

Table des matières

1	La région pousse pour rendre le métro parisien plus accessible	1
2	« Il y aura des formes de gratuité dans les transports publics à Paris » (Anne Hidalgo) ..	2
3	« Nous lançons deux mesures chocs pour le logement »	7
4	Geoffroy Roux de Bézieux (Medef): «Un euro en plus de taxe carbone doit correspondre à un euro de taxe en moins ailleurs»	9
5	Vent mauvais sur le mécénat d'entreprise.....	12
6	La vignette sur les poids lourds reportée, mais pas abandonnée	13
7	Élisabeth Borne, ministre des Transports « Nous mettrons le paquet sur les territoires »15	
8	Informatique, bâtiment, commerce... emplois cherchent candidats désespérément	16
9	Baisse du chômage : "On est dans la bonne direction", assure Muriel Pénicaud.....	19
10	Retraites complémentaires : les cadres cotiseront davantage	21
11	Climat social : les salariés satisfaits de leur travail mais en manque de reconnaissance22	
12	Gilets jaunes: qui paiera l'addition?	24
13	Brexit : Bruxelles tend son accord de retrait au Royaume-Uni.....	25

::: ILE-DE-FRANCE

LE PARISIEN – 26/11/2018

1 La région pousse pour rendre le métro parisien plus accessible

Elle espère passer de 38% du réseau de transport francilien qui peut accueillir des personnes à mobilité réduite à 60% d'ici 2024.

Permettre à tous les publics de prendre le métro. Y compris, ceux en fauteuil roulant. C'est ce qu'espère initier la région Ile-de-France. Ce lundi, elle a envoyé deux courriers. Le premier, à destination de la RATP. Le second au ministère du secrétariat d'Etat chargé des Personnes handicapées. Tous deux pour encourager à «faire évaluer le dogme selon lequel rendre le métro accessible, c'est trop cher et impossible », insiste Pierre Deniziot, Délégué spécial chargé du handicap.

Le délégué a demandé à la RATP de réaliser un nouvelle audit du métro. «La dernière étude date de 2009. Nous ne pouvons pas travailler sur des documents aussi ancien », tranche-t-il. Il espère savoir où les travaux sont impossibles et là où ils le sont, à combien ils s'élèveraient. La Région aimerait également voir «comment la réglementation peut être assouplie». Elle espère également pouvoir compter sur l'aide de la mairie de Paris.

«Nous dépensons 1,4 milliards d'euros pour rendre le réseau de surface accessible, d'ici 2024. Il faut essayer de transposer cela dans le métro », ajoute encore Pierre Deniziot. L'objectif de la région est de rendre 60% du réseau de transports en commun accessible, contre 38 % aujourd'hui.

En Ile-de-France, en moyenne, 4 usagers sur 10 vont avoir un jour ou l'autre des difficultés de mobilité. Ces futurs équipements pourraient ainsi permettre à tous de mieux circuler. Y compris ces voyageurs à la peine, pour monter et descendre les dizaines de marches des couloirs de Montparnasse, valise à la mains.

« Ce chantier va coûter plusieurs milliards »

«Nous avons mis en avant l'accès à la formation et à l'emploi pour les personnes handicapées, poursuit le délégué à la Région. Mais nos efforts ne serviront à rien s'ils ne peuvent pas prendre les transports ».

En septembre dernier, [des membres de l'association des Paralysés de France](#) s'étaient retrouvés place de la République à Paris, pour demander des efforts dans le métro. « Ce chantier va coûter plusieurs milliards, reconnaissait alors Jack Zeitoun, vice-président de l'APF, mais ce n'est pas une charge. C'est un investissement et un choix de société. L'accessibilité du métro concerne tout le monde ». Les membres de l'APF proposaient ainsi des travaux « modulables », pour ne concerner dans un premier temps « que les stations où il y a beaucoup de correspondances par exemple », ajoute Jacky Decobert, également vice-président de l'association.

Mais rendre le métro accessible aux fauteuils roulant reste un défi d'ampleur. Certains quais sont trop étroits pour mettre un ascenseur, d'autres trop proches d'une autre ligne. Parfois ce sont les trottoirs de la rue qui manquent de place pour qu'un ascenseur en sorte, sans parler des réseaux (canalisations, égouts, chauffage, etc.) trop nombreux à dévier. Sans oublier qu'il faut qu'une personne en fauteuil roulant puisse évacuer le train en cas d'incidents dans des couloirs très étroits...

[Paris : les vélos en libre-service près de stations de tram, ça roule !](#)

Jila Varoquier

LA TRIBUNE – 24/11/2018

2 « Il y aura des formes de gratuité dans les transports publics à Paris » (Anne Hidalgo)



À quelques jours de l'ouverture de la COP24, qui se tiendra du 2 au 14 décembre à Katowice, en Pologne, la maire de Paris s'inquiète de l'inertie des États et de l'Europe alors que l'urgence climatique s'aggrave. Dans cet entretien accordé à La Tribune, Anne Hidalgo développe ses solutions pour accélérer la transition vers un Paris décarboné : zones à faibles émissions, réduction du nombre de véhicules, autopartage, transports gratuits, nouvelles mobilités...

LA TRIBUNE - À l'approche de la COP24, quel regard porte la maire de Paris, présidente du C40 [réseau de 96 villes du monde entier en pointe dans la lutte contre le changement climatique, ndr], sur les dernières évolutions en matière de lutte contre le changement climatique ?

ANNE HIDALGO - L'urgence climatique est de plus en plus grande et évidente aux yeux des citoyens. À l'échelle de Paris et du C40, nous nous efforçons de montrer que des solutions existent pour régler les problèmes d'aujourd'hui et anticiper ceux de demain. Les villes sont le bon niveau de réflexion et

d'action, et elles se situent au bon niveau de démocratie car elles sont connectées aux habitants. Il existe une relation forte et exigeante entre le maire et la vie quotidienne de ses administrés. Mais les villes sont également connectées avec les secteurs économiques clés, notamment tous ceux qui concernent les transports et les mobilités, la construction de bâtiments, l'énergie... L'énergie, en particulier, est un sujet qui se pose à l'échelle des territoires, car elle peut désormais être produite et même distribuée de façon très décentralisée.

Dans le monde entier, les maires agissent en s'appuyant sur les citoyens et les entreprises qui ont compris l'urgence d'agir. On constate une inertie aux échelles nationales et une défaillance de l'Union européenne, mais une hyper-mobilisation des organisations internationales. L'ONU et l'OCDE, par exemple, ont fait de ce sujet un thème dominant, et viennent trouver les villes. L'OCDE travaille avec les villes, notamment avec les maires qui oeuvrent à la construction d'une ville inclusive et durable. J'ai moi-même accepté une proposition de Ban Kimoon et de la présidence hollandaise pour conduire un groupe d'experts de haut niveau qui rendra ses conclusions lors du sommet sur le climat de septembre 2019.

