 30 millions d'euros par an depuis quatre ans, confie une source interne à la compagnie. On espérait une inflexion mais avec un marché à 12 millions de passagers par an alors qu'il en faudrait 20 millions, ça devenait compliqué. Nous n'avions pas vraiment le choix. C'était vendre ou mettre la clé sous la porte. Sur le marché des bus Macron il y a de la place pour deux opérateurs au mieux, pas pour trois. »

L'objectif de cette opération : partager une plate-forme de vente commune. « Il y a une logique à réunir Ouibus et [BlaBlaCar](#), estime une autre source. Si vous avez 30 personnes qui réservent le même trajet, vous mettez un autocar. Si ce sont 5 personnes, vous proposez du covoiturage. »

#### **Une centaine d'emplois concernés**

Concrètement, les billets Ouibus seront vendus par BlaBlaCar qui sera, de son côté, vendu aussi sur [Oui.sncf](#) dès la fin de cette année. À terme, il sera possible de combiner le train, le bus et le covoiturage pour aller de son point de départ à son point d'arrivée. À titre d'exemple, vous pourrez prendre le TGV jusqu'à Aix-en-Provence puis poursuivre en autocar ou en covoiturage jusqu'à votre destination finale.

Une opération discutée depuis plusieurs mois et qui a été dévoilée par l'Unsa-ferroviaire. Dans un communiqué, le deuxième syndicat de la SNCF s'interroge sur ce « partenariat » et pointe notamment le risque que les clients qui prennent occasionnellement le TER en correspondance du TGV ne soient orientés vers le covoiturage.

Autre risque identifié, l'emploi. « La cession de Ouibus a pour conséquence la fermeture des services opérés en propre », écrit l'Unsa, qui demande que des propositions de reclassement dans le groupe SNCF soient faites à tous les salariés. Selon nos informations, près d'une centaine d'employés de Ouibus seraient concernés. « Il leur sera proposé un reclassement dans le groupe dans le cadre d'un PSE (*Plan sauvegarde de l'emploi*), assure une source interne. Nous avons des besoins dans notre filiale Keolis comme chauffeurs de car. »

### **La SNCF au conseil d'administration de BlaBlaCar**

Au total, ce sont plus de 80 chauffeurs qui sont concernés : « Certains seront formés comme conducteurs de train, précise une autre source. Et il y a douze personnes qui travaillent au siège de Ouibus qui doivent être reprises par BlaBlaCar. »

Dans cette opération, la SNCF entre au conseil d'administration du site de covoiturage mais sans droit de vote. Dans le même temps, BlaBlaCar procède à une levée de fonds de 101 millions d'euros à laquelle participe la SNCF : « C'est une opération stratégique, pas économique », reconnaît une source interne à la SNCF.

Un rapprochement entre deux mastodontes qui en étonne plus d'un. « Quand on sait que certains à la SNCF ont été écartés de la boîte pour ne pas avoir su anticiper l'arrivée de BlaBlaCar. L'histoire est parfois étonnante », confie un cheminot.

**Vincent Vériér**

## **L'OPINION – 14/11/2018**

### **12 E-commerce contre magasins physiques: ce qui ne tue pas rend plus fort**

**Utilisé intelligemment, le numérique ne nuit pas aux magasins physiques, mais augmente au contraire leur performance**

Le e-commerce représente une part croissante du commerce de détail et des dépenses des consommateurs, alors que le nombre de points de vente progresse moins vite qu'auparavant. Pourtant, les clients qui dépensent le plus en ligne sont aussi ceux qui dépensent le plus en magasin.

Qui a encore peur du grand méchant e-commerce ? Quelque temps aux abois, les enseignes ont désormais compris que le numérique n'était pas l'ennemi, mais bien l'allié de leurs magasins physiques. Certes, [l'e-commerce capte le potentiel supplémentaire de consommation des Français](#) : tandis que les ventes en ligne s'envolent, les boutiques en dur sont moins fréquentées et leur chiffre d'affaires progresse moins vite.

Nul besoin toutefois de noircir le tableau. Durant la dernière décennie, le nombre de points de ventes et de surfaces commerciales a été plus sensible aux éléments démographiques et économiques qu'aux paramètres digitaux, selon le cabinet en immobilier d'entreprise JLL. Par ailleurs, l'e-commerce n'est pas la panacée. A cause des [coûts logistiques](#), il est plus intéressant pour certaines enseignes de desservir 400 magasins plutôt que des millions de clients directement chez eux, souligne JLL. En outre, le taux de transformation (le rapport entre le nombre de visites et le nombre de visiteurs ayant acheté) est largement supérieur en boutique (9 %) qu'il ne l'est pour un site Internet (3 %). Preuve que le physique

est incontournable, les « pure players » s'y mettent, comme Amazon, Made.com ou Zalando. Bref, les enseignes traditionnelles ont tout intérêt à conserver des magasins et y attirer les clients.

**L'exemple de la Fnac.** Or le numérique peut les aider à cela. « Les plus gros acheteurs en magasin sont aussi les plus gros utilisateurs d'Internet », souligne Jérôme Le Grelle, directeur exécutif commerces pour le cabinet de conseil en immobilier d'entreprise CBRE. Presque toutes les grandes enseignes ont créé un site pour vendre en ligne leurs produits, sur lequel elles encouragent la livraison en magasin (click-&-collect). La Fnac de la Gare de l'Est tire près de 40 % de son chiffre d'affaires au travers du retrait d'articles commandés sur leur site Internet, selon Albert Malaquin, directeur général de la digitalisation et de l'innovation d'Altearea Cogedim, cité dans l'étude de JLL. Cela marche aussi dans l'autre sens : « Lorsque la Fnac vient installer un magasin sur un territoire où elle n'était pas, cela a une incidence très positive sur la fréquentation du site Internet par les habitants locaux », souligne Christian Dubois, directeur Commerces chez Cushman & Wakefield.

