

Table des matières

1	Nouvelle zone de turbulences pour le Charles-de-Gaulle Express	1
2	Le plus grand tunnelier d'Ile-de-France est en montage à Courbevoie.....	3
3	Paris : Hidalgo rêve d'un centre-ville totalement piéton	4
4	A partir de jeudi, l'Etat n'a plus un euro en caisse	6
5	Mécénat : la révision des avantages fiscaux reportée à 2020	9
6	CO2 : Bruxelles met la pression sur les poids lourds.....	10
7	La France ne pourra pas fermer ses dernières centrales à charbon avant 2020	11
8	Le gilet jaune, objet social non identifié	13
9	Le patronat ira-t-il jusqu'à claquer la porte de l'assurance-chômage ?	15
10	Emploi et handicap : « Une réforme en profondeur est nécessaire »	16
11	Télétravail, temps partiel, contrôles : le gouvernement s'attaque aux arrêts maladie	18
12	Egalité salariale femmes-hommes : ce que prévoit le nouvel outil de mesure	20
13	Heurs et malheurs des maires de France.....	21
14	La moitié des maires veulent passer la main en 2020	24
15	Maroc : le premier TGV d'Afrique inauguré par Emmanuel Macron.....	26
16	Le Brexit de Theresa May suspendu à un fil.....	27

::: ILE-DE-FRANCE

LE MONDE – 16/11/2018

1 Nouvelle zone de turbulences pour le Charles-de-Gaulle Express

Candidat à l'exploitation de la future liaison ferrée entre Roissy et Paris, Transdev a porté plainte devant l'Autorité de la concurrence contre l'alliance Keolis-RATP Dev.

A peine libéré des recours intentés par des opposants à ce « *train des riches* », le Charles-de-Gaulle (CDG) Express entre dans une nouvelle zone de turbulences. L'un des deux candidats à l'exploitation de cette future liaison ferroviaire directe entre l'aéroport de Roissy et la gare de l'Est, à Paris, l'opérateur de transports Transdev, a porté plainte devant l'Autorité de la concurrence contre son adversaire sur cet appel d'offres, le groupement constitué par Keolis et RATP Dev.

Alors que l'Etat devait désigner, ces jours-ci, l'exploitant retenu, cette procédure pourrait mettre en péril l'ouverture de la ligne avant les Jeux olympiques de 2024, dans un calendrier déjà très serré.

Pour Transdev, le choix de l'exploitant du CDG Express a valeur de test de la réelle ouverture à la concurrence du marché ferroviaire. Or, pour l'opérateur, les sociétés mères de Keolis et RATP Dev (la SNCF et la RATP) sont déjà en situation monopolistique sur le réseau ferroviaire en Ile-de-France. Selon Transdev, en s'alliant pour répondre à cet appel d'offres, « *le duopole* » aurait tenté de décourager l'entrée de concurrents sur cette chasse gardée.

Un climat dégradé

Un soupçon sans fondement, selon un porte-parole de la filiale de la SNCF, qui souligne que « *Keolis et RATP Dev sont deux entreprises privées, qui se sont associées pour cet appel d'offres comme elles le font sur d'autres grands projets, pour remporter le contrat du métro de Doha, par exemple* ». Transdev, de son côté, met en doute la nécessité industrielle pour les deux groupes de s'associer pour exploiter une liaison de 32 kilomètres, sans gare intermédiaire, et totalisant seulement douze trains.

Le climat autour de cet appel d'offres s'était dégradé depuis quelques semaines. D'abord attendu le 18 octobre, le choix de l'exploitant avait finalement été repoussé d'un mois. Juste avant, le 13 octobre, la ministre des transports, Elisabeth Borne, ancienne patronne de la RATP, s'était déportée à la dernière minute de l'attribution de ce marché d'exploitation au profit du ministre de la transition écologique, François de Rugy, pour « *éviter toute suspicion possible de conflit d'intérêts* ».

Un délai dans lequel certains observateurs sont tentés de déceler des considérations politiques. Le groupement Keolis-RATP Dev fait appel à des trains français, les Régiolis d'Alstom, qui donneraient de l'oxygène à l'usine de Reichshoffen (Bas-Rhin), quand Transdev a choisi le matériel du suisse Stadler, jugé plus adapté à ce type de desserte. Sur plusieurs points, Keolis et RATP prennent quelques libertés avec le cahier des charges, quand l'offre de Transdev prend soin de s'y plier strictement.

24 euros par trajet

Ce dernier installe ainsi le futur centre de maintenance du CDG Express sur le terrain proposé par l'Etat, sur les voies de la gare de l'Est, quand Keolis et RATP Dev souhaitent utiliser le Technicentre Paris-Est de la SNCF à Noisy-le-Sec (Seine-Saint-Denis), obligeant à faire circuler les trains à vide sur des voies déjà saturées. « *Cette option épargne un chantier long et risqué et fait économiser 50 millions d'euros* », justifie un porte-parole de Keolis.

L'Etat maintiendra-t-il l'attribution du marché ou attendra-t-il que l'Autorité de la concurrence lève les doutes, au risque de remettre en cause le calendrier ? Le consortium chargé par l'Etat de réaliser et de gérer l'infrastructure du CDG Express, composé du Groupe ADP, de SNCF Réseaux et de la Caisse des dépôts, demande depuis des années à ce qu'un exploitant soit désigné avant début 2019. Ironiquement, c'est Transdev, filiale de la Caisse des dépôts, qui risque d'empêcher la réalisation de ce vœu d'un consortium associant la Caisse des dépôts...

Ce contretemps intervient au moment où l'horizon se dégagait pour le CDG Express. Le Conseil d'Etat a rejeté, le 22 octobre, le recours d'opposants et reconnu l'utilité publique de cette desserte, qui doit permettre de connecter Roissy à Paris en seulement vingt minutes pour la somme de 24 euros par trajet. Il a aussi donné un avis favorable à la concession de cette infrastructure au consortium, qui finance sa réalisation sur fonds propres à hauteur de 450 millions d'euros et par un prêt de 1,7 milliard d'euros accordé par l'Etat.

Grégoire Allix

LE PARISIEN – 16/11/2018

2 Le plus grand tunnelier d'Ile-de-France est en montage à Courbevoie



Courbevoie, 12 novembre 2018. La virole de démarrage, porte d'entrée du tunnelier pour creuser, à 30 mètres de profondeur,

le nouveau souterrain du RER E

Onze mètres de diamètre, 90 mètres de long et 1800 tonnes : aux portes de La Défense, il creusera le tunnel du RER Eole l'an prochain.

Encore plus gros que les tunneliers du Grand Paris Express (dix mètres de diamètre), celui d'Eole est arrivé en pièces détachées depuis l'Allemagne depuis le mois d'août. Les derniers « colis » seront livrés d'ici la fin de l'année pour finir le montage du tunnelier destiné à creuser entre La Défense et Paris quelque six kilomètres de galerie souterraine pour faire passer le RER E.

Ce chantier titanesque permettra le prolongement de la ligne E depuis l'actuelle gare Haussmann-Saint-Lazare jusqu'à la future gare du Cnit, en construction sous l'édifice, en passant par la gare de la Porte Maillot, également en chantier.

Un second tunnel sera creusé, sans tunnelier, entre la gare du Cnit et Nanterre, par des méthodes plus classiques et plus fines, car il s'agit de créer deux « tubes », un pour chaque sens de circulation, entre les piliers qui supportent différentes tours et infrastructures du quartier d'affaires.

Des équipes allemandes à l'œuvre

Mettre en œuvre la véritable usine sur roues de l'allemand Herrenknecht, leader européen de la fabrication de tunneliers, nécessite plusieurs mois de travail. Les équipes allemandes ont réceptionné depuis le mois d'août les premières pièces de la « jupe » du tunnelier, la partie cylindrique entourant la roue qui creuse le sol.

« Les quatre quarts de la jupe ont été soudés sur place, sur le site Gambetta, explique Laurent Rostykus, directeur d'opération, en montrant ce cylindre géant de onze mètres de hauteur, entreposé sur le chantier de l'avenue Gambetta, entre le centre-ville de Courbevoie et les premières tours de La Défense.

En ce moment, les soudeurs travaillent dans un local entièrement fermé (*NDLR : notamment pour limiter les nuisances sonores pour les riverains*) sur l'assemblage de la roue de coupe ».

Les techniciens très spécialisés de l'entreprise Herrenknecht resteront après le montage du tunnelier. « Ils accompagneront les premières dizaines de mètres de progression du tunnelier pour s'assurer que tout se passe bien », ajoute Laurent Rostykus.

Au fond, un « berceau en béton »

Sur le chantier du site Gambetta, deux des six demi-remorques du véritable train-usine (le tunnelier) qui sera assemblé sous terre, à 30 mètres de profondeur, ont déjà été montées.

Et au fond du puits, le « berceau » en béton qui recevra le tunnelier est également en cours d'assemblage. Des voussoirs, éléments préfabriqués en béton qui forment un anneau du tunnel, sont déposés au fond du puits. Les remorques seront posées sur ce berceau en béton.

Dix mètres par jour

A la verticale, la paroi en béton de 50 mètres qui descend dans la terre (30 mètres de puits et 20 mètres dans le sol, pour soutenir l'ouvrage) est déjà équipée de la « virole de démarrage » qui représente la porte d'entrée du tunnelier. Il s'agit d'un immense cerceau métallique d'au moins onze mètres de diamètre, où entrera la roue de coupe. « Dans ce cercle la paroi n'est pas en béton armé (avec des tiges métalliques), car le tunnelier ne supporte pas le bois, qui s'écrase et encrasse sa roue, ni le métal. rappelle le directeur l'opération. Les armatures de cette paroi provisoire, qui sera détruite par le tunnelier dès son entrée en marche, sont en fibre de verre ».

Le tunnelier progressera de dix mètres par jour pour creuser trois kilomètres de souterrain jusqu'à la Porte Maillot, et autant jusqu'à la gare Haussmann. Les voussoirs seront posés au fur et à mesure de sa progression, et du béton sera injecté entre les anneaux du tunnel et l'espace résiduel autour de l'anneau.

Florence Hubin

LE PARISIEN – 15-16/11/2018

3 Paris : Hidalgo rêve d'un centre-ville totalement piéton

Après un premier bilan positif, selon la Ville, de la piétonisation du cœur de la capitale un dimanche par mois, la maire de Paris souhaite aller plus loin en mettant en place ce dispositif tous les dimanches. Dans un premier temps.

Et si le centre de Paris était interdit à la circulation 7 jours sur 7, et plus seulement **un dimanche par mois** comme c'est le cas depuis octobre dernier ? Après la piétonisation de la rive droite, Anne Hidalgo souhaite aller plus loin.

A l'instar d'autres grandes villes européennes, la maire PS de Paris, qui fait de la lutte contre la pollution une de ses priorités, rêve de faire du cœur historique de la capitale un paradis pour les piétons. Mais cette fois, la maire, qui n'a visiblement pas envie d'allumer une nouvelle polémique, fait preuve de prudence. Elle propose d'étendre la mesure de piétonisation dans les quatre arrondissements centraux à tous les dimanches d'ici la fin de l'année 2019.

Mais ce ne pourrait être qu'un premier pas. « Les maires du IV^e et du III^e m'ont proposé de piétoniser le cœur de Paris et de mettre en place des navettes autonomes pour relier les quatre arrondissements centraux. J'ai décidé de faire étudier cette proposition », a confié Anne Hidalgo ce mercredi en marge du Conseil de Paris en évoquant un « fort soutien des habitants ».

Une navette pour relier les mairies annexes

L'idée n'est pas nouvelle. Evoquée pendant la dernière campagne municipale, elle a été relancée par le projet de création d'une navette « Mobile centre ».