Aux États-Unis, on observe une forte mobilisation du C40 et de l'ancien maire de New York Michael Bloomberg [*cofondateur du réseau, dont la fondation a promis 15 millions de dollars à la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques suite au retrait de Washington de l'accord de Paris, ndlr*], mais aussi de nombreuses villes et de certains États tels que la Californie. L'America's pledge [*engagement américain sur le changement climatique, NDLR*] implique également de grands acteurs, y compris industriels, qui s'engagent à appliquer l'accord de Paris.

Même la France ne respecte pas l'accord de Paris : l'Europe ne devrait-elle pas donner l'exemple ?

En Europe, trois pays seulement respectent à la lettre les engagements de la COP21 : la Norvège, la Macédoine et le Monténégro. Maintenant, il faut sortir des mots et mettre en place une stratégie. L'Europe devrait élaborer un plan d'action comportant un volet industriel pour accompagner les secteurs d'activité concernés, et un volet social avec un fonds d'accompagnement pour les travailleurs de ces secteurs en mutation. Quelque chose qui ressemble aux grandes politiques nationales industrielles et sociales des années 1980. On a besoin d'une pensée à l'échelle européenne, comme a pu en développer en son temps Jacques Delors. Je suis une Européenne convaincue, et l'Europe a fait de grandes choses, mais on ne peut que constater qu'il y a aujourd'hui une défaillance. Il faut accompagner les entreprises et les citoyens.

Concernant le financement de la transition écologique, vous aviez souhaité qu'une partie des revenus de la contribution climat énergie soit fléchée vers les villes. Où cela en est-il ?

Je n'ai pas encore obtenu de réponse à ce jour. Mais il faudrait que les politiques nationaux et européens comprennent que la transition écologique n'est pas un coût ou une contrainte. Elle représente une opportunité de transformation pour l'Europe et pour les États, synonyme de solutions, d'emplois et de mieux-être. Au lieu de quoi nous sommes enfermés dans la logique de l'Union européenne, de l'État français, de Bercy... Quand je vois qu'il manque 250 millions d'euros par an pour financer le Grand Paris Express, je me déssole. Alors que c'est une promesse de vivre mieux, inscrite dans notre programme pour les Jeux olympiques et paralympiques, que nous avons notamment remportés grâce à ce projet. Qu'on en soit à se poser ce genre de questions pour boucler quelque chose d'aussi majeur pour notre attractivité, pour la transition, pour le désenclavement et l'égalité des territoires, c'est incroyable. Je l'ai dit au préfet, Michel Cadot.

Le bâtiment et l'énergie sont deux secteurs particulièrement concernés par l'objectif de neutralité carbone. Où en est Paris sur ces deux sujets ?

Depuis 2014, nous avons rénové 48.000 logements, dont 22.000 détenus par des bailleurs sociaux, et 26.000 appartenant à des copropriétés privées. C'est la plus grande opération de rénovation énergétique en France. Nous travaillons beaucoup avec les grands acteurs de l'énergie, et je dois reconnaître que nous sommes bien accompagnés, à la fois par des entreprises publiques et privées. Dans le cadre de notre plan climat élaboré avec Célia Blauel [*adjointe à la maire de Paris chargée de la transition*]

écologique, ndlr], nous développons la géothermie partout où cela est possible, ainsi que la récupération de chaleur des *data centers*, des égouts, du métro... Paris est en train de devenir une ville qui fait école, notamment parce que nous possédons de nombreux bâtiments anciens, soumis à des contraintes patrimoniales fortes. En matière d'efficacité énergétique, les bâtiments construits dans les années 1970 et 1980 sont ceux qui demandent le plus de travail.

Comment réagissez-vous devant le mouvement de révolte des gilets jaunes face à la hausse des taxes sur les carburants ?

J'ai toujours défendu une fiscalité écologique qui permette d'encourager la sortie de l'économie carbonée. Je suis évidemment pour une taxe carbone afin d'accélérer cette sortie et de rendre les économies renouvelables compétitives. Ce que je dénonce depuis longtemps, c'est que la France a probablement été l'un des pays les plus en pointe pour faire du diesel l'alpha et l'oméga de tout. Il y a eu une stratégie voulue par les différents gouvernements, toutes tendances politiques confondues, soutenue par les industriels automobiles, pour favoriser le diesel. Ils ont été jusqu'à nous empêcher de mesurer les particules fines et leur impact sur la santé. On sort de vingt ans de mensonges aux Français. La vérité, c'est que le diesel pose de vrais problèmes de santé, que les déclenchements de maladies sont exponentiels. Je me souviens qu'en 2014, lorsque j'ai annoncé la sortie du diesel, je m'en suis pris plein la figure, et jusqu'à encore très récemment, par les défenseurs de cette motorisation. Aujourd'hui, c'est une nécessité admise par tous. Je suis pour l'alignement de la fiscalité du diesel et de l'essence, mais il faut absolument accompagner les ménages dans cette transition. Lorsque j'ai décidé la sortie du diesel à Paris, j'ai mis en place un échéancier, des incitations financières sur les mobilités électriques, le remboursement d'une partie du pass Navigo pour ceux qui acceptent de se passer d'une voiture.

Quel est le bilan de votre politique concernant la place de la voiture à Paris ?

La possession d'une voiture par les ménages parisiens a fortement chuté. En 2001, on était à 60%. Aujourd'hui, nous sommes à environ 37%. Depuis 2014, on observe une baisse de 15,8% du trafic routier intramuros, et, sur cette année qui n'est pas encore terminée, on a déjà un recul de 6%.

Des chiffres ont récemment circulé dans la presse, fondés sur les données publiques de la Ville de Paris, qui donnent une tendance inverse...

Ces chiffres ne prenaient pas en compte le trafic des quais bas de 42.000 voitures quotidiens. Une fois la soustraction effectuée, ils confirment une baisse de 10% du trafic routier dans le centre de Paris depuis la piétonnisation des berges. D'ailleurs, le jugement du tribunal administratif du 25 octobre *[rejetant les recours contre l'arrêté interdisant la circulation sur les voies sur berges, ndlr]* est très clair et prouve qu'il y a bien un effet réel de notre politique de réduction de la place de la voiture sur le trafic et la pollution. Notre politique est celle qui est menée par toutes les grandes villes, et même les moyennes.

Plus aucune ville au monde n'a aujourd'hui dans les cartons des projets de traversée de la ville par une autoroute urbaine... C'est terminé ! Nous sommes tous dans une stratégie de reconquête de notre cœur de ville, la proposition d'autres types de mobilités. En outre, à Paris, nous avons la chance d'avoir, même s'il est en souffrance aujourd'hui, un réseau de transports publics souterrain et de surface efficace.

Après les récentes décisions juridiques, même si des recours sont encore possibles, pensez-vous que la fermeture des voies sur berges est définitive ?

Culturellement, Paris a basculé depuis plusieurs mois. Il n'y a guère que quelques opposants à avoir porté ces recours, notamment à travers la Région Île-de-France, qui a financé les cabinets d'avocats contre la Ville de Paris.