La marque est d'ailleurs [un très bon exemple du changement de mentalités sur l'opposition entre physique et numérique](#). Elle vend surtout des biens dématérialisés et des biens culturels, les plus touchés par l'e-commerce. « Il y a quatre ans, on pensait qu'elle allait disparaître, aujourd'hui son programme d'ouverture de magasins n'a jamais été aussi important, souligne Jérôme Le Grelle. Quand le directeur immobilier ouvre un magasin, il tient compte de tous les canaux de distribution de l'entreprise, y compris numériques ».

**Bien sûr, il y a eu des frictions.** [L'e-commerce force les réseaux physiques à proposer plus de valeur ajoutée](#). Sur ordinateur et sur mobile (21 % des achats en ligne en 2018 selon la Fevad), le client peut acheter partout et quand il veut. Les enseignes ont donc augmenté leur maillage territorial (souvent au détriment de la surface de vente), cherchant à s'implanter sur des lieux de flux comme les gares, et en élargissant leurs horaires d'ouverture. Le vendeur aussi doit monter en gamme. Face à un client mieux renseigné, il doit devenir un ambassadeur de la marque et apporter un accompagnement personnalisé.

Enfin, pour attirer, les lieux de commerce misent sur le divertissement. Reebok et Decathlon mélangent espace de vente et salle de sport. Les [centres commerciaux](#) proposent des événements gratuits mais aussi des activités de loisirs payantes (escape game, sensations de chute libre en intérieur), car les clients « acceptent plus qu'auparavant de dépenser de l'argent pour autre chose que du matériel », explique Ludovic Castillo, président du directoire d'Altearea Commerce. « On pourrait même imaginer des collaborations entre parcs d'attractions et centres commerciaux », ajoute Laurent Thoumine, directeur exécutif chez Accenture.

**Craquer le génome client.** Dernier apport du numérique aux magasins physiques, et non des moindres : les données sur les clients. Certaines enseignes adaptent l'offre en magasin (gammes et tailles de produits) en fonction des articles les plus demandés sur leur plate-forme web. Des start-up proposent aux magasins de maximiser leurs ventes en utilisant des données sur le modèle du webmarketing, comme la britannique Coniq, la française Retency ou la berlinoise Uberall. A Singapour, où [les règles sur la protection des données sont moins strictes](#) qu'en Europe, cela va encore plus loin : « Des commerces collaborent avec les sociétés de transports (trains, bus, métro), pour localiser les consommateurs et leur adresser messages qui les stimulent pour aller dans tel ou tel centre commercial en fonction historique d'achat », illustre Laurent Thoumine.

Ironie du sort, c'est la bonne vieille concurrence qui ralentit parfois les choses. Ainsi, les centres commerciaux gagneraient à mettre en commun les données de leurs multiples enseignes pour « craquer le génome client » et attirer plus de monde dans la galerie, mais les marques rivales y rechignent. Reste aussi le problème de la fiscalité différente entre e-commerçants et commerces physiques.

**Immobilier de commerce: centre-ville et périphérie, faux ennemis //**

<https://www.lopinion.fr/edition/economie/immobilier-commerce-centre-ville-peripherie-faux-ennemis-168516>

**Jade Grandin de l'Eprevier**

**LE PARISIEN – 14/11/2018**

### **13 Carburant : Édouard Philippe annonce une «super prime» et l'abandon du fioul domestique**

**La prime à la conversion visant à aider les Français à remplacer un véhicule ancien par un véhicule moins polluant sera doublée pour les 20% de ménages les plus modestes.**

Le gouvernement abat ses cartes. Alors que le mouvement dit des **gilets jaunes** s'apprête à se mobiliser samedi face à la hausse des prix des carburants, le Premier ministre, Edouard Philippe, a annoncé différentes mesures, ce mercredi, **sur RTL**. Dans le même temps, il a toutefois martelé que le gouvernement ne «renonce pas» à la taxe carbone.

**Une «super prime» à la conversion de véhicules.** Afin de changer de véhicule et d'acquérir une voiture plus propre, le chef du gouvernement annonce une hausse des aides et la possibilité qu'elles servent à acheter un véhicule d'occasion. «Nous allons développer massivement la prime à l'acquisition d'un nouveau véhicule. Pour les 20% les plus modestes, nous allons passer à 4 000 euros. Cette super prime permettra d'acquérir un véhicule d'occasion. Un couple qui touche 1,8 Smic avec deux enfants fait partie de la cible», détaille Edouard Philippe. «On double l'objectif de primes en passant à un million» de conversions, ajoute-t-il.

«On ne va pas annuler la taxe carbone. Nous n'allons pas changer de pied, nous n'allons pas renoncer à être à la hauteur de cet enjeu qui est considérable», précise-t-il parallèlement.

**Des indemnités kilométriques «élargies».** Edouard Philippe annonce également, sans entrer dans le détail, qu'«on va viser les grands rouleurs avec les indemnités kilométriques. Nous allons élargir ce système, notamment pour les petites cylindrés». Il explique qu'il faudra parcourir «60-70 km» par jour pour bénéficier de cet élargissement.

**Défiscalisation du chèque carburant et du covoiturage.** Le chèque carburant, qui consiste par exemple en **une aide mensuelle** au déplacement qui est mise en place dans les Hauts-de-France, sera défiscalisé. Edouard Philippe annonce aussi que «nous allons défiscaliser le covoiturage».