Dans le cadre du projet de fusion des quatre arrondissements du centre de Paris, l'atelier local d'urbanisme (association composée d'architectes et urbanistes) a réalisé avec des étudiants du Cnam (Conservatoire national des arts et métiers) une étude pour créer une navette pour relier les mairies annexes et la mairie centrale du futur arrondissement **Paris centre** (l'actuelle mairie du III^e) ainsi que les

nombreux musées implantés dans le cœur historique de la capitale. Ces bus pourraient à terme être des navettes autonomes.

« Anne Hidalgo a été enthousiasmée par ce projet et elle souhaite le faire avancer rapidement », explique Pierre Aidenbaum, le maire (PS) du III^e qui présentera le projet tiré de l'étude au prochain Conseil de Paris. Cette alternative à la voiture individuelle accompagnerait la future piétonnisation du centre de Paris. Mais ce projet n'est pas encore pour demain...

QUE PENSENT-ILS DE LA PIETONNISATION DU CENTRE DE PARIS

Jean-François Legaret, maire LR du I^{er}.

« Ce projet dénote d'une incapacité d'avoir une politique globale. Une étude montre que la fermeture des voies sur berge a reporté les embouteillages sur les arrondissements périphériques et n'a pas réglé les problèmes de pollution. Le projet de piétonnisation du cœur de la capitale est également déconnecté de l'intérêt général. Il vise à acheter les voix des habitants du centre qui eux, pourront circuler en voiture, pour madame Hidalgo. Cette mesure est purement démagogique et populiste et ne réglera pas les problèmes de circulation. »

Jacques Boutault, maire écologiste du II^e.

« Je me bats pour faire interdire la circulation de transit dans le centre de Paris depuis 2001 et n'autoriser que celle des habitants, les personnes à mobilité réduite, les livreurs, les secours, les taxis et les bus. Ce projet était inscrit dans le dernier programme municipal des écologistes. Je souhaite également que cette mesure soit généralisée à tous les véhicules thermiques à l'horizon 2024. En l'absence d'un péage, le contrôle pourrait s'effectuer via la vidéoverbalisation. Le centre de Paris est aussi pollué que les abords du périphérique. Il est urgent de réagir. »

Pierre Aidenbaum, maire PS du III^e.

« Je suis favorable à une extension de la piétonnisation tous les dimanches dans un délai rapide. Mais il n'est pas question de muséifier le centre de Paris en bannissant brutalement toutes les voitures de ce périmètre. Et encore moins de transformer le cœur historique de la capitale en une réserve de bobos. Il est indispensable de préserver la vie commerciale et la convivialité de nos quartiers. Il faut donc y aller par étapes et accompagner cette mesure par des alternatives en matière de transports en commun. »

Ariel Weil, maire PS du IV^e.

« Je suis un maire pragmatique et comme Pierre Aidenbaum, je suis favorable à une piétonnisation intelligente avec un apaisement progressif de la circulation générale sans pénaliser les riverains qui devront pouvoir continuer à utiliser leur voiture. C'est le sens de l'histoire. Il faut lutter en priorité contre la circulation de transit et aussi contre celle des véhicules de livraison de gros gabarit. La mise en place de cette mesure doit s'effectuer par paliers et s'accompagner d'un retour d'expérience et des ajustements nécessaires. Il faut aussi proposer une nouvelle alternative de transports en commun. »

La piétonnisation du centre de Paris divise // <http://www.leparisien.fr/paris-75/la-pietonnisation-du-centre-de-paris-divise-15-11-2018-7944012.php>

Christine Henry

∴ ECONOMIE

L'OPINION – 15/11/2018

4 A partir de jeudi, l'Etat n'a plus un euro en caisse

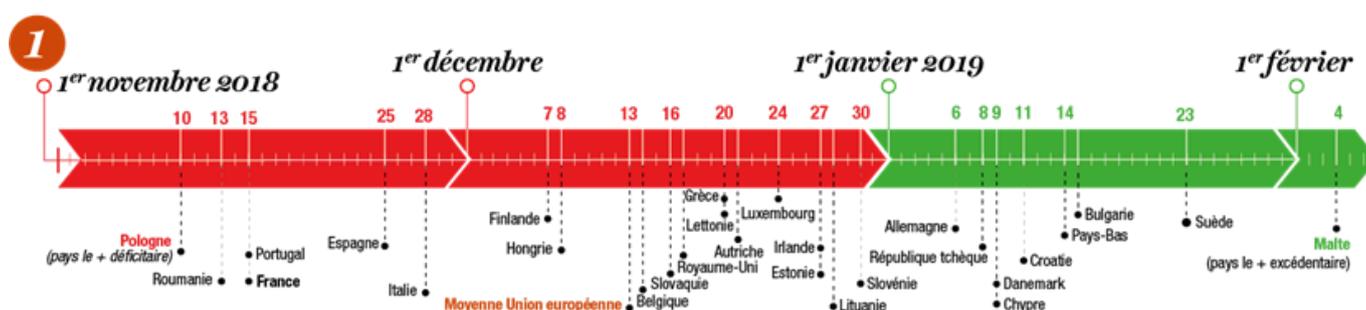


Le jargon des experts de Bercy prive les citoyens d'une vision claire sur la situation financière du pays. L'Institut économique Molinari donne des clés de compréhension intelligibles et accessibles au plus grand nombre. Edifiant

Un déficit de 2,6 % du PIB en 2018 ? Personne n'y comprend rien ! Expliquer que toutes les dépenses de l'Etat sont payées à crédit à compter de ce jeudi 15 novembre et jusqu'à la fin de l'année, c'est beaucoup plus clair. La pédagogie, c'est le parti pris de l'étude de l'Institut économique Molinari sur l'état des finances publiques des 28 membres de l'Union européenne, dont l'Opinion publie en exclusivité les résultats. Une étude qui jette une lumière crue sur la place de l'Hexagone au sein de l'Europe.

Pour apaiser la colère des « gilets jaunes » dont l'ampleur de la mobilisation samedi reste une grande inconnue, l'Etat a donc décidé de mettre 500 millions d'euros sur la table. Un demi-milliard d'euros de primes pour aider les plus modestes à se chauffer, à changer de voiture ou à payer leur plein à la pompe, alors que l'explosion des taxes vertes n'en est qu'à ses débuts. Pour tous les autres, ce sera près de 4 milliards d'impôts « verts » en plus l'année prochaine. Subventionner des ménages qui ne sont plus en moyen de payer leurs taxes était déjà cocasse. Mais ironie de l'histoire, ce chèque est annoncé par Edouard Philippe la veille du jour à partir duquel l'Etat commence à vivre à crédit. Dans une étude dévoilée en exclusivité par l'Opinion, l'Institut économique Molinari (IEM) révèle en effet que l'Etat a consommé toutes ses ressources fiscales à compter de ce jeudi 15 novembre, et vit désormais à crédit. Ce qui, apparemment, ne l'empêche pas de flamber ! Un cas spécifique en Europe.

1/La France, mauvais élève de la classe européenne

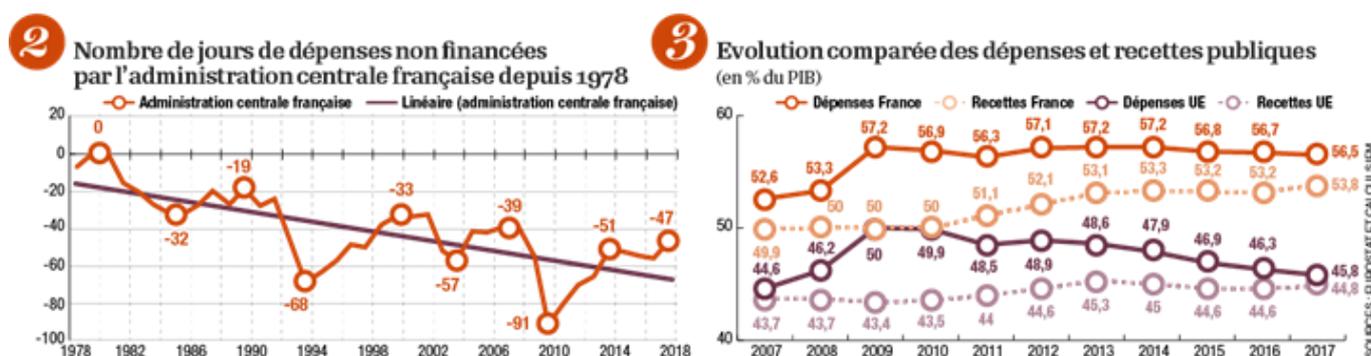


La France a beau être le pays le plus taxé au monde (45 % du PIB en 2018), les quelque 300 milliards d'euros d'impôts collectés par l'Etat cette année (293,3 milliards d'euros de recettes fiscales et 13,6 milliards de recettes non fiscales) ont été entièrement consommés. Pour les 47 prochains jours qui nous séparent du début de l'année 2019, tous les services de l'Etat – police, justice, enseignement... – seront payés à crédit. Un crédit de 80 milliards d'euros. Peu de pays européens ont une gestion aussi dispendieuse de leurs deniers publics. Seule la Pologne fait pire (10 novembre), suivie de près par la Roumanie (13 novembre). A titre de comparaison, l'Italie qui subit actuellement les foudres de la Commission européenne n'entame son déficit qu'à compter du 28 novembre, soit 13 jours après l'Hexagone. « C'est récurrent. Cela fait trois ans que la France figure dans le trio des Etats les plus déséquilibrés, alors que la Roumanie n'y est que depuis deux ans et la Pologne pour la première fois. L'Hexagone affiche un mois de dépenses non financées de plus que la moyenne que l'Union

européenne », indiquent Cécile Philippe et Nicolas Marques, de l'IEM. A l'opposé, neuf pays sont en excédent budgétaire. « L'idée que l'Allemagne serait le seul pays à équilibrer ses comptes n'est pas vraie », ajoutent les auteurs de l'étude.

2/ Quarante ans de dérive dépensière

En France, le dernier budget voté à l'équilibre remonte à 1974. Depuis, les comptes publics dérapent, comme l'illustre l'augmentation structurelle du nombre de jours de dépenses non financés cumulés par l'Etat depuis 1978. « A chaque crise, la France a sensiblement augmenté sa dépense publique. Le problème, c'est que contrairement à ses voisins, elle ne la baisse jamais dans les hauts de cycle. D'où la persistance du décrochage de l'Hexagone par rapport aux pays européens », commente Cécile Philippe. A chaque embellie de l'économie française ces quarante dernières années, la durée de fonctionnement « à crédit » des services de l'Etat s'est allongée : zéro jour dans les années 1970, 19 jours au tournant des années 1990, 33 au tournant des années 2000, puis 39 jours avant la crise et 47 jours en 2017, année où nous avons connu une croissance de 2,2 %, au plus haut depuis plus de dix ans. « On s'enfoncé progressivement sans profiter des retournements de conjoncture. C'est la démonstration que les stabilisateurs automatiques ne sont plus qu'un rêve en France », constate Nicolas Marques.