Allez-vous accélérer l'aménagement des voies sur berges ?

Le principal aménagement, c'est le changement d'usage. Les Parisiens et les Franciliens se sont approprié avec succès cet espace libéré des voitures. Ils en ont fait un espace de circulation à pied ou à vélo, de promenade, de loisirs et de respiration. En dehors de mises en sécurité, nous ne prévoyons pas d'aménagements en dur, puisque nous nous sommes engagés à pouvoir ouvrir ces voies aux véhicules de secours en cas de crise majeure. De plus, la Seine nous contraint énormément et de plus en plus avec le réchauffement climatique, avec des débordements fréquents.

Quels sont vos leviers pour poursuivre la baisse du trafic automobile ? Car, aujourd'hui, les transports en commun sont presque saturés à Paris...

Il y a des lignes qui sont effectivement saturées, mais ça, c'est le travail de la Région et de la RATP, et je veux dire que je ne suis pas satisfaite du peu de considération qu'elles portent au confort des voyageurs. Beaucoup d'infrastructures n'ont pas été suffisamment renouvelées. Cet été, on a eu de grandes pannes qui ont conduit des voyageurs à devoir descendre sur les voies, entre deux stations. Ce n'est pas acceptable. Il faut que le réseau souterrain soit au niveau. La Ville de Paris a accompagné financièrement des automatisations. Je pense à la ligne 1. L'automatisation permet de mieux sécuriser les temps de parcours, d'assurer une meilleure fluidité et une meilleure sécurité des voyageurs. Il faut l'accélérer, car l'automatisation est beaucoup trop lente. Il y a des retards de travaux qui sont inacceptables, comme ceux de la ligne 14, dont la prolongation doit permettre de désaturer la ligne 13. La Métropole du Grand Paris doit à ce titre être considérée comme une organisation qui permettra de prendre des initiatives pour améliorer la gestion du réseau. Elle représente la bonne échelle pour agir et avoir des résultats.

Comment avez-vous réagi à l'annonce de la remise en service d'un bus diesel par la RATP ?

Si un bus diesel vaut toujours mieux que trente voitures individuelles diesel, la Ville de Paris déplore cette situation qui témoigne d'un manque réel d'anticipation de la part de la Région Île-de-France, qui est en charge d'équiper la RATP de véhicules propres. Les restrictions de circulation en vigueur à Paris en 2019 ont été annoncées par la municipalité dès le début de l'année 2015. Il est déplorable qu'en quatre ans, la Région Île-de-France n'ait pas été capable d'acquérir la centaine de bus propres supplémentaires dont la RATP a besoin l'an prochain. C'est l'État qui dira si ces bus diesel peuvent faire l'objet ou non d'une dérogation pour circuler, la catégorisation Crit'air étant établie à l'échelle nationale, par le ministère de la Transition écologique.

Où en sont vos projets de parkings périphériques ?

Les discussions conduites par la Ville de Paris avec les opérateurs de parkings se sont avérées très positives. Je viens d'inaugurer 1.200 places de stationnement *[aux portes de Paris, ndlr]* qui seront accessibles aux salariés franciliens à partir du 1er décembre, moyennant un forfait de 75 euros par mois. Auparavant, un abonnement dans un parking coûtait plus de 200 euros par mois, le nouveau dispositif représente donc un vrai gain de pouvoir d'achat. Les automobilistes pourront garer facilement leur véhicule à l'entrée de Paris pour terminer leur trajet en transports en commun, qui sont plus rapides que la voiture en coeur de ville. C'est exactement le type de mesures incitatives que j'ai à coeur de développer. Celle-ci se traduit par du gagnant-gagnant, puisqu'elle facilite les déplacements des Franciliens tout en améliorant le cadre de vie des Parisiens. Elle démontre que la transition écologique est une source de mieux-vivre et non une contrainte.

Vous avez lancé il y a quelques mois une étude sur la gratuité des transports publics à Paris. Où en êtes-vous ? Est-ce que ce sera le grand sujet de votre future campagne pour les municipales ?

Ce sera un sujet présent dans le débat public. Il est d'ailleurs amplifié par les problématiques actuelles autour du pouvoir d'achat. L'objectif de l'étude que nous avons lancée est d'objectiver ce débat, de pouvoir s'appuyer sur une connaissance solide du sujet et des compétences. Même s'il s'agit aussi d'un sujet politique, c'est une solution pour améliorer la qualité de l'air. Mais une telle politique doit s'accompagner de certaines règles d'utilisation d'un bien commun. L'étude, qui me sera remise en fin

d'année, dégagera des pistes possibles pour certains publics. Ma conviction est qu'il y aura des formes de gratuité.

Plutôt que des investissements supplémentaires dans les infrastructures, ne serait-ce pas plus efficace d'inciter au changement d'habitudes et de modes de vie afin de lisser les pointes et de désengorger les lignes saturées ?

Il faut les deux. La question des déplacements pendulaires due aux localisations opposées entre les lieux d'habitation, à l'est, et de travail, à l'ouest, n'est pas anodine. Cela concerne également l'urbanisme, et c'est ce que nous faisons dans les projections de plans d'urbanisme avec la Métropole du Grand Paris. Mais comme, avec Patrick Ollier [*président de la MGP, ndlr*], nous souhaitons aller plus vite, nous avons d'autres cordes à notre arc. Par exemple l'appel à projets Réinventer Paris, qui fonctionne comme un véritable accélérateur d'innovation, un mode d'emploi qui embarque tout le monde. Le premier concours a remporté un succès incroyable, avec 7 milliards d'euros d'investissements privés levés grâce à l'action publique. Le deuxième concours a permis de lever 4 milliards d'euros. Autrement dit, en trois ans, on est parvenu à mobiliser 11 milliards d'investissements privés. Vous ne trouverez aucune politique publique avec un tel rendement !

Il y a quelques mois, vous avez subitement décidé d'arrêter le service Autolib', qui était géré par le groupe Bolloré. À cette occasion, vous avez changé le modèle jusqu'ici fondé sur une délégation de service public pour passer à un marché concurrentiel. Qu'attendez-vous de cette nouvelle configuration ?

La décision de rompre le contrat nous a été imposée par le groupe Bolloré, qui réclamait 230 millions d'euros aux collectivités partenaires du service Autolib'. Le groupe nous a dit : si vous ne payez pas, nous considérons que vous rompez le contrat. Mon travail a été de transformer cette difficulté en une opportunité pour Paris et les Parisiens. Autolib' avait permis de placer notre ville aux avant-postes de l'innovation de la voiture partagée électrique, avec le concours et l'audace du groupe Bolloré. Mais c'était avant d'entrer dans un univers totalement digitalisé, avec tout ce que les applications sur smartphones sont capables d'apporter. Dès la résiliation du contrat, j'ai réuni les constructeurs, les loueurs et les startups. Beaucoup étaient aux portes de Paris et disaient qu'ils rêvaient d'y venir mais qu'ils ne pouvaient pas à cause du monopole lié à Autolib'. Nous avons travaillé tous ensemble en nous appuyant sur des exemples comme Madrid, où il existe un modèle de régulation d'opérateurs privés. Les résultats sont là :

Renault a lancé son offre en septembre, PSA lance la sienne fin novembre, et d'autres opérateurs arriveront début 2019. C'est très prometteur pour l'avenir de l'autopartage à Paris et en Île-de-France.