**Une mesure d'urgence sur le chèque énergie.** La revalorisation de 50 euros du chèque énergie pour les ménages les plus modestes est confirmée. «Il s'agit d'accompagner les plus modestes. On va augmenter le chèque énergie. On va élargir la cible en passant à 5,6 millions de Française concernés (*NDLR : 3,6 millions aujourd'hui*). C'est une mesure sociale, d'urgence», explique Edouard Philippe.

**Objectif : 2019.** Concernant le calendrier de ces mesures, Edouard Philippe explique qu'elles concernent le budget 2019. Il s'agit de les mettre en oeuvre dès le 1<sup>er</sup> janvier.

**L'abandon du fioul domestique.** Avec la revalorisation et l'élargissement du chèque énergie, le gouvernement fait un geste pour ceux qui se chauffent au fioul. Outre «la mesure d'urgence», Edouard Philippe assure que l'«objectif est de se libérer de cette dépendance» à ce mode de chauffage que l'Etat a «même encouragé» à une époque.

La hausse du chèque énergie «s'accompagne d'une mesure de plus long terme, en 10 ans, pour faire en sorte qu'il n'y ait plus de chauffage au fioul en France. Nous allons développer la prime à la conversion vers de nouveaux systèmes comme la pompe à chaleur ou le bois».

**Un budget de 500 millions.** L'ensemble de ces mesures a un coût évalué à 500 millions d'euros. Edouard Philippe n'est pas rentré dans le détail du financement.



**Sanctions en cas de blocage samedi. Il ne faut pas mettre le «bololo».** Alors que se profilent les manifestations et blocages des gilets jaunes samedi, le Premier ministre rappelle que «vous avez le droit de manifester. Mais l'entrave à la circulation est sanctionnée». Il met d'ailleurs en garde ceux qui veulent «mettre le bololo (*sic*)», une manière de dire qu'il ne faut pas mettre le bazar.

Il ajoute enfin que «ce pays crève de ne pas avoir été réformé. Vous avez des candidats à la présidentielle qui vous disent qu'il faut une taxe carbone et qui, dix-huit mois après, vous disent le contraire».

**REPLAY :** <https://www.rtl.fr/actu/politique/edouard-philippe-est-l-invite-d-rtl-7795565053>

## LE FIGARO – 14/11/2018

### 14 **Muriel Pénicaud : «Nous ne pouvons pas régler 30 ans de chômage de masse en 1 an seulement»**



**INTERVIEW EXCLUSIVE - La ministre du Travail s'explique dans *Le Figaro* sur les timides résultats du gouvernement en matière d'emploi.**

**LE FIGARO.- Emmanuel Macron a été élu il y a dix-huit mois et la situation, sur l'emploi, ne s'améliore pas vraiment. L'éclaircie de 2017 n'était due qu'aux effets des réformes Hollande et à la timide reprise de la croissance?**

**Muriel PÉNICAUD.** - Pas du tout. Depuis un an, l'investissement repart et la création d'entreprises est extrêmement dynamique. Depuis un an également, le chômage baisse lentement mais réellement: le taux de chômage est passé de 9,7 % à 9,1 % de la population active. Ce résultat est d'autant plus encourageant qu'on observe des premiers signaux favorables concernant le chômage des jeunes. Et, sur le front de l'emploi, on assiste à **une hausse inédite des embauches en CDI dans le secteur privé au troisième trimestre**: + 14 % sur un an. Enfin, selon les chiffres provisoires de l'emploi salarié à la fin du troisième trimestre, ce sont 211.000 emplois nets qui ont été créés en un an dans le secteur marchand.

**La situation est paradoxale: la France crée des emplois mais le taux de chômage, qui reste élevé, n'a que peu baissé sur la période. Il y a certes l'effet démographique (+ 100.000 actifs par an) qui complique la donne mais il n'explique pas tout. Pourquoi le chômage ne baisse-t-il pas plus?**

Nous ne pouvons pas régler trente ans de chômage de masse en un an seulement et n'avons pas voulu continuer à faire semblant en plaçant les individus en contrats aidés pour faire baisser artificiellement la courbe du chômage. Ce n'est pas notre choix car on n'aide pas durablement les personnes comme cela. Pour obtenir une baisse structurelle du chômage, il faut s'attaquer aux causes du mal et répondre aux problématiques de fond. C'est la raison pour laquelle nous agissons sur quatre axes: favoriser la création d'emplois grâce aux ordonnances de réforme du Code du travail ; investir dans les compétences grâce à la réforme de la formation professionnelle et de l'apprentissage ; accompagner les plus vulnérables avec le plan d'investissement des compétences (PIC) et lutter contre la précarité excessive et inciter au retour à l'emploi à travers les règles de l'assurance-chômage.

Nous mettons en place des réformes structurelles d'envergure qui n'ont jamais été tentées auparavant dans leur ampleur et de manière concomitante. C'est un travail de longue haleine qui va marcher, si les paramètres de l'économie mondiale ne sont pas bouleversés. Il faut jouer sur tous les leviers et ne rien lâcher pour mobiliser tous les acteurs de l'emploi afin d'atteindre notre ambition d'un chômage à 7 % en 2022.

### **Quand vos réformes (ordonnances Code du travail, apprentissage, formation professionnelle, assurance-chômage...) auront-elles concrètement un effet?**

Les ordonnances, en vigueur depuis septembre 2017, produisent des premiers effets. Il y a un an, les employeurs disaient qu'ils avaient peur d'embaucher. Aujourd'hui, ils n'ont plus peur mais ne trouvent pas les personnes correspondant à leurs besoins. C'est insupportable de se dire que les entreprises ne peuvent pas se développer faute de trouver les bonnes compétences, alors qu'un nombre trop important de nos concitoyens sont au chômage. Avec la loi Avenir professionnel adoptée début août, nous rénovons le système de formation professionnelle - et en particulier [le compte personnel de formation \(CPF\)](#) - pour encourager les individus à se former, à monter en qualification et, in fine, à choisir leur avenir professionnel et non plus le subir.