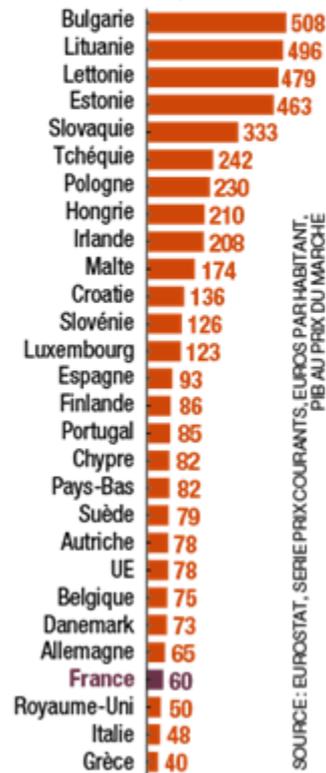
3/L'exception culturelle française

Cette situation est unique en Europe. « Bien sûr, nos voisins ont aussi augmenté leurs dépenses durant la crise. Mais à la différence de la France, ils les ont rebaisées après. Pour combler les déficits hérités de la crise, ils n'ont augmenté leurs recettes que légèrement, la moyenne européenne des prélèvements étant passée de 43,7 % du PIB en 2007 à 44,8 % en 2017 », souligne Nicolas Marques. Le profil de la France est radicalement différent (graphique 3). L'essentiel de l'ajustement budgétaire de l'Hexagone est passé par des hausses d'impôts. Pour les ménages, ce fut un coup de massue fiscale de 50 milliards d'euros sous le précédent quinquennat. **Les dépenses, elles, ne baissent pas.** La mobilisation des gilets jaunes samedi est la conséquence directe de cet étouffoir fiscal. « On se retrouve à nouveau dans une protestation fiscale parce que les ajustements ne se font en France que par des hausses d'impôt », commente Cécile Philippe. Des hausses successives qui ont permis de décrocher le titre de champion du monde 2016 et 2017 des pays les plus taxés. Mais dont la conséquence directe est **une sensibilité exacerbée de la population à toute nouveauté fiscale.**

4

Croissance du PIB par habitant sur 20 ans dans les pays de l'UE

(de 1997 à 2017, en %)



SOURCE: EUROSTAT, SERIE PRIX COURANTS, EUROS PAR HABITANT, PIB AU PRIX DU MARCHÉ

4/Un poids délétère pour l'économie tricolore

Autre conséquence du couple infernale « excès de dépenses donc excès d'impôts », le poids de fiscalité a obéré la progression du PIB tricolore qui a cru 18 % de moins que la moyenne européenne ces 20 dernières années. « L'augmentation de la fiscalité explique que nous soyons dans une moins bonne situation économique que nos voisins européens », estime Nicolas Marques. Par ailleurs, l'étude IEM relève que « le haut niveau de déficit et de dépense publique n'est pas nécessairement associé à un supplément de bien-être » en France. « **Nous sommes surendettés, dépressifs et obèses**. Une situation totalement anormale mais qui s'est pourtant banalisée au fil des ans », ajoute Cécile Philippe. Plusieurs indicateurs recensés par l'étude et axés sur la qualité de vie montrent en effet que la situation française n'est pas optimale. La dernière livraison de l'« indicateur du vivre mieux » de l'OCDE (Better Life) atteste même de performances françaises médiocres (nous ne sommes que 18^e sur 38 pays classés). Au sein de l'Union européenne, la France occupe le 11^e rang sur 21. L'argent ne fait pas le bonheur ? On sait désormais grâce à la France que la dépense publique non plus.

Chèque énergie, prime à la reconversion : 500 millions d'euros qui restent à financer //

<https://www.lopinion.fr/edition/economie/cheque-energie-prime-a-reconversion-500-millions-d-euros-qui-restent-a-168703>

Raphaël Legendre

LES ECHOS – 15/11/2018

5 Mécénat : la révision des avantages fiscaux reportée à 2020

La Cour des comptes s'apprête à publier un rapport sévère sur le mécénat d'entreprise. Les députés vont constituer un groupe de travail pour proposer une réforme à horizon 2020.

Le budget pour 2019 devait être l'occasion d'un grand ménage dans les avantages fiscaux liés au mécénat. Il faudra encore patienter pour connaître les contours de cette réforme. Après des premiers débats à l'Assemblée, les députés ont décidé de créer un groupe de travail afin de formuler des recommandations, l'objectif étant de permettre aux PME de contribuer davantage aux oeuvres caritatives, et en même temps d'empêcher certains grands groupes d'utiliser ce dispositif à des fins d'optimisation agressive. « *L'objectif est d'aboutir à un dispositif stabilisé dans le projet de loi de finances 2020* », indique aux « Echos » le rapporteur général du budget à l'Assemblée, Joël Giraud (LREM).

Conclusions dans les tout prochains jours

Dans cette perspective, le député Gilles Carrez (LR) a commandé un rapport à la Cour des comptes dont les conclusions sont attendues dans les tout prochains jours. Le constat s'annonce sévère vis-à-vis de la déduction fiscale de 60 % de l'impôt sur les sociétés accordée aux entreprises qui investissent dans le mécénat.

« *C'est un rapport très circonstancié qui devrait permettre de faire bouger les choses*, indique Gilles Carrez, qui a pu prendre connaissance d'une version provisoire. *On constate, depuis la loi Aillagon de 2003, que le mécénat consiste de plus en plus à créer sa propre fondation, plutôt qu'à financer des organismes en direct.* »

Multitude de financements

Dans un premier temps, Joël Giraud et Gilles Carrez - dans une alliance atypique entre majorité et opposition - ont proposé de modifier dès l'année prochaine le mécanisme de plafonnement, jusqu'ici en pourcentage du chiffre d'affaires. L'idée était d'instaurer un montant plancher de 10.000 euros pour associer plus de PME au mécénat (par exemple dans le domaine sportif), ainsi qu'un montant plafond de 10 millions d'euros pour limiter l'avantage accordé aux grands groupes. Mais les débats à l'Assemblée ont révélé que le mécénat recouvrait une multitude de financements qui nécessitent probablement un traitement différencié. D'où la volonté de faire plancher un groupe de travail qui pourrait s'appuyer sur les recommandations de la Cour des comptes.

Interpellé sur le sujet dans l'Hémicycle, le ministre de l'Action et des Comptes publics, Gérard Darmanin, a apporté son soutien à ces travaux. « *Ce dispositif doit être condamné s'il permet une trop grande optimisation, et accompagné s'il permet des financements complémentaires à ceux de l'Etat ou des collectivités dans les domaines de la recherche, du sport ou de la culture* », a-t-il déclaré.

Comparé à d'autres dispositifs existant à l'étranger, le régime fiscal français est considéré comme particulièrement avantageux. Dans un rapport de 2015, l'Inspection générale des finances soulignait que la France était la seule à proposer une réduction d'impôt, et non une déduction de l'assiette imposable.

Transparence sur les montants

En attendant, quelques mesures devraient être adoptées dans le budget 2019 en vue de préparer cette réforme pour 2020. Joël Giraud a déposé un amendement visant à obliger les structures bénéficiaires du mécénat (musée du Louvre, Château de Versailles, Centre Pompidou, etc.) à transmettre à l'administration fiscale la liste des entreprises à l'origine des versements et les éventuelles contreparties accordées aux donateurs (mise à disposition de salles pour des événements d'entreprises).

Le député souhaite ainsi « *améliorer la transparence sur les montants versés au titre du mécénat* », car Bercy dispose de peu d'informations sur le sujet. L'une des pistes évoquée à l'origine des débats consistait notamment à réintégrer les contreparties dans la réduction d'impôt de 60 %.

La chasse aux petites niches fiscales continue

Les députés de la commission des finances, Joël Giraud et Amélie de Montchalin, vont poursuivre, lors de l'examen du budget à l'Assemblée nationale, la chasse aux petites niches fiscales lancée par Bercy. Neuf d'entre elles, d'un montant très faible ou inconnu, devraient disparaître. Les deux marcheurs souhaitent passer au peigne fin l'ensemble des 474 niches fiscales pour poursuivre ce ménage dans les prochaines lois de finances.

Ingrid Feuerstein

ENTREPRISES

LES ECHOS – 15/11/2018

6 CO2 : Bruxelles met la pression sur les poids lourds

Le Parlement européen a adopté un objectif de réduction des émissions de CO 2 des camions de 35 % d'ici à 2030. Les constructeurs sont vent debout contre un chiffre « inatteignable ».

Les poids lourds sont rattrapés par la politique européenne contre la pollution routière. Réunis mercredi en plénière à Strasbourg, les eurodéputés ont adopté à une large majorité des objectifs de réduction de leurs émissions de CO2. Une première et un tournant pour l'industrie.

Ces émissions devront diminuer pour les nouveaux camions de 35 % à l'horizon 2030, avec un premier pallier de moins 20 % en 2025. Ils ont en outre adopté des objectifs de 5 % de camions à émissions très basses ou zéro par flotte en 2025, puis 20 % en 2030. L'enjeu environnemental est fort : les poids lourds ne représentent que 5 % des véhicules en circulation en Europe mais ils émettent un cinquième du total des émissions de CO2.

Un tournant pour l'industrie

Comme [pour les voitures en octobre](#), le Parlement européen, suivant les recommandations de sa commission Transport, a relevé [les objectifs proposés en mai par la Commission européenne](#) (-15 % en 2025, -30 % en 2030). Le commissaire européen chargé du dossier, Miguel Arias Cañete, l'avait pourtant appelé à ne pas céder à cette tentation : selon lui, des objectifs plus élevés que sa proposition « *demandent le recours à des technologies qui n'existent pas encore* », rendant très incertaine la capacité des constructeurs à les atteindre.

Ces derniers sont en tout cas vent debout. L'ACEA, l'association des constructeurs européens, estime que les objectifs « *ne prennent pas en compte la nature et les spécificités du marché des camions* ». La lenteur du renouvellement du parc et les délais de R&D et de production rendraient l'effort exigé proprement « *inatteignable* », insistent les constructeurs, qui préconisent de viser une baisse deux à trois fois moins rapide.

Une majorité des eurodéputés PPE (droite), sensibles à ces arguments, a tenté sans succès lors des débats de revoir les objectifs à la baisse. « *Les eurodéputés semblent ignorer que le potentiel d'électrification des flottes de camions est bien moindre que celui des flottes de voitures, en raison des coûts, des contraintes techniques et du manque d'infrastructures de recharge* », en particulier sur les routes », insiste en outre Erik Jonnaert, secrétaire général de l'ACEA.

Craintes sur les prix

Les transporteurs, en majorité des PME qui emploient en tout 11 millions de salariés dans l'UE, craignent l'impact sur les prix. Ce sera vite un jeu à somme gagnante, rétorquent les experts de la Commission, selon qui « *en payant un véhicule 1.800 euros de plus, ils économiseront plus de 25.000 euros en cinq ans sur la consommation de carburant* ».

Le débat devra être tranché ces prochaines semaines au Conseil, par les Etats membres. Comme là aussi pour les voitures, les discussions s'annoncent tendues, tant les positions et les intérêts des pays sont aujourd'hui divergents.

Derek Perrotte

LE MONDE – 15/11/2018

7 La France ne pourra pas fermer ses dernières centrales à charbon avant 2020

Entre l'arrêt de Fessenheim et des centrales à charbon, le tournant de 2020 sera délicat, selon le réseau de transport d'électricité.

Ce n'est pas un signal d'alarme, plutôt un constat en guise d'avertissement. Jeudi 15 novembre, le réseau de transport d'électricité (RTE) a rendu public son bilan prévisionnel pour les cinq prochaines années. Si la filiale d'EDF (à 50,1 %) se veut rassurante et pense que la France peut passer sans encombre les prochains hivers, elle dépeint un système électrique « *en pleine mutation* », qui « *comprend des incertitudes* ». Le gestionnaire du réseau de transport d'électricité recommande de ne pas fermer les centrales à charbon avant 2020 et de ne fermer aucun réacteur nucléaire avant 2023, à l'exception de Fessenheim.

Les défis à venir pour la production d'électricité en France sont nombreux : le gouvernement s'est engagé à fermer les dernières centrales à charbon et la centrale nucléaire de Fessenheim avant la fin du quinquennat. Parallèlement, le rythme de développement des énergies renouvelables, notamment le solaire et l'éolien terrestre et offshore, doit s'accélérer, et le premier réacteur nucléaire de type EPR, à Flamanville (Manche), est programmé pour être enfin raccordé au réseau en 2020.