La fin du modèle de délégation de service public était donc inéluctable selon vous ?

La question du service public reste posée. Mais je pense que, sur les mobilités, elle doit se traiter différemment. Ce qu'on a appris avec Autolib', mais également avec Vélib', c'est que la gestion d'un service et la gestion des infrastructures nécessaires à ce service n'ont ni la même temporalité, ni les mêmes acteurs. Et cela doit sans doute être séparé. C'est d'ailleurs notre réflexion sur les bornes de recharge électrique. Nous avons reconverti 1.000 bornes Autolib', qui seront accessibles aux automobilistes à partir du 1er décembre pour seulement 10 euros par mois. Dans un second temps, nous confierons la gestion de l'ensemble de ces bornes à un opérateur. La place du service public, cela passe aussi par la tarification. Nous allons travailler avec les entreprises pour donner accès à ces services de mobilité à certaines populations.

L'autre sujet posé par la régulation est celui soulevé par la multiplication de nouveaux modes de transport comme les trottinettes électriques. Ne craignez-vous pas que Paris devienne une jungle ?

Il faut faire très attention à cela. Paris compte cinq millions de personnes qui y vivent, y travaillent et la visitent chaque jour. Et ces personnes ne sont pas toujours respectueuses des règles. Nous avons évoqué le sujet avec le préfet de police parce que nous sommes face à un problème de sécurité

routière, d'infractions et non pas d'incivilités. En la matière, il y a eu, il faut bien le reconnaître, un laisser-aller qui n'est pas acceptable. Nous sommes en train de corriger ce problème, avec des agents déployés sur le terrain et un système de vidéo-verbalisation dans les couloirs de bus et les rues. Tout cela va remettre de l'ordre. Nous avons notamment décidé que les trottinettes électriques qui circuleront sur les trottoirs seront verbalisées, avec une amende de 135 euros. Il en va de la sécurité des piétons. La loi d'orientation sur les mobilités doit nous donner de nouveaux outils pour aller plus loin, en confiant par exemple aux villes le pouvoir de délivrer des licences. Je pense aussi que nous allons vers une assimilation de la trottinette au vélo, les trottinettes ayant vocation à emprunter les pistes cyclables. D'ici à 2020, nous aurons d'ailleurs doublé le nombre de kilomètres cyclables dans Paris.

Quelle est votre position sur la mise en place d'un péage urbain à Paris ?

Je me suis toujours opposée à un péage urbain qui discriminerait les automobilistes en fonction de leurs niveaux de revenus. Il n'est pas envisageable de dire : les plus riches payent et entrent dans la ville, tandis que ceux qui ont de faibles revenus restent en périphérie. Je crois davantage à des restrictions de circulation pour les véhicules les plus polluants sur la base des vignettes Crit'air, assorties d'aides incitatives pour que les citoyens puissent remplacer leur véhicule polluant par un véhicule propre. C'est notre démarche à Paris, et elle semble pertinente, puisque les autres villes de la Métropole viennent de décider elles aussi d'instaurer une zone à faibles émissions sur leurs territoires à partir de l'été 2019.

Par Nabil Bourassi, Philippe Mabilie, et Dominique Pialot

LE JDD – 25/11/2018

3 « Nous lançons deux mesures chocs pour le logement »



INTERVIEW IAN BROSSAT, MAIRE-ADJOINT (PCF) DE PARIS CHARGÉ DU LOGEMENT // DÉCISIONS Comment la mairie va réinstaurer l'encadrement des loyers et permettre d'acheter un appartement à moitié prix

Alors que le coût du logement et les prix de l'immobilier sont jugés prohibitifs par beaucoup de Parisiens, l'adjoint au maire chargé du logement Ian Brossat (qui sera par ailleurs tête de liste PCF aux prochaines élections européennes), détaille les propositions de la mairie.

Dès décembre 2017, vous annonciez dans le JDD vouloir vous battre pour rétablir l'encadrement des loyers. Aujourd'hui, vous officialisez et détaillez le retour de cette mesure. Pourquoi ?

Parce que les Parisiens sont étranglés par les prix de l'immobilier. Depuis que l'encadrement des loyers a été annulé par le tribunal administratif en novembre 2017 [décision confirmée en appel en juin 2018], la situation s'est très largement dégradée pour les locataires. Les loyers sont repartis à la hausse de manière spectaculaire. Entre 2005 et 2015, ils ont augmenté de 50 %, avec un pic de + 11 % en 2011. Entre 2015 et 2017, quand l'encadrement a été appliqué, l'Observatoire des loyers de l'agglomération parisienne [Olap] a constaté une quasi-stabilité : +2 %. Mais dès que cette mesure a été annulée, il y a

tout juste un an, les loyers sont repartis à la hausse. Deux études le montrent : l'une, du site MeilleursAgents.com en septembre, l'autre de l'association CLCV [*Consommation, logement et cadre de vie*] cet été. La suppression de l'encadrement des loyers a fait perdre en moyenne 1.500 euros sur une année aux locataires parisiens.

Comment allez-vous réactiver cette mesure ?

La loi Élan [*Évolution du logement, de l'aménagement et du numérique*], qui réintroduit la possibilité pour certaines communes au *marché locatif tendu* de mettre en place ce dispositif, a été adoptée le 16 octobre. Le Conseil constitutionnel l'a validée le 15 novembre. Les collectivités volontaires doivent maintenant se manifester. Le prochain Conseil de Paris se prononcera le 11 décembre sur une délibération en ce sens. Ensuite, il faudra que le préfet de Région prenne un arrêté établissant les niveaux de loyer dans Paris, c'est-à-dire un prix plafond au mètre carré, quartier par quartier.

Quand l'encadrement des loyers pourra-t-il de nouveau être appliqué ?

Tout dépend de la célérité du gouvernement à publier les décrets d'application de la loi Élan. Je lui demande d'aller vite ! Chaque mois qui passe, c'est du pouvoir d'achat en moins pour les locataires. Quelque 40 % des Parisiens sont locataires dans le privé. Dans un contexte de grogne sur le pouvoir d'achat, le gouvernement serait bien inspiré de ne pas traîner. D'autant que cette mesure aura un effet immédiat, sans que cela coûte un centime à l'État.

Une autre délibération lors du prochain Conseil de Paris concerne la création d'un OFS [*organisme de foncier solidaire*] qui permettra des prix de l'immobilier entre 2.000 et 4.900 euros le mètre carré dans Paris. Comment est-ce possible ?