Par ailleurs, nous transformons le système d'apprentissage afin de promouvoir cette filière d'excellence souvent délaissée qui fait pourtant ses preuves en matière d'insertion. Et, bonne nouvelle, nous assistons aujourd'hui à une hausse exceptionnelle de 40 % de demandes d'inscription en fin de classe de 3e. La révolution culturelle que nous appelons de nos vœux semble en marche... Enfin, nous mettons en place une machine de guerre pour remporter la bataille des compétences avec le PIC.

### **Le PIC, parlons-en: 14 milliards mis en cinq ans pour former 1 million de demandeurs d'emploi et 1 million de salariés peu qualifiés en plus. Mais les formations annoncées sont limitées (10.000 par-ci, 10.000 par-là) et on n'a pas l'impression d'avoir avancé depuis un an. Quand le PIC deviendra-t-il une réalité?**

Jamais aucun gouvernement n'a autant investi, en montant et en durée, sur la formation des plus fragiles. 2018 a été l'année de la construction. En 2019, on sera en phase d'accélération et en 2020 en rythme de croisière. Je m'explique: le plan 500.000 formations mis en place à la fin du quinquennat Hollande à la va-vite, sans se focaliser sur des filières de qualité, a eu peu d'effet. Avec le PIC, nous avons pris le parti, courageux, de ne pas aller trop vite la première année en vue de bâtir, en partenariat avec les régions, un plan robuste et innovant avec une montée en puissance progressive. Et nous nous focalisons sur des formations de qualité pour aller chercher les personnes les plus éloignées de l'emploi et les orienter sur des métiers en tension.

Par exemple, en Occitanie, nous avons développé avec la région un projet pour soutenir la création d'une filière afin de déployer le haut débit, un secteur en pénurie de main-d'œuvre. Pour aider les personnes les plus vulnérables, nous demandons aussi aux entreprises d'ouvrir les écoutilles car elles ont tendance à embaucher les mêmes profils: des personnes de 28 à 40 ans qui ont fait les mêmes études, viennent des mêmes quartiers, ne sont pas en situation de handicap... Il faut oser la diversité.

### **Les partenaires sociaux discutent, pour la 3e fois en deux ans, de l'assurance-chômage. En quoi cette nouvelle réforme va améliorer le sort des chômeurs?**

Certaines règles encadrant [l'assurance-chômage](#) ont des effets non voulus négatifs et peuvent enfermer les individus dans la précarité pendant plusieurs années. D'une part, du côté de certains employeurs, on observe un recours excessif aux contrats très courts qui peut être abusif. Certains embauchent toujours les mêmes personnes qui alternent entre périodes d'emploi et de chômage alors qu'ils pourraient faire autrement. D'autre part, le système actuel n'incite pas toujours au retour à l'emploi. C'est notamment le cas du cumul activité-chômage qui peut tourner au désavantage d'un emploi stable.

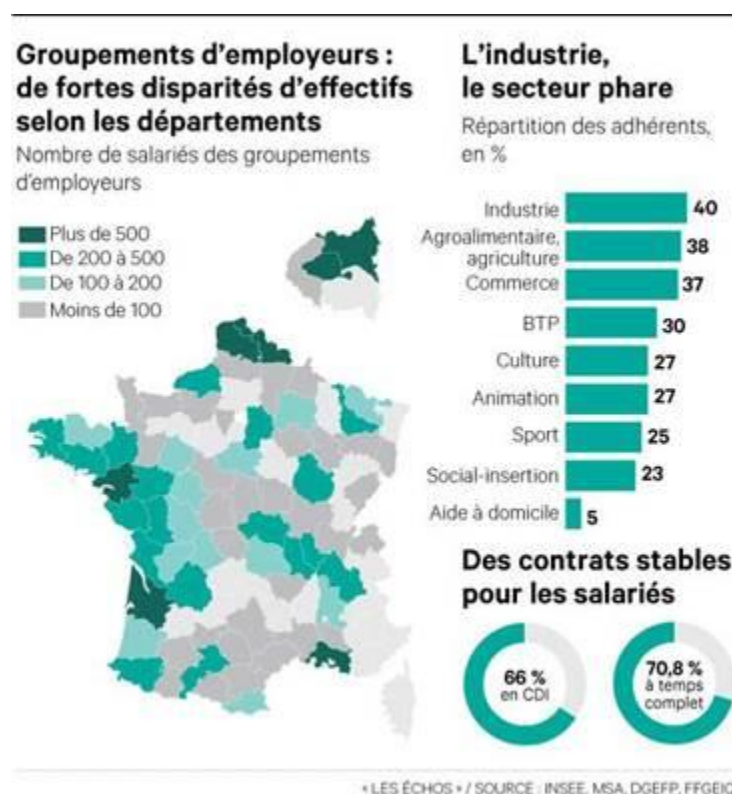
Une personne qui travaille à mi-temps au smic, qui gagne 740 euros brut par mois, touchera une indemnisation de 480 euros. Mais une personne qui alterne 15 jours de travail et 15 jours de chômage dans le mois bénéficiera, elle, d'un revenu total de 960 euros. La même quantité de travail ne donne pas

les mêmes droits. Cette situation est injuste et n'encourage pas le retour à l'emploi car in fine, dans certains cas, le travail seul rémunère moins que le cumul emploi et chômage. Les partenaires sociaux ont entamé une négociation sur ces questions et j'espère qu'ils parviendront à un accord ambitieux, à la hauteur du document de cadrage, faute de quoi l'accord ne sera pas applicable en l'état et il faudra le compléter.