Si tout se passe comme prévu, cet équilibre est tenable, estime RTE, qui lance toutefois quelques mises en garde. Après la fermeture de plusieurs centrales au fioul ces dernières années, le gestionnaire de réseau estime ainsi qu'il est préférable de « *ne pas envisager de fermeture de nouveaux moyens de production d'ici à 2020* ».

Comment, alors, s'attaquer au dossier du charbon ? Emmanuel Macron a promis de fermer, d'ici à 2022, les quatre dernières centrales en France, qui ne produisent que 2 % de l'électricité française mais sont surtout utiles lors des pointes de consommation en hiver. Les arrêter sans mettre en danger le réseau est possible, selon RTE, à condition d'attendre 2020. Ce qui ne laisse que deux ans au gouvernement pour fermer quatre sites, où les questions sociales sont par ailleurs sensibles.

D'autant que la plus puissante de ces centrales, Cordemais, en Loire-Atlantique, assure une bonne partie de l'alimentation électrique de la Bretagne. Pour ne prendre aucun risque sur le réseau, il faudrait que le réacteur nucléaire EPR de Flamanville démarre avant la fermeture de Cordemais pour prendre le relais, explique Olivier Grabette, directeur général adjoint de RTE.

Or, le chantier de Flamanville, embourbé dans les difficultés, a vu son calendrier une nouvelle fois décalé, avec une date espérée de lancement en 2020. Toutefois, l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN) et le ministre de la transition écologique et solidaire, François de Rugy, ont précisé qu'ils n'étaient pas liés par ce calendrier. « *Un scénario de report important de mise en service de l'EPR compromettrait la fermeture des deux dernières tranches charbon d'ici à 2022* », note le bilan de RTE.

Aucun réacteur fermé avant 2023

De même pour la centrale nucléaire de Fessenheim, doyenne des centrales françaises, qui doit être fermée en 2020. Dans l'esprit d'EDF et du gouvernement, son arrêt était corrélé au lancement de

Flamanville. Si la centrale alsacienne ferme avant le démarrage de l'EPR, le réseau se trouverait en situation plus délicate.

D'autant que RTE soulève aussi un sujet d'importance pour le parc nucléaire. Seize des cinquante-huit réacteurs français vont devoir subir dans les cinq prochaines années une « visite décennale », au moment où ils vont atteindre l'âge de 40 ans. Une étape importante pour statuer sur la prolongation de ces centrales, souhaitée par EDF et soumise à une autorisation de l'ASN. Or, ces visites de contrôle pourraient s'étirer dans le temps et occasionner des arrêts dans la production des centrales nucléaires plus longs que ce qui était prévu, soumettant le réseau à une pression d'autant plus grande.

Ce qui souligne en creux une autre difficulté : pour RTE, il est difficile d'envisager de fermer définitivement d'autres réacteurs nucléaires que Fessenheim d'ici à 2023 sans déstabiliser le système électrique.

Dans ce contexte, il semble indispensable d'accélérer le rythme de développement des énergies renouvelables, jugé « insuffisant » par RTE. Le démarrage du premier parc éolien en mer français ne devrait pas intervenir avant 2021, au mieux. Globalement, la trajectoire d'installation d'éoliennes terrestres et de panneaux photovoltaïques ne tient pas les objectifs fixés par la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) en 2016 – même si certaines filières, comme l'éolien terrestre, ont beaucoup progressé ces dernières années.

Le gestionnaire du réseau appelle à la vigilance sur la consommation d'électricité, notamment pendant les périodes de pointe de l'hiver. « *La maîtrise de la consommation est un des éléments essentiels de la transition énergétique* », rappelle Olivier Grabette, qui souligne l'impact d'une meilleure utilisation des données pour lisser la consommation.

Ces deux questions – l'évolution de la consommation et les périodes de pointe – sont au cœur du sujet. « *Les différents scénarios réalisés par RTE montrent qu'avec des politiques plus volontaristes sur l'efficacité énergétique (équipements moins énergivores, rénovation des bâtiments...) et sur les énergies renouvelables, il est possible d'engager la fermeture de réacteurs nucléaires en plus des centrales à charbon d'ici à 2023* », estime Anne Bringault du Cler, une fédération d'associations qui défend une transition énergétique plus volontariste.

En 2017, Nicolas Hulot, alors ministre de la transition écologique et solidaire, s'était appuyé sur le bilan prévisionnel de RTE pour renoncer à l'objectif de réduire la part du nucléaire en France d'ici à 2025. Cette année, ce rapport alimentera sans aucun doute la réflexion d'Emmanuel Macron et de François de Rugy, qui doivent annoncer d'ici à la fin novembre la feuille de route énergétique de la France pour les dix prochaines années.

Nabil Wakim

::: SOCIAL

L'OPINION – 16/11/2018

8 Le gilet jaune, objet social non identifié



C'est la force du mouvement annoncé samedi : il est apolitique et spontané, répètent en boucle les participants. Mais c'est aussi ce qui le rend complexe à organiser, et impossible à anticiper pour les pouvoirs publics

Samedi, les gilets jaunes organisent une journée de blocages routiers partout en France pour protester contre la hausse des taxes sur le carburant. Ils promettent un mouvement citoyen d'ampleur et durable pour faire reculer le gouvernement qui défend, lui, son engagement dans la transition énergétique.

Les contestataires new-yorkais avaient Wall Street, [les indignés espagnols la Puerta del Sol](#). Les gilets jaunes ont le parking du Gifi à Scionzier (Haute-Savoie), celui du Géant Casino à Saint-Etienne (Loire) ou le rond-point du Buffalo Grill à l'entrée de Lorient (Morbihan). En opposition à la vie des métropoles, la France périphérique se retrouve sous les lampadaires des zones commerciales pour préparer la journée d'actions du samedi 17 novembre. Des leaders improvisés donnent les consignes (pas de violence, pas de blocage total), partagent les informations (heure de rendez-vous, routes à bloquer) et livrent la liste de courses pour prolonger le mouvement (thermos de café, duvet). Ils tentent de donner corps à un mouvement pour l'instant largement virtuel.

La mobilisation se joue sur les réseaux sociaux. [Les gilets jaunes](#), c'est la révolution de l'émoji «mort de rire», du selfie vidéo en guise de harangue à monter au front et du statut Facebook en lieu et place d'un slogan. Quiconque souhaite bloquer la rue derrière chez soi peut ouvrir en deux clics un groupe sur le réseau social. Il en existe des centaines, qui couvrent une région, un département, une commune, voire un quartier ou un axe de circulation. Les gilets jaunes y tiennent des débats sans fin sur la pertinence de bloquer ici un tramway, là un centre-ville, au risque de pénaliser les «gens qui travaillent».

Un boulot à plein temps. Chez les gilets jaunes, on ne sait pas tout mais on en parle quand même. «L'opération escargot», contrairement aux manifestations, n'a pas besoin d'autorisation en préfecture – c'est faux. Si vous bloquez une route avec des palettes, et non votre véhicule, vous n'êtes pas coupable d'entrave à la circulation – c'est faux aussi, mais ces messages sont largement partagés. Les médias, les politiques, les syndicats sont la cible de toutes les critiques mais les premiers sont priés de mettre en lumière le combat des gilets jaunes, les seconds de satisfaire leurs revendications et les troisièmes de partager leur savoir-faire.

«Monter une action collective fait appel à des compétences, rappelle Rémi Bourguignon, maître de conférences à l'Institut d'administration des entreprises de Paris. Le seul point commun entre ces manifestants, c'est qu'ils sont automobilistes. C'est une agrégation de petits groupes, très peu articulés entre eux.» Avec des fonctionnements extrêmement disparates, de l'autogestion à l'organisation raisonnée.

Dans le Lot-et-Garonne, Arnaud Lagüe, 39 ans, consacre huit heures par jour à structurer le mouvement : «Il faut répondre à toutes les questions des personnes mobilisées. Certains m'écrivent pour savoir s'ils risquent quelque chose en participant aux blocages.» Prudent, il a déclaré en préfecture le rassemblement de samedi et a reçu des conseils de vieux briscards tels les agriculteurs ou les Motards

en colère. Les organisations nationales ne participeront pas aux actions samedi mais leurs membres, individuellement, partagent leurs expériences.

«On sait comment organiser ce type d'opération, raconte un motard. En fonction du nombre de participants, on est capable de dire ce qu'on peut bloquer. Pour paralyser une ville comme Agen, il faut être un millier. A 150, on peut se rendre à un péage et lever les barrières.» Les gilets jaunes découvrent qu'il ne suffit pas de stopper sa voiture au milieu de la route pour geler la circulation. Il faut arriver en nombre et donc se coordonner avec les camarades de lutte, établir une feuille de route avec horaires précis et points intermédiaires de ralliement.

Un OSNI incontrôlable. A Brive (Corrèze), Marine Charrette-Labadie, une serveuse de 22 ans, a dû apprendre sur le tas l'art de la manifestation. Elle a déclaré en préfecture l'opération escargot de samedi. Elle en est devenue de fait l'organisatrice avec toutes les contraintes que cela comporte. «J'ai dû constituer un service d'ordre, en appelant des agents de sécurité, qui viendront bénévolement nous prêter main forte. L'organisation me prend tout mon temps libre. Je réponds aux messages des 1600 personnes intéressées jusqu'à 2 heures du matin. Il faut gérer la bonne tenue de la communauté et modérer les membres les plus radicaux. L'investissement personnel est énorme, autant que le poids des responsabilités.»

Malgré les bonnes volontés déployées par certains gentils organisateurs, le mouvement des gilets jaunes reste spontané et donc incontrôlable. Cet OSNI, pour «objet spontané non identifié», Bruno Breton, PDG de [la plateforme d'intelligence artificielle dédiée aux médias sociaux Bloom](#), le rapproche du «phénomène de synchronisation collective» : «Pour un temps limité, des gens forment une communauté parce qu'ils pensent la même chose au même moment. Un leadership se dégage dans un second temps. Ce leader d'opinion va obtenir l'assentiment du reste de la communauté parce qu'il aura partagé une opinion dans laquelle se reconnaît le reste du groupe et qu'il n'appartient pas à une élite.»

«**Slacktivisme**». La synchronisation collective se caractérise par une multitude de petits groupes. «On est en communauté avec 5 ou 10 personnes, pas plus, poursuit Bruno Breton. On communique ainsi avec ses proches, qui eux-mêmes communiquent avec leurs proches.» Dans le cas des gilets jaunes, il ne faut pas croire que, parce que les groupes Facebook sont parfois constitués d'une poignée d'internautes, le mouvement est fragile.

Au contraire, c'est parce qu'il est composé d'une multitude de petits groupes qu'il est puissant. «C'est beaucoup plus engageant de promettre de participer à une action dans un petit groupe», observe Véronique Reille-Soult, directrice générale de [Dentsu consulting](#). Les gilets jaunes, ce sont les prémices du "slacktivisme", mot-valise composé de *slacker* (fainéant) et d'activisme. Une petite action sur les réseaux sociaux nourrit une mobilisation, comme par exemple lorsqu'on appose un filtre «bleu-blanc-rouge» sur sa photo de profil Facebook. Ça donne l'impression à M. et Mme Tout-le-monde de pouvoir être entendu.»