Aujourd'hui, quand on achète un appartement à Paris, on acquiert à la fois le bâti et le foncier, c'est-à-dire le terrain. L'idée de l'OFS que nous allons créer est de dissocier le foncier du bâti, ce qui permettra aux classes moyennes d'accéder à la propriété à un prix deux à trois fois en dessous de ceux du marché. Cet organisme à but non lucratif – constitué sous la forme d'un groupement d'intérêt public – rassemblera dans un premier temps la Ville de Paris et ses bailleurs sociaux. Il a vocation à agréger d'autres acteurs, comme l'établissement public foncier d'Île-de-France [*EPFIF*], Action Logement ou SNCF Immobilier.

Comment ça marche ?

L'organisme de foncier solidaire restera propriétaire du terrain, seul le bâti sera vendu, entre 2.000 et 4.900 euros le mètre carré, selon le quartier. Le ménage acquéreur disposera des pleins droits sur son logement (*travaux, etc.*), comme un propriétaire classique. Mais la vente s'opérera sur une durée de dix-huit à quatre-vingt-dix-neuf ans, renouvelable, via ce que nous appelons un bail réel solidaire [*BRS*]. Le plus souvent, ce sera quatre-vingt-dix-neuf ans, ce qui correspond à une vie. En plus du prix d'achat, l'acquéreur paiera un loyer de 2 euros le mètre carré par mois. Par ailleurs, un critère de ressources proche du barème HLM est prévu pour les acquéreurs : le plafond de revenus correspond à près de 6.000 euros par mois pour une famille avec deux enfants – deux profs en milieu de carrière, par exemple. Ce nouveau dispositif, c'est le chaînon manquant entre le logement social et l'accession à la propriété. C'est une petite révolution, un rapport différent à la propriété, qui bouscule un certain nombre de codes.

Pouvez-vous décrire un exemple concret ?

Prenez une famille de quatre personnes, un couple et deux enfants, qui cherche un T4 de 80 mètres carrés dans une construction neuve du 18^e arrondissement. Chacun des adultes gagne 2.000 euros par mois. L'OFS leur vend, pour une durée de soixante ans, le bâti à 3.500 euros le mètre carré, soit un total de 280.000 euros à déboursier par la famille. C'est entre la moitié et le tiers du prix d'achat actuel dans le parc privé. La famille obtient un prêt bancaire de longue durée, avec une mensualité, par exemple, de 1.100 euros par mois sur vingt-cinq ans. S'ajoute à cela la redevance versée à l'OFS de 2 euros le mètre carré par mois, soit dans ce cas 160 euros. Ainsi, pendant vingt-cinq ans, la famille paiera environ 1.300 euros par mois pour son 80 mètres carrés, hors charges. À l'issue de son prêt bancaire, elle ne paiera plus que la redevance à l'OFS, soit 160 euros par mois, pour toute la durée restante de son bail.

Qu'avez-vous prévu pour la revente et la succession ?

En cas de cession, un mécanisme antispéculatif définira les modalités de revente à un prix encadré, avec une garantie sur le maintien dans le temps du prix du logement. Les nouveaux acquéreurs devront remplir les critères sociaux. Le logement peut être transmis à ses enfants aux mêmes conditions. Lorsque le bail est transmis ou vendu, il est rechargé de la durée initiale : quarante, soixante ou quatre-vingt-dix-neuf ans.

Comment est né le projet ?

Ce dispositif, permis par la loi Alur de 2014, est déjà expérimenté à Lille, Rennes ou Biarritz. Mais il a fait ses preuves aux États-Unis depuis les années 1980, sous l'impulsion de Bernie Sanders [*sénateur américain, candidat malheureux face à Hillary Clinton lors de la primaire démocrate de 2016*]. Celui-ci a créé le Champlain Housing Trust en 1984 quand il était maire de Burlington, dans l'État du Vermont. Cette structure, comparable à notre OFS [*community land trust, en anglais*], gère actuellement près de 2.800 logements, et a reçu en 2008 le prix mondial de l'habitat délivré par l'ONU.

Quand démarrera ce nouvel outil de production de logements abordables ? Et avec quel budget ?

Les premiers programmes immobiliers devraient être lancés avant la fin 2019. Une centaine de logements pourraient être concernés la première année. Le temps que les immeubles soient construits, il faut compter environ trois ans. Le budget avoisinera 10 millions d'euros pour commencer, prélevés sur le compte foncier. Il augmentera au fur et à mesure que le dispositif montera en puissance.

PROPOS RECUEILLIS PAR BERTRAND GRÉCO

::: ECONOMIE

L'OPINION – 26/11/2018

4 Geoffroy Roux de Bézieux (Medef): «Un euro en plus de taxe carbone

doit correspondre à un euro de taxe en moins ailleurs»



Le président du Medef est favorable à la taxe carbone, mais sa mise en place doit se faire en prenant en compte la réalité des Français. Il est « dubitatif » sur la méthode du gouvernement : « Attention à ne pas retomber dans le piège des Grenelles successifs »

Le numéro un du Medef est invité, mardi, par Emmanuel Macron à une grande réunion sur la transition écologique.

Le mouvement des Gilets jaunes se poursuit. Craignez-vous les impacts sur l'économie ?

Ils se mesurent déjà, hélas, et c'est très inquiétant. Partout sur le territoire, nous constatons des problèmes d'approvisionnement suite à des blocages et des entraves à la circulation. C'est d'autant plus inquiétant que nous entrons dans la cruciale période de Noël, durant laquelle les résultats de l'année se font pour de nombreuses entreprises. Le Medef demande au gouvernement de réactiver rapidement la cellule de continuité économique qui pourra prendre des mesures en faveur des entreprises touchées par la situation. [Les scènes de violence samedi, sur les Champs Elysées](#), sont désastreuses pour [l'attractivité de la France](#). S'ajoute à cela, le cas de la Réunion où l'ordre public est clairement perturbé.

Le Président doit prendre la parole mardi. Qu'attendez-vous de cette déclaration ?

Je suis très préoccupé de la fracture qui apparaît dans ce pays : certains parlent de la fin du monde, quand d'autres répondent par la fin de mois. Je suis dubitatif sur la méthode du gouvernement qui prévoit d'organiser une grande réunion parisienne alors que le mouvement des Gilets jaunes dépasse le modèle [des corps intermédiaires](#). Attention à ne pas retomber dans le piège des Grenelles successifs, qui peuvent contribuer à donner le sentiment que les prises de décisions sont éloignées des Français. Il faut aider concrètement les entreprises et les ménages à entrer positivement dans la transition écologique. Cela passe sûrement par un accompagnement de la trajectoire de la fiscalité écologique et un fléchage plus visible de l'argent destiné à accompagner ces mutations.

Etes-vous contre la taxe carbone ?