Marc Landré et Manon Malhère

## LES ECHOS – 14/11/2018

### 15 Emploi : le gouvernement veut relancer les groupements d'employeurs



Saisi par le Premier ministre, le Conseil économique social et environnemental rend un rapport sur les groupements d'employeurs le 13 novembre. Pour développer ce dispositif qui assure sécurité de contrat aux salariés et flexibilité aux PME, il préconise de lever plusieurs freins fiscaux et juridiques.

Les groupements d'employeurs vont-ils enfin sortir de l'ombre alors qu'ils représentent une solution efficace pour aider les PME et les salariés ? Saisi par le Premier ministre le 16 avril 2018, le Conseil économique social et environnemental (Cese) a validé mardi 13 novembre le rapport sur l'état de ce dispositif qui consiste pour plusieurs entreprises à mettre en commun et à partager des compétences humaines. Le groupement d'employeur (GE) fait partie des pistes retenues par l'Etat pour dynamiser l'emploi. Lors d'un déplacement dans une agence Pôle emploi parisienne, le 20 septembre, la ministre du Travail, Muriel Pénicaud, en a vanté les mérites : « Le salarié travaille ainsi en CDI mais pour plusieurs entreprises. Les entreprises ont une flexibilité et les salariés un avenir. »

Le dispositif n'est pas nouveau. Mais il peine à se déployer. Présents depuis les années 1980, issus du monde agricole, on en compte 6.500 en France, qui font travailler 45.000 salariés équivalent temps plein. 711 ont depuis émergé dans l'industrie, les BTP, les services. Environ 60 se créent tous les ans depuis 2009. Mais ils restent méconnus. « A la différence de l'intérim, qui a su communiquer, les

*groupements d'employeurs fonctionnent bien mais ne le font pas savoir* », déplore Isabelle Le Faucheur, présidente de la Fédération nationale des groupements d'employeurs. A part quelques gros poids lourds, comme [Alliance Emploi dans le Nord](#) , ils sont de petite taille, réunissant en moyenne une trentaine d'entreprises, surtout des PME et TPE.

## **Lutte contre la précarité**

Concrètement, les entreprises adhèrent à un groupement d'employeurs, une association à but non lucratif, qui se charge de recruter les salariés, de verser les salaires et de gérer les questions RH (formation...). La structure refacture ensuite à chaque entreprise le nombre d'heures réalisées par le salarié. Le coefficient de refacturation du GE, compris entre « 1,6 à 1,9 du coût horaire net de la personne mise à disposition », étant « moins élevé que celui pratiqué par les entreprises de travail temporaire », souligne le rapport.

Ce n'est pas son seul atout. Côté salarié, il offre une sécurité que ne permet pas la flopée des formes de travail actuelles - portage salarial, travail indépendant, CDI intérimaire, contrat de chantier... -. D'où le soutien du gouvernement qui y voit une carte à jouer dans sa lutte contre la précarité. Encadré par la loi du 25 juillet 1985, le groupement d'employeurs a pour objectif affiché de donner une activité à temps plein et un contrat de travail stable. Selon le rapport, 2/3 des salariés de GE ont signé un CDI. C'est pour cela que le gouvernement pousse les branches professionnelles (propreté, restauration, tourisme...), fortement consommatrices de CDD, à y avoir [recours](#).

## **Formation**

Côté entreprises, il offre une souplesse à des secteurs qui peinent à recruter ou qui hésitent à l'embauche. « *Nos entreprises de BTP adhérentes ont une vraie difficulté à capter la main-d'oeuvre* », décrit Matthieu Neny, à la tête de trois groupements d'employeurs à Bordeaux - Cobage, Fibage, Tebage -, qui partagent 30 salariés (en CDI et à temps plein) auprès de 25 entreprises adhérentes.

Les entreprises y puisent un personnel souvent qualifié. « *Les salariés montent plus vite en compétences, les GE permettent de former la main-d'oeuvre* », explique Patrick Lenancker, auteur du rapport du Cese, par ailleurs président de la Confédération générale des Scop. L'effort de formation des GE est supérieur à la moyenne des entreprises : 5 % de la masse salariale contre 2,3 % en moyenne.

## **Défaillance**

Mais pour les développer, il faut faire sauter plusieurs blocages fiscaux ou réglementaires. Le système de solidarité qui veut qu'en cas de défaillance d'une entreprise, les autres membres du GE combrent les aléas financiers, peut effrayer. Le Cese préconise de mettre en place un fonds mutuel de garantie national, abondé par les entreprises, ce qui permettrait de « *diluer le risque* ». L'institution propose aussi d'exonérer de [TVA](#) les membres d'un GE qui n'y sont pas assujettis (associations, collectivités locales, etc.) même si d'autres membres le sont. Pour booster leur création, un fonds d'amorçage pourrait être créé. Et pour encourager les groupements dans des domaines pointus (numérique, high tech...), l'exonération que permet le statut « *Jeune entreprise innovante* » pourrait être appliquée à un GE qui regroupe de telles entreprises.

Le gouvernement donnera-t-il un coup d'élan à ce dispositif assez iconoclaste dans le paysage européen ? En 2016, Emmanuel Macron, alors ministre de l'Economie, avait déjà lancé le mouvement « *Osez les groupements d'employeurs* ». S'en était suivie dans la loi El Khomri une série d'allègements, restés lettre morte sur le terrain.