Ce «slacktivisme» modifie totalement le schéma des mobilisations sociales. Impossible d'anticiper l'importance d'un cortège. «La participation à ce mouvement va d'un gilet jaune posé sur le tableau de bord de sa voiture au blocage d'un rond-point en passant par le boycott des grandes surfaces», note Véronique Reille-Soult. «Ce mouvement a pris forme autour d'un mot d'ordre très simple, pour ne pas dire simpliste. Ça ne permet pas d'imaginer la suite à moyen terme», estime l'enseignant spécialiste des relations sociales, Rémi Bourguignon. Cela ne permet pas non plus d'anticiper le succès ou l'échec d'un tel mouvement spontané. Les Français mobilisés peuvent se contenter de rester derrière leur écran comme ils peuvent être entraînés par leurs amis dans les cortèges. Voici un «en même temps» qu'Emmanuel Macron doit peu goûter.

Matthieu Deprieck

L'OPINION – 15/11/2018

9 Le patronat ira-t-il jusqu'à claquer la porte de l'assurance-chômage ?

Les chefs d'entreprise ont très peu apprécié la sortie d'Emmanuel Macron, vendredi, promettant la mise en place prochaine d'un bonus-malus sur les contrats courts.

Au sein du patronat, les réunions et échanges se multiplient pour se définir la stratégie à suivre dans la négociation assurance chômage.

Il n'y a pas que chez [les gilets jaunes](#) que la grogne monte. Chez les patrons, on n'a guère apprécié la sortie du président de la République concernant le bonus-malus, ce dispositif qui vise à limiter le recours aux contrats courts. Vendredi, Emmanuel Macron a assuré qu'il mettrait en place sa promesse de campagne, fut-elle la vraie bête noire des chefs d'entreprise. Jusqu'à présent, beaucoup estimaient que le gouvernement botterait en touche, tablant sur la difficulté à construire un système qui ne soit pas une usine à gaz.

Clarification. Mais les derniers échanges avec le ministère du Travail ont douché les espoirs. Aussi, le [président de la CPME, François Asselin](#) s'interroge-t-il : « A quoi bon rester dans l'assurance chômage si tout est déjà décidé ? » Et de prôner une suspension de la négociation : « Il faut que l'exécutif clarifie sa position ». Dans la lettre de cadrage transmise aux syndicats et au patronat, le 21 septembre, l'exécutif avait pris soin de ne pas inscrire noir sur blanc « bonus-malus ».

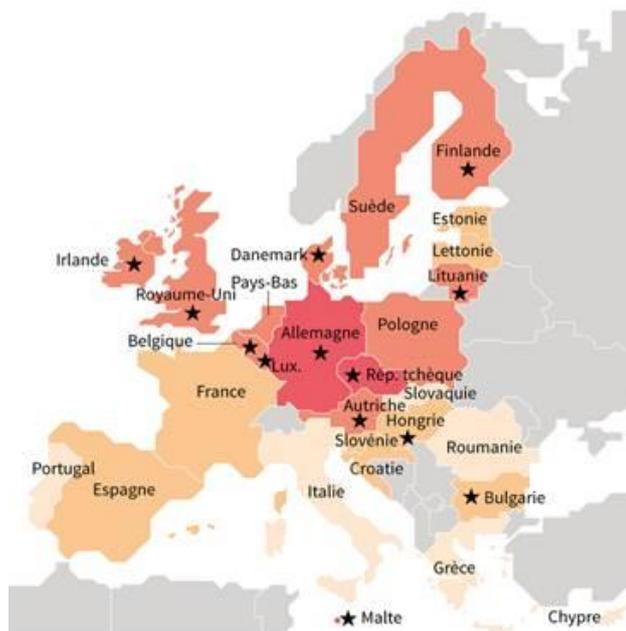
Au sein du Medef, certains membres du conseil exécutif sont aussi partisans de taper du poing sur la table. [Geoffroy Roux de Bézieux](#), le président, cherche plutôt à temporiser, et à avoir le fin mot de l'histoire : Macron a-t-il lâché une petite phrase devant un micro tendu ou la messe est-elle dite ? Devant l'Association des journalistes de l'information sociale (Ajis), mardi, le patron du Medef a redit sa confiance dans les négociations branche par branche pour réduire l'usage des CDD. Aujourd'hui, à peine deux d'entre elles, ont signé des accords, mais le successeur de Pierre Gattaz parie sur une quinzaine de signatures d'ici la fin de l'année.

Fanny Guinochet

LE MONDE – 15/11/2018

10 Emploi et handicap : « Une réforme en profondeur est nécessaire »

UNE DIFFICULTÉ D'ACCÈS À L'EMPLOI LARGEMENT PARTAGÉE EN EUROPE



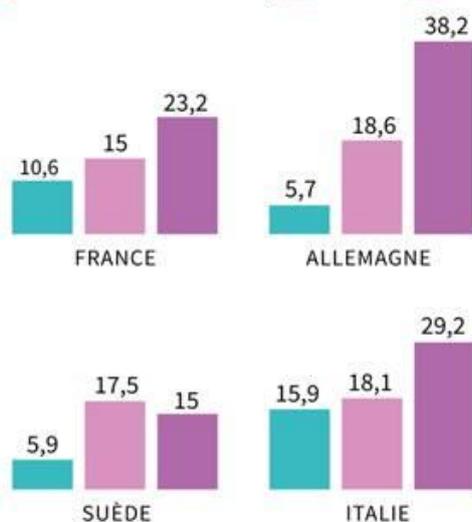
Ratio entre le taux de chômage des actifs en situation de handicap et celui des actifs valides, en 2015

De 0,9 à 1,5 De 1,5 à 2 De 2 à 3 De 3 à 4,2

★ Pays où le taux de chômage des actifs avec un handicap sévère est **au moins trois fois supérieur** à celui des actifs valides

TAUX DE CHÔMAGE EN 2015, EN % DES ACTIFS

Valides Avec un handicap modéré sévère



SOURCE : CENTRE DE POLITIQUE SOCIALE ET ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE, JANVIER 2018
INFOGRAPHIE LE MONDE

La Semaine européenne pour l'emploi des personnes en situation de handicap s'ouvre le 19 novembre. Arnaud de Broca a participé à la concertation pour la loi « avenir professionnel » et Florian Guzdek est administrateur à l'Agefiph.

Le taux de chômage des handicapés en France est toujours le double de celui des valides. A la suite de la concertation lancée par le gouvernement avec les partenaires sociaux pour améliorer cette situation, les premières mesures ont été annoncées. Arnaud de Broca, qui a participé à la concertation en tant que secrétaire général de l'association des accidentés de la vie (Fnath), et Florian Guzdek, administrateur à l'Association de gestion du fonds pour l'insertion professionnelle des personnes handicapées (Agefiph) et vice-président du Fonds pour l'insertion des personnes handicapées dans la fonction publique (FIPHFP) et de la Fnath, font le point.

Malgré le « quota » de 6 % de travailleurs handicapés imposé aux entreprises depuis 2005, le taux de chômage des personnes en situation de handicap reste à 19 %. Ce système montre-t-il ses limites ?

Arnaud de Broca : N'oublions pas qu'il y a aussi de plus en plus de personnes en situation de handicap parmi la population active. L'obligation d'emploi de travailleurs handicapés (OETH) reste un objectif mobilisateur pour les employeurs. Les limites sont plutôt dans la représentation des personnes handicapées.

On a pourtant l'impression que l'image des travailleurs handicapés a évolué positivement. Quels blocages subsistent chez les employeurs ?

Florian Guzdek : La société commence à avoir un nouveau regard sur les personnes handicapées, mais lorsqu'il s'agit de faire intervenir un acteur extérieur à l'entreprise pour évaluer les aménagements de postes nécessaires, l'employeur reste réticent. Il arrive aussi que des salariés qui basculent dans une situation de handicap se fassent licencier parce que l'employeur veut se débarrasser de quelqu'un qui arrive à la cinquantaine, qui a un salaire assez conséquent ou un fort caractère...

A de B : C'est aussi compliqué pour une entreprise de remettre en cause l'organisation globale du travail, alors que ça peut bénéficier à tous. Des freins en matière de formation subsistent également, même si des progrès sont faits. En formation initiale, de plus en plus de personnes handicapées vont loin dans leurs études. Mais ce ne sont pas elles qui ont le plus de difficultés d'emploi.

La récente réforme de la formation professionnelle peut-elle changer la donne ?

A de B : Dans ses objectifs, la loi veut simplifier l'accès à la formation, c'est une bonne chose. La majoration du compte personnel de formation (CPF) pour les travailleurs handicapés, c'est aussi positif. Après, il faut voir comment va s'appliquer la loi.

F G : J'attends toujours une réforme au niveau des centres de rééducation professionnelle (CRP). Il y a un nombre effarant de gens qui sont passés par les CRP et qui ne trouvent pas de travail. L'Etat finance des formations qui sont des voies de garage. En plus, il y a une multitude de structures : les centres de formation d'apprentis (CFA) spécialisés, des CFA handicap... Au lieu de s'y perdre, faisons une grande réforme au niveau des CRP !

Avec la loi Avenir professionnel, les minoration de taxe dont pouvaient bénéficier les entreprises qui avaient mis en place des accords collectifs pour l'emploi des handicapés ont été limitées pour favoriser l'emploi direct. Qu'en pensez-vous ?

A de B : Sur la philosophie, on est plutôt d'accord. La priorité, c'est l'accès et le maintien dans l'emploi en milieu ordinaire. Même si tous les handicapés ne peuvent pas travailler dans des entreprises ordinaires. Néanmoins, cela reste des mesures très techniques. C'est une réforme en profondeur qui est nécessaire pour améliorer la situation d'emploi des personnes handicapées.

Un autre problème réside dans la complexité des dispositifs existants. Faut-il fusionner des structures, comme l'Agefiph et le FIPHFP... comme le préconisent plusieurs rapports ?

A de B : Il y a clairement une illisibilité des acteurs et des aides. Les entreprises et les travailleurs handicapés ne savent pas vers qui se tourner. Après, est-ce que fusionner les structures permettra au

système de mieux fonctionner ? Je n'en suis pas persuadé. Plutôt que de parler de fusion, il faudrait d'abord voir comment les acteurs peuvent mieux travailler ensemble.

F G : Le sujet est compliqué. L'Etat pourrait éventuellement mettre en place une nouvelle agence pour superviser ces organismes. Mais créer un nouvel organe à deux têtes, ça va servir à quoi ?

La concertation lancée par le gouvernement avec les partenaires sociaux se poursuit. Quelles sont les réformes qui restent à faire ?

A de B : Le sujet de la prévention et de la santé au travail n'a pas été assez abordé. Si on veut être efficace dans le maintien en emploi, on sait qu'il faut agir vite. Plus un arrêt maladie est long, plus il est difficile pour la personne de reprendre le travail.

L'autre problème, c'est qu'on veut faire plus sans peser plus sur les entreprises. A un moment, il faut aussi utiliser le levier de la contrainte. Par exemple, on pourrait jouer sur les cotisations « accident du travail » et « maladies professionnelles » (AT-MP) que versent les entreprises, en mettant en place un vrai bonus-malus.

Un autre sujet risque de ne pas être abordé, c'est l'indemnisation des victimes d'accident du travail et de maladies professionnelles. On pense souvent qu'elles sont bien indemnisées, mais ce n'est pas vrai. Une caissière de 50 ans, qui a un trouble musculo-squelettique (TMS) ne peut plus exercer son métier. Licenciée pour inaptitude, elle va toucher une indemnisation de 4 000 euros. Ce n'est pas normal. D'autant que la branche AT-MP de la Sécurité sociale est excédentaire !

F G : On a aussi beaucoup de retours négatifs sur le comportement des médecins conseil de la Sécurité sociale. Sans vraiment examiner la personne, ils décident en cinq minutes si elle va toucher des indemnités et combien. Ils sont clairement là pour « faire du chiffre », afin de faire baisser le coût pour la Sécu.