Non, nous sommes favorables au principe [de la taxe carbone](#). Mais il y a des conditions pour qu'elle fonctionne et soit acceptée par tous : un euro en plus de taxe carbone doit correspondre à un euro de taxe en moins, ailleurs, et sur les mêmes contribuables. Ce doit être pareil pour les entreprises, qui paient 40 % de la taxe carbone. Si on donne un signal prix sur les comportements, il faut que le reste de la [pression fiscale baisse](#). Or, elle n'a pas baissé, comme en témoigne la fiscalité locale sur les entreprises qui continue à augmenter deux fois plus vite que le PIB.

Faut-il une taxe carbone aux frontières de l'Europe ?

L'empreinte carbone de la production française a baissé de 20 % en 20 ans quand celle des produits importés a augmenté de 85 %. Nous produisons avec des normes beaucoup plus écologiques qu'ailleurs. Ce décalage doit nous interpeller et repose la question de la fiscalité carbone aux frontières, dans un contexte mondial très différent. Il montre bien combien les entreprises françaises ont évolué en matière d'écologie. Le Medef a fait une forme d'aggiornamento sur le sujet. Il faut le dire ! Il n'y a plus de patrons français climato-sceptiques. Sous l'impulsion de certaines organisations écologiques qui ont une vision positive de l'économie, les chefs d'entreprise ont changé leur façon de produire. Les entreprises ont d'ailleurs une partie de la solution de la mutation écologique, grâce aux technologies qu'elles développent. Certes, certains investissements sont plus faciles et rapides que d'autres mais les filières

n'ont pas attendu pour innover. Prenez-les ampoules Led, les bâtiments à énergie positive, la finance durable... Ce sont des solutions. Soit on opte pour la décroissance, choix que personne ne veut faire, exception de quelques illuminés minoritaires, soit on trouve des solutions « bas carbone » pour continuer à assurer la prospérité du pays.

Le gouvernement n'a-t-il pas assez écouté les entreprises ?

En matière de transition écologique, il n'a pas assez travaillé avec les entreprises, c'est évident. A contrario, [Muriel Pénicaud, la ministre du Travail](#), a par exemple travaillé de concert avec les partenaires sociaux sur l'égalité femme-homme. Résultat : la solution concilie l'exigence indispensable d'équité et d'égalité entre les femmes et les hommes avec les réalités opérationnelles des entreprises, et notamment les plus petites. Nous soutenons la démarche qu'elle met en place et allons accompagner nos adhérents dans ce processus.

Le gouvernement va présenter cette semaine son projet de loi énergie. Qu'en attendez-vous ?

Un mix équilibré, qui prenne en compte la réalité de la production énergétique en France. L'objectif est de ramener la part du [nucléaire](#) à 50 % et de baisser la part des énergies fossiles dans ce mix : d'accord. Mais, je dis attention, cela doit se faire en prenant en compte la réalité, et sans renchérir de façon inconsidérée, la fiscalité.

Actuellement, se déroule la négociation assurance chômage. Un accord est-il possible ?

Il est trop tôt pour répondre. Nous ferons un point en décembre. Mais nous avons par exemple tous été surpris et même choqués par les propos du Président sur [le bonus-malus](#), en pleine séance de négociation. Souffler sur les braises me paraît contre-productif.

Sur ce sujet, où en êtes-vous des négociations de branches ? Vous avez assuré qu'il y aurait une quinzaine d'accords d'ici la fin de l'année...

La vraie question, ce n'est pas le nombre d'accords signés. Mais plutôt regarder si les secteurs les plus utilisateurs de contrats courts mettent en place des solutions pour réduire la précarité. Quand on regarde les volumes, sur les 24 millions de contrats de moins d'un mois signés en 2017 en France, six secteurs représentent à eux seuls 60 % de ces contrats courts. Il y a le médico-social, dont une grande partie dépend du milieu associatif et de l'Economie sociale et solidaire, qui ne sont pas adhérents au Medef. Il y a aussi l'audiovisuel (en dehors des intermittents), qui n'est pas pour l'essentiel au Medef. Je veux bien que le Medef ait le dos large, mais il n'est pas en responsabilités partout. Restent l'hôtellerie et la restauration, un de nos adhérents, qui est en plein travail. Et un secteur « fourre-tout », « Activités de services administratifs et de soutien », qui mélange la fédération de la propreté, celle de la sécurité, et de nombreuses autres... La fédération de la propreté a signé un accord. Les autres travaillent. J'ai encore récemment réécrit aux branches pour leur rappeler l'urgente nécessité de conclure un accord avant la fin de l'année.

Carlos Ghosn est en prison au Japon. Votre réaction ?

Ce qui compte, c'est la stabilité de [l'entreprise Renault et de l'Alliance](#). Le gouvernement a pris la bonne décision pour mettre en place une gouvernance provisoire afin que l'entreprise ne soit pas paralysée. Sur les faits reprochés à Carlos Ghosn, qui sont d'une extrême gravité, la présomption d'innocence prime et doit s'appliquer.

[Fanny Guinochet](#)

5 Vent mauvais sur le mécénat d'entreprise

Un rapport de la Cour des comptes, qui sera rendu public cette semaine, appelle à revoir en profondeur le dispositif fiscal créé par la loi Aillagon en 2003. L'État ne serait plus en mesure d'en contrôler les effets, alors que le coût pour les finances publiques a explosé

Initialement attendu pour octobre, le rapport de la Cour des comptes sur le mécénat d'entreprises devrait être publié cette semaine. Mercredi matin, l'un des auteurs, Antoine Durrleman, sera auditionné devant la commission des finances de l'Assemblée nationale. Une étape très attendue par les entreprises mécènes et les organismes du secteur, qui, en coulisse, se battent depuis des mois pour préserver autant que possible un mécanisme fiscal particulièrement incitatif.

En retard par rapport aux pays anglo-saxons, la France s'est dotée en 2003, avec la loi Aillagon, d'un des dispositifs les plus généreux au monde. Les entreprises mécènes peuvent bénéficier d'une réduction d'impôt égale à 60 % du montant de leur don, dans la limite de 0,05 % de leur chiffre d'affaires – un plafond peu contraignant pour les grandes entreprises.

En plus, elles ont la possibilité de recevoir des contreparties de la part de l'organisme bénéficiaire, dans la limite de 25 % du don (ainsi, un don d'un million d'euros ouvre droit à une baisse d'impôt de 600 000 € et à l'organisation, par exemple, d'une soirée d'une valeur de 250 000 €).

Forte croissance des fondations

Cette loi a entraîné un essor sans précédent du mécénat. Le nombre d'entreprises donatrices est passé de 6 500 en 2005 à 68 930 en 2017, selon le rapport de la Cour des comptes que « La Croix » a pu partiellement consulter, entraînant une explosion de la dépense fiscale : évaluée à 75 millions d'euros lors du vote de la loi Aillagon, elle a dépassé les 900 millions d'euros en 2016 et 2017. Un montant fortement concentré sur quelques grands groupes, puisque les 24 premiers bénéficiaires captaient, en 2016, 44 % de la créance fiscale.