## **Marion Kindermans**

### **16 Le Medef relance le débat sur le contrat de travail**

**Geoffroy Roux de Bézieux, président du Medef, annonce que le syndicat patronal présentera début 2019 des propositions pour réformer le contrat de travail et atténuer les différences entre CDD et CDI.**

Le [nouveau président du Medef](#), qui rencontrait ce mardi 13 novembre des journalistes économiques et sociaux, est resté volontairement évasif sur la proposition que prépare son organisation. Mais proposition il y aura, début 2019, pour réformer le contrat de travail. Un sujet explosif qu'Emmanuel Macron s'était bien gardé d'aborder frontalement dans les premières réformes sociales de son quinquennat.

Inspiré par sa récente lecture d'*Economie du bien commun*, le livre du Français Jean Tirole, [prix Nobel d'économie en 2014](#) et [défenseur du contrat de travail unique](#), Geoffroy Roux de Bézieux préconise de gommer les différences entre contrats à durée déterminée (CDD) et contrats à durée indéterminée (CDI). Si les employeurs utilisent autant le CDD, c'est que sa fin reste prévisible pour eux, a-t-il défendu, alors que *"la fin d'un CDI est totalement imprévisible"*. Il reconnaît néanmoins que la récente réforme des prud'hommes a rendu la fin du CDI un peu moins imprévisible... Le président du Medef propose donc d'instaurer un *"continuum"* entre les CDD de quelques jours, les CDD plus longs et les CDI. *"On pourrait imaginer un contrat de 20 jours par mois, mais qui seraient flottants dans le mois en fonction de l'activité : trois jours par ci, cinq jours par là..."*

#### **Le bonus malus sur les contrats courts en arriere-plan**

La relance de l'idée d'une réforme du contrat de travail n'arrive pas maintenant par hasard. Elle tombe au moment où les organisations patronales sont vent debout contre l'instauration d'un bonus-malus sur les contrats très courts, une idée poussée par le gouvernement et [remise en avant par Emmanuel Macron vendredi 9 novembre](#), jour de démarrage de la [négociation entre partenaires sociaux sur l'assurance chômage](#).

L'idée du gouvernement est de mesurer, pour chaque secteur, le taux moyen d'inscription à Pôle emploi, et de fixer les cotisations patronales à l'assurance chômage de chaque entreprise en fonction de sa position par rapport à cette moyenne. Autrement dit, plus une entreprise met fin à des CDD ou licencié, plus elle cotise à l'assurance chômage.

#### **Peu d'accords de branche**

Pour Geoffroy Roux de Bézieux, *"l'économie diverge"*, et les besoins des employeurs, y compris à l'intérieur d'un même secteur, sont différents. Il prend pour exemple les entreprises de la restauration : celles qui assurent la restauration d'entreprise ont une forte prévisibilité sur leur activité et peuvent donc signer des CDI, tandis que les traiteurs qui travaillent sur des événements ponctuels, comme les congrès, ont besoin de contrats plus flexibles. Taxer les contrats courts mettra en difficulté ces derniers, tandis que les premières n'embaucheront pas pour autant de nouveaux salariés. Pour lui, le système de bonus-malus imaginé *"détruira de l'emploi court et ne créera pas de CDI"*.

Le gouvernement a laissé une issue aux organisations patronales : si les branches professionnelles signent des accords pour limiter les contrats courts, il n'imposera pas son bonus-malus. Mais deux branches seulement ont trouvé un accord : la propriété et la métallurgie. Le Medef espère qu'une dizaine d'autres suivront d'ici début 2019. Insuffisant, sans aucun doute, pour le gouvernement. La négociation sur l'Assurance chômage voit vraiment s'amonceler les nuages au-dessus de sa tête.

## 17 Le Medef temporise sur le recul de l'âge de la retraite

**Le président de l'organisation patronale, Geoffroy Roux de Bézieux, ne demande pas le passage de l'âge légal de 62 à 63 ou 64 ans, mais des leviers variés pour piloter le futur régime universel de retraite.**

Un bon diplomate doit parfois avoir la mémoire courte. Preuve en a été donnée ce mardi par [Geoffroy Roux de Bézieux, le président du Medef](#), qui s'exprimait devant deux associations de journalistes, couvrant l'économie (Ajef) et l'information sociale (Ajis). Interrogé sur [la réforme des retraites en préparation](#), le successeur de Pierre Gattaz, en poste depuis quatre mois, a affirmé que son organisation « *ne veut pas que les Français travaillent plus longtemps* » pour financer le système de retraite. Une déclaration aux antipodes des prises de position du patronat jusqu'à présent.

En 2015, pour redresser les régimes complémentaires Agirc et Arrco, l'organisation avait étudié le recul de 62 à 64 ans de l'âge minimum d'ouverture des droits, puis obtenu le décalage d'un an du taux plein, assorti d'une nouvelle décote temporaire. Cette mesure entrera en vigueur en janvier. Dans « [Les Echos](#) » en mars, [Claude Tendil](#), le négociateur du Medef, avait remis le couvert pour le futur régime universel : « *Il faudra mettre en place une décote suffisamment forte pour que les gens soient incités à partir vers un âge garantissant l'équilibre du système* », a-t-il prévenu.

### **Le sujet inflammable de l'âge-pivot**

Mais le sujet est inflammable. L'idée de [créer un « âge-pivot » à 63 ans](#) pour retarder les départs, qui a filtré dans le débat en octobre, a indigné les syndicats, opposés à toute mesure d'âge. C'est pourquoi Geoffroy Roux de Bézieux se retranche derrière sa récente élection, ignore le passé et préconise des leviers multiples pour assurer l'équilibre financier des retraites. « *Nous demandons un système de pilotage pour prendre en compte le poids des retraités rapporté aux cotisants* », a-t-il prudemment expliqué.