Un dernier mot à adresser aux employeurs ?

A de B : Dédramatiser. Des acteurs comme l'Agefiph et le FIPHFP sont là pour les accompagner. Les employeurs doivent aussi mieux anticiper la question du maintien dans l'emploi, afin d'éviter que les situations dégénèrent.

F G : Le handicap n'arrive pas qu'aux autres !

INVITATION // Table ronde « Entreprises et handicap : priorité à l'emploi direct » :

<http://www.medef-idf.fr/table-ronde-en-partenariat-avec-opcalia-sur-le-handicap-21-novembre-a-8h30/>

Catherine Quignon

LE PARISIEN – 15/11/2018

11 Télétravail, temps partiel, contrôles : le gouvernement s'attaque aux arrêts maladie

Édouard Philippe a évoqué la piste du télétravail pour favoriser une reprise progressive des salariés absents pour raisons de santé. Le gouvernement cherche à réduire le coût des arrêts maladie, en hausse depuis plusieurs années.

Comment endiguer la hausse annuelle de 4 % du [coût des arrêts de travail](#) ? L'assurance maladie et le gouvernement cherchent désespérément [des pistes pour réduire de 200 millions](#) d'euros l'enveloppe de

7 milliards d'euros consacrée en 2017 aux indemnités journalières. Soit 7,4 millions d'arrêts maladie prescrits dont la majorité (60 %) ont une durée inférieure à 15 jours.

Le Premier ministre, Édouard Philippe, a mandaté l'Inspection générale des affaires sociales (Igas) qui, ce mardi soir, a réuni tous les acteurs - médecins, syndicats du patronat et des salariés, et représentants des patients - pour faire un point d'étape. Un état des lieux a été dressé, et plusieurs pistes évoquées dans un document que nous avons pu consulter.

Parmi elles, celle d'un retour précoce au travail, lors d'un arrêt maladie, [en ayant recours au télétravail](#). Piste évoquée ce mercredi matin sur RTL, par le Premier ministre qui n'est pas entré dans les détails. En réalité, c'est tout un arsenal que propose l'Igas qui va réunir une dernière fois les partenaires sociaux les 28 et 29 novembre avant de rendre sa copie au Premier ministre le 13 décembre. Objectif de cette boîte à outils : que les salariés arrêtés perdent le moins possible l'habitude de travailler. Un point sur ces mesures.

Réduire la durée des arrêts en favorisant le télétravail. L'Igas a fait un constat à la fois simple et inquiétant : 50 % des salariés arrêtés plus de six mois ne reprennent jamais le travail. D'où cette idée de réduire au maximum le recours et la durée des arrêts maladie. Comment ? En faisant « pression » sur les salariés et les médecins pour qu'ils prescrivent des arrêts très courts dès le départ. Pour cela, il faudra manier la pédagogie. L'idée, c'est d'inciter le patient à discuter avec son employeur d'une reprise anticipée grâce au télétravail.

Une nouvelle case sur la feuille de maladie. L'Igas a constaté que pour les arrêts longue durée (supérieurs à 15 jours d'arrêt), un quart avait pour cause les conditions de travail. Pour inciter le salarié à reprendre plus vite le travail ou éviter son installation dans la maladie, l'Igas suggère d'introduire sur la future feuille d'arrêt une nouvelle case à cocher par le médecin : « Voir la médecine du travail ». Si cette case est cochée, l'employeur devrait alors organiser un rendez-vous entre le salarié et le médecin du travail pour régler le problème et accélérer la reprise du travail. C'est le volet accompagnement du retour au travail. Un point d'autant plus important que l'accroissement du nombre d'arrêts de travail est en grande partie liée à [la réforme des retraites](#) qui a repoussé l'âge d'arrêt d'activité. Les salariés seniors se retrouvent plus nombreux à poursuivre leur activité, souvent sans adaptation de leurs conditions de travail, ils tombent donc plus souvent et plus longtemps en maladie.

Augmenter les contrôles et convocation par SMS. Chantier déjà engagé depuis plusieurs mois, la dématérialisation des arrêts de travail pourrait intervenir rapidement. La prescription d'un arrêt maladie devenue électronique serait alors transmise via Internet à l'employeur qui pourrait plus rapidement demander un contrôle en cas de doute sur la légitimité de cet arrêt. Le salarié concerné pourrait alors se voir convoqué pour un contrôle, par SMS. Des expérimentations seraient déjà en cours, ce que l'assurance maladie ne nous a pas confirmé.

Permettre l'arrêt maladie à temps partiel. « Aujourd'hui, explique un médecin, on ne peut pas accorder un arrêt à temps partiel à un patient déprimé parce que, par exemple, son enfant est en chimiothérapie. Il faut d'abord un arrêt complet. » Consciente de cet obstacle, l'Igas propose que le médecin puisse, dès le premier rendez-vous, prescrire un arrêt de travail à temps partiel, par exemple à mi-temps.

Pas de pistes sur les jours de carence. L'idée avait été avancée par le ministère de la Santé cet été : augmenter le nombre de jours de carence, c'est-à-dire sans indemnisation du salarié par l'assurance maladie. Idée qui avait suscité un tollé au [Medef](#) qui se voyait déjà contraint d'augmenter sa part d'indemnisation des salariés arrêtés. Édouard Philippe avait rapidement fait marche arrière. L'Igas semble l'avoir entendu.

Un médecin contrôleur mandaté par l'employeur ? Nul ne sait si cette demande du Medef sera retenue, mais elle est clivante : le patronat veut pouvoir dire son mot sur un arrêt de travail. Pourquoi ? Parce que dès lors que le salarié en arrêt à plus d'un an d'ancienneté, l'employeur est tenu de lui verser une indemnité complémentaire à celle versée par l'Assurance maladie afin de maintenir l'intégralité de son salaire durant l'arrêt. Cette contribution frise les 50%, l'assurance maladie ne compensant que la

moitié du salaire journalier. Les employeurs souhaitent donc pouvoir mandater un médecin pour contrôler les malades et si la prescription n'est pas jugée légitime, pouvoir annuler l'indemnisation du salarié. « Nous ne sommes pas du tout d'accord avec cette mesure qui vise à privatiser le contrôle », réagit Fereuze Aziza, représentante de France asso santé, qui fédère les associations de patients. Jusque-là, seule l'assurance maladie est habilitée aux contrôles, y compris à la demande de l'employeur. « Avec le système voulu par le Medef, on peut avoir plus que des doutes sur l'impartialité du contrôle et le respect du contradictoire », insiste Fereuze Aziza.

POURQUOI TANT D'ARRÊTS ?

Le vieillissement des salariés, lié à la réforme des retraites, explique en partie l'envolée de 10 % des dépenses d'arrêts maladie depuis trois ans. La reprise de l'emploi est l'autre raison de cette hausse : plus de gens qui travaillent, c'est forcément plus de gens qui s'arrêtent, note l'Igas.

Parmi les autres causes identifiées, les inspecteurs ont relevé que les médecins « surprescripteurs » d'arrêts ne seraient pas plus de 500 à 600, sur un total de 60 000 généralistes en exercice, soit 1 %. Un taux particulièrement faible.

Agir sur les arrêts courts peut paraître une piste importante d'économies : les arrêts de moins de 15 jours représentent, en effet, 60 % des 7 millions d'arrêts prescrits en 2017. Sauf que ces 60 % ne représentent que 9 % de la dépense, soit 660 millions d'euros. Pour économiser 200 millions d'euros en 2019, il faudrait réduire d'un tiers le volume de ces arrêts, ce qui semble très ambitieux.

Daniel Rosenweg

LES ECHOS – 15/11/2018

12 Egalité salariale femmes-hommes : ce que prévoit le nouvel outil de mesure

La ministre du Travail, Muriel Pénicaud, a présenté aux organisations patronales et syndicales le futur outil de mesure des inégalités salariales femmes-hommes dans les entreprises.

D'ici au 31 décembre 2022, les entreprises devront avoir supprimé l'écart salarial entre femmes et hommes, si elles ne veulent pas payer une pénalité financière. Ce principe est posé par la récente [loi Avenir professionnel](#). Reste l'essentiel : préciser la façon dont sera mesuré le chemin parcouru et à parcourir. Le mécanisme est en cours de finalisation. Il sera présenté officiellement le 22 novembre. Mais la ministre du Travail, Muriel Pénicaud, a réservé la primeur aux partenaires sociaux, dont elle a reçu les leaders un à un cette semaine.

75 points

L'idée d'un logiciel avancée initialement avait été vite abandonnée au profit d'une batterie de cinq critères sur lesquels a travaillé la DRH de Schneider Electric, Sylvie Leyre. Les sujets ciblés restent inchangés par rapport au [projet présenté au début de l'été aux partenaires sociaux](#) : rémunérations, retours de congé maternité, augmentations, promotions et poids des femmes dans les plus gros salaires.

Le contenu précis des critères a cependant été modifié. Leur pesée aussi : le calcul se fera sur un total de 100 points et non plus 20 comme envisagé en juillet et il faudra avoir obtenu un score d'au moins 75 points pour ne pas payer de pénalité.

Le critère de rémunération pèsera ni plus ni moins que dans la version de cet été de manière relative : 40 points sur 100. Répondant à l'insistance des [syndicats qui ont interpellé la ministre à la rentrée](#), la

mesure a été affinée. Elle ne serait pas globale, mais distinguerait les situations selon les âges et catégories socioprofessionnelles, pour tous les échantillons représentatifs (ceux comportant au moins trois hommes ou trois femmes). Cela permettrait d'intégrer les conséquences financières des différences de carrière dans la mesure.

Souplesse

Mais le gouvernement aurait choisi de faire preuve de souplesse puisque ce score maximum pourrait être atteint pour écart jusqu'à 5 %, ce qui n'est pas négligeable. Et surtout le champ d'application devrait exclure un certain nombre de PME puisqu'il faudra qu'au moins 60 % de l'effectif appartienne à des échantillons représentatifs pour que le critère s'applique.

La mesure sur les congés maternité a été maintenue au seul comptage du nombre de femmes bénéficiant à leur retour dans l'entreprise d'une augmentation, comme en juillet. Qu'une seule n'ait pas de hausse de salaire et ce sera un zéro pointé. A l'opposé, si toutes en ont eu une, cela donnera 15 points sur les 100, soit une pesée inchangée par rapport à cet été. Si l'entreprise ne respecte pas le minimum de revalorisation imposé par la loi (la moyenne générale des augmentations), elle fera malgré tout sur ce point carton plein.

Objectif modeste

Le troisième critère serait celui du pourcentage de femmes et d'hommes augmentés dans l'année. Son **poïds relatif** serait majoré, avec un maximum de 20 points sur 100, si l'écart entre les taux n'excède pas 4 % descendant à 0 point s'il est d'au moins 10 %.

Le quatrième critère porterait, lui, sur les pourcentages de promus dans chaque catégorie socioprofessionnelle et serait crédité au maximum de 15 points si l'écart inférieur à 2 % et de 0 point à partir de 5 % d'écart. Concernant enfin, le dernier critère, le gouvernement aurait choisi un objectif modeste. Le score maximum de 10 points serait obtenu si sur les dix plus hauts salaires, trois concernent des femmes.

Leïla de Comarmond

::: POLITIQUE

LE MONDE – 16/11/2018

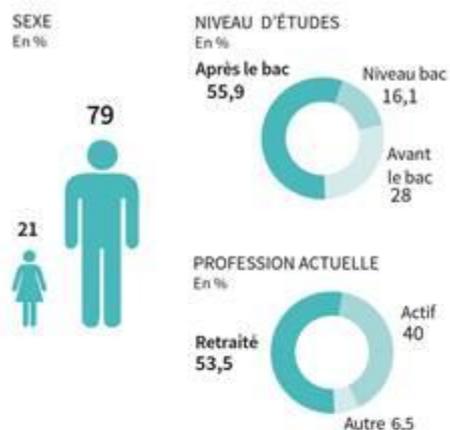
13 Heurs et malheurs des maires de France

A quelques jours du congrès des maires, le Cevipof et l'AMF livrent une radiographie inédite de ces élus locaux.