Autre tendance de fond, la très forte croissance du nombre de fondations et de fonds de dotation à même de recevoir les dons. Les entreprises ayant, depuis 2000, le droit de donner leur nom à une fondation, beaucoup ont même décidé de créer leur propre organisme.

« *L'État ne s'est pas doté des outils lui permettant de documenter ces évolutions* », déplorent les magistrats. Il demeure donc « *dans l'incapacité de mesurer les effets de sa politique et d'apprécier l'efficacité des mesures fiscales qu'il a prises* », ajoutent-ils. Ce qui ne fait qu'accroître les risques de dérives.

Un chantier à 790 millions d'euros

Mezzo voce, les professionnels assurent que l'inauguration de l'extraordinaire bâtiment de la Fondation Louis Vuitton, à Paris en 2016, a changé la donne. D'abord, par l'ampleur des moyens mobilisés : le chantier aurait coûté 790 millions d'euros, ouvrant ainsi droit à une réduction d'impôt de 474 millions d'euros. À cela, s'ajoutent les dons accordés chaque année par les sociétés du groupe LVMH au fonctionnement de la fondation.

En outre, avec ce musée, le groupe de luxe est régulièrement accusé de chercher en priorité à valoriser sa marque, au lieu de poursuivre une mission d'intérêt général. « *Cartier, qui a aussi une fondation pour l'art contemporain, n'a pas du tout la même approche* », souligne un bon connaisseur du dossier.

Pour sortir par le haut, la Cour des comptes propose une série de pistes de réformes. Un groupe de députés transpartisan devrait également s'emparer du sujet.

Parmi les pistes étudiées, figure un abaissement du taux de réduction d'impôt, qui pourrait passer à 50 % ou même 40 %. « *L'impôt sur les sociétés étant appelé à baisser, il ne serait pas illogique de réduire aussi ce taux – même si, bien sûr, nous ne le souhaitons pas* », reconnaît Sylvaine Parriaux, déléguée générale d'Admical, l'association qui rassemble 190 entreprises mécènes.

Un mécénat très utile

La Cour des comptes propose également de revoir le système des contreparties et évoque l'idée d'instaurer un plafonnement plus contraignant que le seuil actuel de 0,05 % du chiffre d'affaires. À l'inverse, elle n'est pas hostile à une vieille revendication d'Admical consistant à assouplir ce seuil pour les petites entreprises qui l'atteignent facilement et qui souhaiteraient pouvoir se montrer plus généreuses.

Enfin, les magistrats appellent à clarifier le cadre général du mécénat, pour lui rendre sa lisibilité. « À défaut, la question de la légitimité de ce régime dérogatoire se poserait », avertit la cour.

Penser aux projets financés

« Le mécénat des grandes entreprises est très utile, il faut préserver leur travail », avertit Axelle Davezac, directrice générale de la Fondation de France. « Ne cassons pas un dispositif qui a fait ses preuves, indique également Anca Ilutiu, du Centre français des fonds et fondation. *Le rapport traite du coût pour l'État, mais ces dons financent des causes d'intérêt général. En plus, ils servent d'effet de levier, puisque les 40 % restants sont intégralement à la charge de l'entreprise.* »

Dans le contexte actuel chahuté de la générosité, Sylvaine Parriaux appelle aussi à agir avec précaution. Et à penser d'abord aux projets financés. « De nombreuses associations n'existeraient pas sans ces dons, souligne-t-elle. Il ne faut pas voir ce dispositif comme une dépense de l'État, mais comme un investissement pour la collectivité. »

Deux amendements dans le projet de loi de finances

Deux amendements ont été déposés, dans le projet de loi de finances 2019, concernant le mécénat d'entreprise.

- L'un proposait de plafonner les dons à 10 millions d'euros par entreprise. Il a été retiré.
- L'autre répondait au souci de transparence de l'État, en obligeant les organismes à déclarer le nom de toutes les entreprises leur ayant fait au moins 153 000 € de dons dans l'année. Il a été adopté à l'Assemblée la semaine dernière.

Séverin Husson

ENTREPRISES

LE PARISIEN – 26/11/2018

6 La vignette sur les poids lourds reportée, mais pas abandonnée

La loi sur la mobilité présentée ce lundi n'instaurera pas dans l'immédiat de taxe sur les camions. Mais au ministère des Transports, plusieurs pistes sont à l'étude.

Alors que le président de la République doit s'exprimer mardi pour tenter de désamorcer [la grogne des Gilets jaunes](#), la ministre des Transports, Elisabeth Borne, présentera ce lundi le contenu de la loi LOM. Cette grande [loi d'orientation des mobilités](#), dont l'objectif est de lutter contre les inégalités face aux transports et de faciliter les déplacements propres, est très attendue. Le ministère a annoncé dès ce dimanche soir [exclure les péages urbains](#) pour ne pas « accentuer les fractures entre territoires ».

Concernant l'instauration d'une vignette sur les poids lourds, sujet ultrasensible, le gouvernement a décidé d'ajourner cette mesure sans pour autant l'abandonner. En effet, mieux financer les infrastructures de transport suppose de trouver des ressources supplémentaires. En 2019, ces besoins sont estimés à 300 millions d'euros et seront pris sur le budget général. Mais à partir de 2020 il faudra 500 millions d'euros de plus par an. Plusieurs pistes sont à l'étude.

Une baisse de la TICPE

La première passe par une baisse de la TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques), remboursée aux entreprises de transport. En effet, celles qui possèdent des poids lourds de plus de 7,5 t se font rembourser une partie de la TICPE payée pour chaque plein de diesel. Une mesure créée il y a plusieurs années, sous l'égide de l'Europe, afin de gommer les écarts de prix du carburant entre les différents pays de l'UE.

Actuellement, ce sont environ 700 millions d'euros de TICPE qui sont reversés aux routiers chaque année par l'État. Avec le rapprochement des prix du litre du diesel de ceux de l'essence, il est prévu qu'en 2022 ce sont 2,7 milliards d'euros de TICPE qui seront remboursés aux routiers... Du côté de Bercy et de Bruno Le Maire, ministre de l'Économie, on milite logiquement pour une baisse de remboursement de TICPE.

Mettre à contribution les transporteurs étrangers

Mais du côté du ministère de la Transition écologique, c'est la [piste de la vignette](#) qui a les faveurs de François de Rugy. Pour le ministre de l'Environnement, elle a l'avantage de taxer aussi les routiers étrangers. À condition d'être établis dans l'Union européenne (UE), ces derniers bénéficient du remboursement de TICPE, mais ils préfèrent généralement faire le plein dans des pays où le prix du carburant est moins élevé qu'en France.