La « *durée des carrières* » est certes une variable, mais il faudra aussi prendre en considération « *le nombre de gens qui travaillent* ». « *Si nous avons le même taux d'emploi qu'en Allemagne, nous aurions 4 millions de travailleurs de plus. Le problème des retraites serait résolu pour un moment !* », s'est exclamé le dirigeant patronal.

Le Medef n'a pas abandonné pour autant sa vieille revendication de recul de l'âge. Qu'il s'appuie sur l'espérance de vie, la masse salariale ou la création de richesse dans le pays, le pilotage de l'équilibre aboutit à adapter la valeur du point de retraite en fonction d'un âge idéal de départ, qui ne sera pas forcément l'âge minimum.

### **La question des réserves**

Par ailleurs, Geoffroy Roux de Bézieux ne s'est pas ému outre mesure de la disparition annoncée du dernier bastion du paritarisme de gestion. En effet, [l'Agirc-Arrco, redressée et réformée](#) par ses gestionnaires, les partenaires sociaux, devrait très vite être absorbée dans le futur régime universel de retraite. « *Je ne suis pas là pour défendre à tout prix le régime complémentaire du privé* », a-t-il déclaré. Il a tout de même posé une condition : « *Nous serons attentifs à ce [que ses réserves ne soient pas fongibles](#) dans un grand ensemble* », « *pour que les fourmis ne soient pas mangées par les cigales* ».

L'Agirc-Arrco dispose d'un matelas d'une soixantaine de milliards d'euros mobilisables, constitué pour éviter la faillite et continuer à verser les pensions les années déficitaires. A l'inverse, les régimes de la fonction publique et les régimes spéciaux sont équilibrés chaque année par une subvention étatique de 6 milliards d'euros. Sans cette béquille, ils ne seraient pas viables en raison de profonds déséquilibres démographiques.

### **Le régime des militaires, un casse-tête pour la réforme des retraites //**

<https://www.lesechos.fr/economie-france/social/0600118169062-le-regime-des-militaires-un-casse-tete-pour-la-reforme-des-retraites-2221622.php>

L'OPINION – 14/11/2018

## **18 Brexit: Theresa May devra batailler pour faire adopter l'accord de sortie enfin décroché avec Bruxelles**

**Le Royaume-Uni et l'Union européenne ont trouvé un terrain d'entente**

Le plus périlleux reste à venir pour la Première ministre britannique : faire accepter l'accord par son gouvernement et son Parlement.

**La fin de la partie approche.** Mardi en fin de journée s'est répandu comme une traînée de poudre la confirmation d'un accord entre l'Union européenne et le Royaume-Uni. Puis l'annonce de la convocation dès le soir même des principaux membres du Cabinet à Downing Street pour qu'ils se fassent expliquer l'accord, avant une réunion de tout le Cabinet mercredi. Cette issue était attendue, [le négociateur européenne Michel Barnier l'avait fait savoir lundi soir](#). Pourquoi ce délai ? Sans doute Theresa May avait-elle besoin de quelques heures supplémentaires pour décider de la manière adéquate de présenter l'accord. La Première ministre ne dispose en effet que d'une très faible marge de manœuvre, aussi bien au sein de son propre gouvernement qu'au Parlement.

Au sein du Cabinet, composé de vingt-huit ministres, trois groupes se détachent. [Les Brexiteurs radicaux s'avèrent les plus bruyants](#). Lundi soir, une poignée d'entre eux s'est ainsi réunie dans [le bureau du ministre au Commerce international Liam Fox](#). Parmi eux, le ministre en charge de la Sortie de l'UE Dominic Raab, le ministre de l'Environnement, de l'Alimentation et des Affaires rurales Michael Gove, la leader de la chambre des communes Andrea Leadsom et le procureur général pour l'Angleterre et le Pays de Galles Geoffrey Cox. Ils disposent également du soutien du ministre de l'Intérieur Sajid Javid et du ministre de la Défense Gavin Williamson. De l'autre, les fervents partisans d'un lien proche avec l'UE : [le chancelier de l'échiquier Philip Hammond](#), le ministre à l'énergie et à la stratégie industrielle Greg Clark, le ministre des Affaires étrangères Jeremy Hunt. Au centre, les ministres indécis, qui suivront Theresa May et n'auront guère d'influence.

Convaincre tous les membres de son Cabinet est déterminant pour Theresa May afin que, à leur tour, ceux-ci encouragent les députés de la Chambre des communes à soutenir son projet. Cette tâche s'annonce encore plus compliquée. Concrètement, la Première ministre a besoin de 320 votes pour faire adopter l'accord. Elle sait d'ores et déjà que [les 51 députés du parti national écossais \(SNP\)](#), des indépendantistes gallois (Plaid Cymru) et des libéraux-démocrates voteront contre elle. Les 261 députés travaillistes autorisés à voter sont légèrement divisés : quatre députés fermement pro-Brexit la soutiendront presque assurément et une quinzaine d'autres ont déclaré être prêts à voter en faveur de l'accord de Theresa May s'il s'avérait « raisonnable ».

**Second référendum.** Si elle dispose de 316 députés conservateurs autorisés à voter, [une quarantaine de Brexiteurs radicaux dans la ligne de Boris Johnson](#) se disent prêts à rejeter son projet, tout comme une dizaine de partisans d'un second référendum. Parallèlement, les dix élus du parti démocratique unioniste (DUP), qui soutiennent officiellement le gouvernement, ne se prononceront qu'au regard des conséquences de l'accord sur l'Irlande du Nord.