A l'initiative de l'Association des maires de France et dans le cadre de l'Observatoire de la démocratie locale, c'est une enquête inédite et de grande ampleur que le Centre de recherches de Sciences Po (Cevipof) vient de mener auprès des 35 357 maires du pays. Globalement représentatifs de l'ensemble de leurs pairs selon la taille des communes, 4 657 d'entre eux ont répondu complètement, entre le 12 octobre et le 3 novembre, au questionnaire très fouillé qui leur a été adressé : celui-ci permet, à la fois, de dresser le portrait de ces élus locaux, d'évaluer les satisfactions ou insatisfactions qu'ils éprouvent dans l'exercice de leur mandat et de connaître leur jugement sur les réformes récentes (notamment fiscales ou institutionnelles) qui les concernent directement.

Si l'on résume à gros traits, le maire est en majorité un homme, diplômé de l'enseignement supérieur, âgé de 62 ans, retraité, très impliqué dans le milieu associatif mais se gardant de toute affiliation politique. L'on ne compte, en effet, dans l'échantillon retenu par le Cevipof que 21 % de femmes à la tête d'une municipalité ; encore s'agit-il d'un pourcentage supérieur à la réalité puisque l'on n'en dénombrait effectivement que 14 % au lendemain du dernier renouvellement de 2014.

Profil des maires français



PROFESSION EXERCÉE AU COURS DE LA VIE ACTIVE, en %



Enquête Cevipof
INFOGRAPHIE LE MONDE

Portrait de groupe

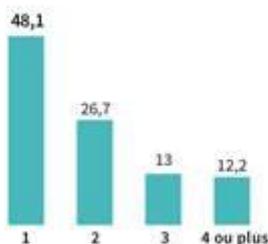
Plus de la moitié (55,9 %) de ces édiles ont poursuivi des études au-delà du baccalauréat, pour moitié de niveau bac +2 ou 3 et pour moitié de niveau bac +4 ou 5 ou en grandes écoles – soit un niveau de formation universitaire très supérieur à celui de l'ensemble de la population.

Une majorité des maires (53,5 %) sont des retraités, un petit tiers (30,3 %) continuent à exercer une activité à plein-temps et 16 % travaillent à temps partiel. Pour cerner le profil de l'ensemble de cette population, retraités compris, le Cevipof leur a demandé quelle profession ils exerçaient avant d'être élus. Contrairement à une idée reçue, les fonctionnaires sont nombreux mais très loin d'être majoritaires puisque l'on en compte 29,8 % (dont 20 % de la fonction publique d'Etat et 7,3 % de la fonction publique territoriale). Le groupe le plus nombreux est celui des salariés du secteur privé (30,7 %), tandis que les chefs d'entreprise (y compris les agriculteurs) représentent 10,9 % de l'ensemble, les travailleurs indépendants 7,8 % et les salariés d'une entreprise publique 6,5 %.

Autre idée convenue démentie par cette enquête, la figure du « maire à vie » est tout à fait marginale : seulement 6,2 % des maires interrogés en sont à leur 5^e, 6^e, voire 7^e mandat. Au contraire, plus des trois quarts exercent leur premier mandat (48 %) ou leur second (29 %). En moyenne, ils sont à la tête de leur municipalité depuis dix ans.

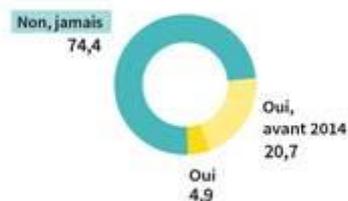
Les édiles et la politique

NOMBRE DE MANDATS CONSÉCUTIFS EXERCÉS, en %



AFFILIATION POLITIQUE

Etes-vous ou avez-vous été membre d'un parti politique ? Réponses en %



Enquête Cevipof-Sciences Po réalisée en ligne, du 12 octobre au 3 novembre, auprès de 4 657 maires.

INFOGRAPHIE LE MONDE

En revanche, l'enquête confirme que, dans la très grande majorité des communes (en particulier celles de moins de 5 000 habitants, soit 95 % de l'ensemble), le maire est, ou se veut œcuménique et récuse toute affiliation politique. Les trois quarts d'entre eux (74,4 %) déclarent n'avoir « *jamais été membre d'un parti politique* », contre seulement un sur cinq (20,7 %) qui l'a été avant son élection en 2014 et un sur vingt (4,9 %) qui déclare avoir été élu en tant que candidat d'un parti (dont la moitié du Parti socialiste).

L'expérience syndicale n'est guère davantage un tremplin : à peine 30 % des maires ont été auparavant membres d'un syndicat professionnel et 22 % le sont restés. Le véritable vivier des maires est celui du milieu associatif : 72,6 % étaient membres d'une association avant leur élection en 2014 (dont 42 % dans des fonctions de responsables) et 65 % le sont restés.

Retour d'expérience

Premier constat : le mandat de maire est, le plus souvent, une activité à plein-temps ou occupant au moins un gros mi-temps. Si 23 % des édiles interrogés y consacrent moins de 20 heures par semaine, plus de la moitié (51 %) sont accaparés entre 20 et 40 heures par semaine et 25 % plus de 40 heures (dont 5 % plus de 60 heures, évidemment dans les plus grandes municipalités).

Globalement, près des trois quarts des maires de France (73 %) se déclarent plutôt satisfaits ou très satisfaits de « *la vie qu'ils mènent* ». La très grande majorité d'entre eux (90 %) ont le sentiment que cette vie « *a du sens et de la valeur* » et près des deux tiers (62,5 %) sont d'accord ou tout à fait d'accord avec l'idée qu'ils ont, en tant que maire, de « *la reconnaissance des citoyens* » de leur commune. En outre, contrairement à la récrimination qu'on leur prête volontiers, 56 % sont plutôt d'accord, d'accord ou tout à fait d'accord avec l'affirmation selon laquelle leur « *indemnité de maire est suffisante* ». Du fait que celle-ci se cumule, pour plus de la moitié d'entre eux, avec leur retraite, plus de 80 % des maires interrogés se déclarent satisfaits de leur niveau de vie.

Il n'empêche – et le chiffre est évidemment marquant : pratiquement la moitié d'entre eux (49 %) prévoient aujourd'hui de ne pas se représenter lors des prochaines élections municipales au printemps 2020. Martial Foucault, du Cevipof, analyse en détail les motifs de cette désaffection : difficulté de

concilier mandat de maire et vie personnelle ou professionnelle, exigences excessives des citoyens, risques juridiques trop forts.

A quoi il faut ajouter une autre source de lassitude : deux maires sur cinq s'estiment satisfaits du travail accompli et jugent que, au cours des cinq dernières années, la situation générale de leur commune s'est peu ou prou améliorée. En revanche, ils sont pratiquement aussi nombreux à penser que cette situation va se dégrader dans les cinq prochaines années.

Gérard Courtois

LE MONDE – 16/11/2018

14 La moitié des maires veulent passer la main en 2020

Près d'un maire sur deux ne souhaite pas se représenter à l'issue de son mandat

Prévoyez-vous d'abandonner votre mandat à la fin de celui-ci ?
Réponses en %



Pour quelle(s) raison(s) souhaitez-vous abandonner votre mandat électif ?
Réponses en %



Enquête Cevipof
INFOGRAPHIE LE MONDE

Martial Foucault, directeur du Centre de recherches de Sciences Po (Cevipof), détaille l'enquête inédite que vient de mener son laboratoire auprès des 35 357 édiles du pays.

En 2014, lors des dernières élections municipales, 60 % des maires sortants ont été réélus. Quatre ans plus tard, et un an et demi avant le prochain scrutin, ils sont déjà près de 50 % à déclarer vouloir « *abandonner tout mandat électif* » et même 60 % pour ceux qui n'en sont qu'à leur premier mandat. Si cette tendance devait se confirmer, elle signifierait qu'au mieux 50 % des maires sortants seraient réélus, soit 10 points de moins qu'en 2014.

Comment interpréter ce chiffre et quelles situations concrètes reflète-t-il ? Certes tout renouvellement des représentants politiques peut être considéré comme un signe de bonne vitalité de la démocratie locale. Encore faut-il que ce souhait d'abandon de mandat en 2020 ne révèle pas une crise importante de vocations. Dans l'enquête Cevipof-Aassociation des maires de France, les maires interrogés nous ont détaillé les raisons de leur décision.

- **Des administrés de plus en plus exigeants**

Une forte majorité d'entre eux (71 %) mettent d'abord en avant leur souhait de privilégier leur vie personnelle et familiale, quels que soient leur âge, leur situation matrimoniale ou la taille de leur commune. Deuxième argument le plus fréquent : 52 % estiment avoir rempli leur devoir civique par un fort investissement en temps, proche du dévouement. C'est le cas en particulier pour les communes de moins de 5 000 habitants.

Ce dernier argument révèle en creux une tension entre le sens du devoir et l'impatience d'une fin de mandat : 36 % des maires expliquent, par exemple, avoir de plus en plus de difficultés à satisfaire les demandes de leurs administrés. Ils déplorent une relation de plus en plus individualiste et consumériste entre le citoyen et son représentant municipal. L'individualisation du rapport politique observé au plan national touche désormais les collectivités locales.

Les élus ressentent un malaise dans la représentation sociale de leur fonction qui n'est plus seulement perçue comme un savant mélange de lien social, de proximité démocratique et de solidarité mais de plus en plus comme une relation entre citoyen « contribuable » et maire « fournisseur de services ». En témoigne ce maire d'une commune de 11 000 habitants dans l'Aube qui admet simplement que « *le comportement des administrés a changé, ils sont devenus des consommateurs et n'acceptent aucune contrainte* » ou encore ce maire d'une très petite commune de Saône-et-Loire qui s'inquiète de « *l'évolution du comportement des administrés qui sont de plus en plus des consommateurs et de moins en moins des acteurs (...), de plus en plus individualistes* ».

Soumises aux transformations du marché du travail et à une forte pression immobilière, plusieurs communes proches de villes moyennes observent un changement profond de la sociologie des habitants. Si les maires n'acceptent pas tous le terme de « commune dortoir », ils sont nombreux à se sentir démunis face aux exigences nouvelles de ces nouveaux résidents qui, de surcroît, manifestent une faible implication dans la vie de leur commune.

- **Une recentralisation horizontale**

Un deuxième motif important d'insatisfaction et d'incertitude concerne les regroupements intercommunaux. Soit que la démarche de regroupement a conduit certaines communes à être rattachées aux forçeps à une structure intercommunale, ou encore que le devenir de la municipalité dans ces ensembles est très incertain.

Dans les communes rurales ou de petite taille (moins de 2 000 habitants), les maires s'inquiètent de la réduction de leur marge de manœuvre et de leur capacité d'action. Plusieurs d'entre eux font part d'un sentiment de « *dépossession* » politique et administrative.

C'est le cas, par exemple, de ce maire d'une commune dans l'Eure qui déclare, à l'instar d'autres élus, que « *les communes perdent de plus en plus de compétences au profit des intercommunalités, ce qui va nous laisser dans un rôle de figurant sans pouvoir* ».

Il n'est donc pas surprenant que les maires entretiennent une relation méfiante vis-à-vis des intercommunalités auxquelles leur commune est rattachée. Près de 80 % d'entre eux considèrent que l'intercommunalité a beaucoup d'influence sur leur commune alors qu'ils ne sont que 25 % à penser que leur commune exerce une influence sur l'intercommunalité.