Comment Theresa May peut-elle convaincre assez de ces opposants à se rallier à son projet ? En jouant sur la peur. Tous savent en effet que les conséquences d'un rejet de l'accord avec l'UE pourraient être profondes pour le pays. La majorité des députés craignent assurément qu'il pousse le pays vers une sortie sans accord de l'UE. Les Brexiteurs radicaux redoutent, à l'inverse, qu'un rejet pousse une Theresa May à bout à réclamer l'organisation d'un second référendum, ce qui anéantirait leurs plus profonds espoirs. Surtout, leur rappellera Theresa May, cet accord de retrait de l'UE ne concerne au

final que le cadre global des relations entre l'UE et le Royaume-Uni : le détail, tous les détails ne seront négociés qu'une fois [le Brexit concrétisé, soit après le 29 mars 2019](#).

**Tristan de Bourbon**

**LE FIGARO – 14/11/2018**

## **19 Budget : l'Italie refuse d'obéir à Bruxelles**

**VIDÉOS - La coalition populiste au pouvoir, censée rendre ce mardi à la Commission européenne une version modifiée de son budget 2019, a fait savoir qu'elle n'en changera pas une ligne. L'Italie assume le risque de s'exposer à des sanctions financières.**

L'Italie dit non. Le gouvernement italien devait envoyer dans la nuit la lettre justifiant sa position, qui, mardi soir, s'affichait comme déterminée: pas question de modifier le budget 2019, ni ses hypothèses macroéconomiques, ni ses équilibres, ni surtout ses orientations. Pas question de se plier aux demandes de la Commission. On disait le président du Conseil, Giuseppe Conte, prêt à réviser les hypothèses de croissance, trop optimistes, mais les deux ministres Matteo Salvini et Luigi Di Maio, les poids lourds du gouvernement, s'y sont résolument opposés, répétant: «On ne touche pas aux fondamentaux.»

Non, l'Italie aura un Budget résolument expansionniste en 2019. «Changer le budget pour éviter la procédure d'infraction serait suicidaire en période de ralentissement de l'économie italienne», a expliqué le ministre de l'Économie, Giovanni Tria, qui a singulièrement changé de position par rapport aux assurances données à l'Europe en juillet. L'Italie espère ainsi doper l'activité, d'une croissance tendancielle de 0,9 % à 1,5 % en 2019. Et ce grâce à 38 milliards d'euros d'engagements supplémentaires, inspirés par le programme du Mouvement 5 étoiles, qui fut dominant dans l'élaboration de ce budget.

Ce surcroît de dépenses est financé à hauteur de 22 milliards par de la dette, le reste par l'impôt. Environ 9 milliards d'euros doivent être consacrés à la mise en œuvre du revenu de citoyenneté de 780 euros et 6,7 milliards pour le départ en retraite anticipé des travailleurs atteignant 62 ans avec 38 années de cotisations. Un coût qui pourrait s'élever à 13 milliards si les 437 000 personnes éligibles prenaient leur retraite, a prévenu l'office parlementaire chargé du contrôle budgétaire, l'UPB. Enfin, 12,5 milliards compensent un gel de la hausse de la TVA et des droits d'accise qui avait été prévue en 2011.

### **Mise sous tutelle inédite**

Si l'essentiel relève d'un soutien à la demande des ménages, le budget vise aussi à relancer l'investissement public, en particulier dans les infrastructures.

Pourtant, l'impact du budget pourrait être bien moindre qu'annoncé, si l'on en croit l'analyse que les autorités indépendantes du pouvoir, l'Istat (l'Insee italien), la Cour des comptes et l'UPB ont livrée le 12 novembre à la commission des finances des deux assemblées. Il est notamment apparu que le soutien aux entreprises est moins net qu'annoncé. Les mesures fiscales en leur faveur, en particulier la «flat tax» promise par la Ligue, ne bénéficieront qu'à 7 % des entreprises, selon l'Istat, tandis que les PME verront leurs impôts augmenter.

En clair, ce budget ne répond pas aux problèmes structurels de l'Italie, à commencer par sa faible productivité. Surtout, résume Francesco Daveri, professeur d'économie à l'école de commerce de l'université Bocconi à Milan, «le gouvernement a réussi la magie de faire un trou budgétaire sans même donner un vrai coup de pouce à l'économie». D'autant, comme l'a souligné le FMI mardi, que la hausse des coûts d'emprunts risque d'annuler les effets expansionnistes du budget et de ramener la croissance



à 1 % pour 2019. L'effet risque d'être sévère, comme l'a signalé l'UPB aux députés: en 2019, le déficit public ne sera pas de 2,4 % du PIB comme l'assure le gouvernement, ni de 2,9 % comme avance Bruxelles, mais entre les deux, à 2,6 %.

Pour Bruxelles, la trajectoire de la dette publique de l'Italie à plus de 131 % du PIB en 2019 diverge à l'excès de son objectif de moyen terme et menace la stabilité financière des autres pays de la zone. Aussi pourrait-il enclencher, le 21 novembre, la procédure d'infraction pour violation des règles relatives à l'endettement des États. Une procédure encore jamais mise en œuvre. Difficile d'imaginer une surveillance très contraignante, une mise sous tutelle, sur un gouvernement qui a fait de la maîtrise souveraine de son destin son fonds de commerce.

**Vidéo :** <http://premium.lefigaro.fr/conjoncture/2018/11/13/20002-20181113ARTFIG00068-l-italie-tient-a-nouveau-tete-a-bruxelles.php>

**Valérie Segond**

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](mailto:elena.natalitch@medef-idf.fr)

[www.medef-idf.fr](http://www.medef-idf.fr)

<https://www.facebook.com/medef.idf>



Mouvement des Entreprises de France  
**MEDEF Ile-de-France**