Cette relation asymétrique met en exergue la perte d'autonomie ressentie et vécue par plusieurs maires qui ont été élus sur des projets de transformation et d'amélioration du cadre de vie quotidien et qui ont l'impression d'être relégués aux fonctions d'officier d'état civil. D'ailleurs, près de 10 % des sources d'insatisfaction des maires, révélées par des questions ouvertes dans l'enquête, concernent les enjeux liés à l'intercommunalité.

Il ne fait aucun doute que les maires perçoivent de plus en plus une décentralisation fonctionnelle qui les conduit à devenir des exécutants, des agents de mise en œuvre de politiques définies au plan national.

A quelques jours du congrès des maires de France, la grogne des élus face aux efforts budgétaires demandés en 2017 par le gouvernement pourrait se fondre dans un discours plus général d'insatisfaction, reflet d'une résignation grandissante.

Les réformes gouvernementales qui les concernent suscitent de vives critiques chez les maires //
https://www.lemonde.fr/politique/article/2018/11/15/les-reformes-gouvernementales-qui-les-concernent-suscitent-de-vives-critiques-chez-les-maires_5383900_823448.html

Emmanuel Macron ne se rendra pas au congrès des maires de France //
https://www.lemonde.fr/politique/article/2018/11/15/emmanuel-macron-ne-se-rendra-pas-au-congres-des-maires-de-france_5384129_823448.html

Martial Foucault (Professeur à Sciences Po et directeur du Cevipof)

::: INTERNATIONAL

LE PARISIEN – 15/11/2018

15 Maroc : le premier TGV d'Afrique inauguré par Emmanuel Macron

Ce projet de deux milliards d'euros a été financé pour moitié par la France grâce à des prêts.

Emmanuel Macron et le roi du Maroc, Mohammed VI, inaugurent, ce jeudi, la [première ligne à grande vitesse \(LGV\) d'Afrique](#). Longue de 200 km entre Tanger et Kenitra, cette ligne LGV a été bâtie grâce au soutien de la SNCF avec des rames fournies par Alstom.

Depuis [le début des travaux en 2011](#), il aura fallu poser 700 000 traverses, 1 600 tonnes de ballast, 7 400 poteaux caténaux mais aussi la construction de 12 viaducs, 169 ponts-routes... Elle permettra de relier Casablanca et Tanger en 2h10, contre 5 heures actuellement. La date effective de mise en service pour les voyageurs ordinaires n'est toujours pas connue ;

Le 4 mai, un train d'essai conduit par un cheminot marocain a atteint la vitesse de 357 km/h entre Tanger (nord) et Kenitra (ouest), en établissant un record de vitesse sur des lignes ferroviaires au sein du continent africain.

Une vitrine industrielle pour la France

Cette ligne devrait pouvoir transporter six millions de passagers après trois ans d'exploitation. Le coût de la LGV, financé à 50 % par la France via différents prêts, s'élève à environ deux milliards d'euros, soit près de 15 % de plus que les estimations initiales.

Reste que cette ligne est considérée comme une vitrine pour le développement économique du royaume mais aussi pour le savoir-faire des entreprises françaises qui cherchent à se développer sur ce continent.

Le président de la République sera accompagné de nombreux patrons ayant participé à ce projet : Alstom (fourniture des rames), le consortium Ansaldo-Ineo (signalisation et télécoms), Cegelec (sous-stations électriques) et le consortium Colas Rail-Egis Rail (voies et caténaires)...

Emmanuel Macron qui voyagera à bord du train rapide entre Tanger et Rabat, devrait aussi aborder avec le roi du Maroc les [questions migratoires](#). Le Maroc est devenu ces derniers mois l'une des plus importantes routes vers l'Espagne et l'Europe. Entre janvier et fin septembre, 68 000 tentatives d'immigration clandestine ont été stoppées et 122 « réseaux criminels actifs » ont été démantelés selon le Maroc.

LE FIGARO – 16/11/2018

16 Le Brexit de Theresa May suspendu à un fil

VIDÉO - [Après sept démissions dans son gouvernement, la première ministre fait face à une motion de défiance imminente des brexiters conjurés contre son accord.](#)

Une atmosphère de fin de règne s'est emparée de Westminster. Mais, comme la reine Elizabeth, Theresa May n'abdique pas. [Après avoir perdu sept membres de son équipe gouvernementale en une journée](#), elle se tient prête à affronter une motion de défiance des mutins de son parti visant à la renverser. «Le leadership, c'est prendre les décisions justes, pas des décisions faciles», a-t-elle assuré d'un ton grave, lors d'une conférence de presse à Downing Street en fin d'après-midi. Elle a appelé à l'unité derrière son plan contesté, au-delà des divergences de vues.

Devant le Parlement, le chef de file des brexiters détaillait leur offensive face à des nuées de journalistes, sa voix couverte par un manifestant hurlant inlassablement: «Stoppez le Brexit! Donnez-nous un vote populaire.» Une motion de défiance pourrait avoir lieu dans les jours qui viennent. «Cela peut être fait très vite», expliquait le comploteur Jacob Rees-Mogg, distingué élu de Bath en costume croisé, quelques instants avoir fait mine de se demander en séance devant la première ministre s'il devait écrire sa lettre pour réclamer sa destitution.

Il suffit de 48 missives de députés conservateurs au président d'un comité parlementaire ad hoc pour déclencher la procédure. On ne serait pas loin du compte. Il faudrait alors 158 voix de conservateurs pour détrôner la première ministre. L'élection d'un nouveau leader du parti serait ensuite organisée. Jacob Rees-Mogg dit n'avoir pas l'intention de se présenter mais cite les noms de Boris Johnson, David Davis, Esther McVey et Dominic Raab, membres éminents du club des démissionnaires du gouvernement May.

Gove met ses conditions

[Dominic Raab, ministre du Brexit depuis le mois de juillet, n'a pas attendu longtemps pour annoncer sa démission jeudi matin](#), au lendemain d'un Conseil des ministres houleux, à l'issue duquel May pensait avoir dégagé un fragile consensus sur son [accord de retrait de l'UE négocié avec Bruxelles](#). Pour paraphraser Oscar Wilde, perdre un de ses ministres du Brexit pouvait être considéré comme un malheur, en perdre deux en quatre mois ressemble à de la négligence. «Aucune nation démocratique n'a jamais signé pour être soumise à un tel régime, imposé de l'extérieur, sans aucun contrôle démocratique sur les lois qui doivent être appliquées, ni la capacité de décider de le quitter», a justifié Raab, 44 ans, dans sa lettre à la première ministre. Esther McVey, 51 ans, ministre du Travail et des Retraites, lui emboîtait le pas une heure plus tard. «L'accord que vous avez présenté au cabinet hier (mercredi) n'honore pas le résultat du référendum», assénait-elle à Theresa May. Elle a été suivie d'une

série de secrétaires d'État plus ou moins illustres, comme un supplice chinois - soit sept démissions en fin d'après-midi.

Quelques autres brexiters préfèrent, pour l'heure, garder leur place au gouvernement. Michael Gove, l'une des figures de proue de la campagne pour sortir de l'UE, aurait refusé de quitter son ministère de l'Environnement pour reprendre le portefeuille du Brexit qui lui a été proposé par une première ministre à court d'alliés. À en croire le *Telegraph*, il poserait comme condition de reprendre les négociations sur de nouvelles bases. Partisan d'une association à l'UE à la norvégienne, il réclame l'annulation du Conseil européen extraordinaire prévu le 25 novembre pour signer l'accord, à la consternation des dirigeants européens à Bruxelles et dans les autres capitales, après dix-huit mois d'âpres négociations.

Une équipe sévèrement amputée

À la tête d'une équipe sévèrement amputée, Theresa May a affronté, stoïque, trois heures durant, les questions - les attaques, plutôt - des députés de tous bords remontés comme jamais contre son plan. Elle a reconnu que la mise en place du Brexit imposait des «choix difficiles pour chacun de nous» et dit respecter les désaccords. Elle a énuméré les choix entre «cet accord, le meilleur qui puisse être négocié», la sortie brutale d'un «no deal» ou pas de Brexit du tout. Cette tactique revient à faire implicitement la promotion d'un nouveau référendum, qu'elle avait toujours écarté auparavant. Selon un sondage de Sky News, 54 % des Britanniques préféreraient désormais cette solution du «non Brexit».

La première ministre a ensuite vaillamment répondu à un torrent de critiques d'élus de tous les partis sur son accord. Les «remainers» pro-UE n'ayant rien à envier dans leur condamnation aux ardents brexiters. Le chef de l'opposition travailliste, Jeremy Corbyn, dénonçait le «chaos» et réclamait le retrait d'un «accord qui ne tient pas debout». Rare signe d'empathie pour la première ministre, le petit-fils de Churchill, Nicholas Soames, député pourtant proeuropéen du Sussex, l'a félicitée pour ses efforts exceptionnels à honorer le référendum.

Cette démonstration de force parlementaire a prouvé qu'aucune majorité n'existait pour ratifier le texte, comme la première ministre espérait y parvenir d'ici à la mi-décembre. Pas de majorité pour l'accord sur la table, pas de majorité pour une sortie sans accord, pas de majorité pour un nouveau référendum. L'impasse totale. Difficile de voir Theresa May, malgré sa résilience à toute épreuve, continuer sur la même voie, comme si de rien n'était, au milieu du champ de bataille [pour aller rencontrer ses homologues européens dans huit jours](#) et revenir à la charge auprès de son parlement après. «Je pense qu'elle va survivre et sera condamnée à continuer à gérer ce désordre parce qu'il n'y a personne d'autre», voulait croire le doyen des Communes Ken Clarke, ancien ministre de Margaret Thatcher.

Attirer les voix des travaillistes modérés

[Le sort de Theresa May, qui ne tient plus qu'à un fil](#), et l'avenir du Brexit semblent une nouvelle fois remis en cause de concert. Parmi les options qui pourraient se présenter à la dirigeante - si elle survit plus de quelques jours à cette crise, la plus grave depuis son arrivée au pouvoir en juillet 2016 - serait de contourner ses frondeurs conservateurs pour tenter d'assouplir les conditions du Brexit, afin d'attirer les voix de travaillistes modérés partisans d'une relation de proximité avec l'UE. Mais la direction du Labour voit avant tout dans la confusion politique un terreau favorable à des élections anticipées qu'elle appelle de ses vœux. Jeremy Corbyn a beau tirer à boulets rouges sur la première ministre, personne ne voit comment il entendrait négocier de meilleures solutions pour le Brexit.

Une voie étroite se présente à la première ministre, souvent renforcée dans l'adversité. En cas d'échec d'un vote de défiance, elle en sortirait blessée, mais triomphante sur ses ennemis. Une autre tentative de destitution ne pourrait alors intervenir avant un an. Selon le sondage de Sky News, elle arrive en tête (31 %) des personnalités préférées pour gérer le Brexit, devant Jeremy Corbyn (25 %), Jacob Rees-Mogg (18 %), Boris Johnson (17 %) et Dominic Raab (10 %).

Vidéo : <http://premium.lefigaro.fr/international/2018/11/15/01003-20181115ARTFIG00317-le-brexit-de-theresa-may-suspendu-a-un-fil.php>

Brexit : le calendrier serré de Bruxelles pour l'adoption du traité //

<http://premium.lefigaro.fr/international/2018/11/15/01003-20181115ARTFIG00334-brexit-le-calendrier-serre-de-bruxelles-pour-l-adoption-du-traite.php>

Florentin Collomp

Vous souhaitant une bonne journée et un excellent week-end.

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