Une troisième voie est apparue ces dernières semaines. « Une vignette serait mise en place, mais elle serait remboursée aux transporteurs français via la TICPE grâce un mécanisme qui ne contrevient pas aux règles européennes et qui reste à définir, détaille Aline Mesples, présidente de l'Organisation des transporteurs routiers européens (Otre). L'idée est que les transporteurs routiers étrangers, qui représentent 35 % des circulations de poids lourds en France, participent davantage aux financements des infrastructures. »

Les routiers ne veulent pas rejoindre les Gilets jaunes

Mais ce scénario reste à préciser. Nombreuses en septembre et octobre, les réunions entre routiers et gouvernement ont été inexistantes en novembre. « Le contexte actuel, avec le mouvement des Gilets jaunes, n'était pas propice à négocier », explique Aline Mesples.

Difficile en effet pour les transporteurs routiers de peser sur les discussions, en menaçant d'une grève, avec dans le même temps un mouvement des Gilets jaunes avec lequel ils tiennent à marquer leurs distances. « Nous comprenons [leurs préoccupations](#), mais ce n'est pas notre combat, confie le patron d'une entreprise du secteur. Nous avons nos propres revendications. » Parmi celles-ci, figure la mise en place d'un carburant professionnel, dès 2020.

LA LOI LOM

Ce texte de 70 pages et 29 articles se fixe comme objectif de faciliter les transports du quotidien. La loi LOM devrait être débattue au Parlement au début du printemps 2019, puis appliquée progressivement. Outre des investissements importants dans les réseaux ferroviaires et routiers, elle prévoit notamment :

Un forfait mobilité de 400 euros versé par les entreprises à leurs salariés pour venir travailler à vélo ou en covoiturage.

De nouveaux tarifs de covoiturage pour faire évoluer le prix payé en fonction du nombre des passagers transportés.

La fin des barrières de péage sur les autoroutes pour fluidifier le trafic et limiter la pollution. Le paiement se ferait grâce à des capteurs.

[Les camions à leur tour soumis à des normes écolos ?](#)

LE JDD – 25/11/2018

7 Élisabeth Borne, ministre des Transports « Nous mettrons le paquet sur les territoires »



PROMESSE SA LOI MOBILITÉS, PRÉSENTÉE DEMAIN, « APPORTERA DES RÉPONSES CONCRÈTES PARTOUT »

Faut-il un moratoire sur les prochaines hausses de la taxe carbone ?

Pour lutter contre le dérèglement climatique, nous sommes engagés dans une trajectoire nécessaire, donc nous n'allons pas la remettre en question. Mais la transition écologique ne doit pas pénaliser les Français les plus modestes. Les Gilets jaunes traduisent des difficultés qui ne datent pas d'aujourd'hui. Ce sont des territoires qui se sentent abandonnés. Ils sont les victimes du tout-TGV, qui a structuré notre politique des transports pendant des décennies au détriment des transports du quotidien. Ce tout-TGV a poussé au tout-voiture beaucoup de nos concitoyens, laissés sans autre solution pour se déplacer. L'objectif de la loi mobilités, c'est de sortir de cette logique-là et d'apporter des réponses concrètes partout.

Emmanuel Macron est accusé d'avoir délaissé les territoires...

C'est le contraire. Nous allons investir 40 % de plus pour les transports dans nos territoires durant le quinquennat. Quand j'entends Laurent Wauquiez dire cela, je rappelle qu'il a participé à un gouvernement qui a lancé quatre nouveaux TGV... Mais qu'a-t-il fait pour désenclaver les territoires ruraux ? Rien. Nous, nous allons mettre le paquet : 50 % de moyens en plus pour remettre en état le réseau ferroviaire. L'État va aussi investir à hauteur de 2,6 milliards pour augmenter l'offre de trains du quotidien là où il y a le plus de besoins.

Donnez-vous plus de moyens aux communes, aux Régions ?

On va d'abord leur simplifier la vie : aujourd'hui, le cadre juridique pour organiser les transports les contraint. Nous allons le revoir pour leur permettre de lancer et d'accompagner des projets beaucoup plus simples de nouvelles mobilités, qui répondent bien aux besoins : véhicules en libre-service, covoiturage, navettes autonomes...

Et pour le réseau routier ?

Là aussi, notre réseau n'a pas été suffisamment entretenu, alors que ce sont les routes de tous les jours. Nous avons déjà augmenté à 800 millions cette année le budget sur l'entretien de la route. Ce

montant grimpera à 930 millions d'ici à 2023. C'est sans précédent. Par ailleurs, nous allons lancer un plan de désenclavement routier de 1 milliard sur dix ans. C'est par exemple la Lozère, Aurillac [Cantal], Prades [Pyrénées-Orientales]... Ce sont des routes promises depuis des décennies, qui n'ont toujours pas vu le jour et qui alimentent le sentiment d'abandon.

Le gouvernement s'était engagé à interdire la vente de voitures à essence et au diesel d'ici à 2040. Pourquoi cela ne figure-t-il plus dans la loi ?

Nous poursuivons cet objectif, qui figure dans l'exposé des motifs. Cette loi donnera les outils pour y parvenir, à la fois en soutenant les alternatives à la voiture et en encourageant les véhicules propres avec la prime à la conversion. Nous voulons multiplier par cinq la vente de voitures électriques d'ici à 2022. Nous allons augmenter la prise en charge du raccordement au réseau des bornes de recharge. Enfin, si les particuliers le demandent, les copropriétés seront tenues d'installer une borne de recharge dans les garages.

Allez-vous mettre en place une vignette poids lourds ?

Aucune décision n'est prise. C'est un sujet sensible sur lequel il est utile de prendre le temps.

Sans cette vignette, il manquera 500 millions pour vos projets...

Non. Pour 2019, tous nos investissements sont financés. À partir de 2020, oui, il faudra trouver une nouvelle ressource. Donc, il n'y a pas d'urgence. Mais en aucun cas nous ne ferons payer les particuliers. Que les poids lourds étrangers contribuent à l'entretien des routes qu'ils empruntent, cela reste une bonne piste de travail.

Des élus demandent un moratoire sur le grand contournement autoroutier de Strasbourg. Celui de Rouen est aussi contesté...

Aujourd'hui, une autoroute traverse Strasbourg. Il faut en sortir le trafic. C'est pour cela qu'avec François de Rugy nous avons autorisé ce contournement. Celui de Rouen entre dans la même logique.

Le carburant des avions, le kérosène, n'est pas taxé. « Je comprends que les gens s'en offusquent », a déclaré Nicolas Hulot. Et vous ?

Le secteur aérien ne doit pas échapper aux efforts en matière de transition énergétique, et il en fait. Mais taxer le kérosène relève d'accords internationaux. C'est à cette échelle que nous pouvons avoir un débat. J'y suis prêt.

PROPOS RECUEILLIS PAR SYLVIE ANDREAU ET ARTHUR NAZARET

LE MONDE – 26/11/2018

8 Informatique, bâtiment, commerce... emplois cherchent candidats

désespérément

La France comptait 3,4 millions de chômeurs fin septembre, mais plusieurs secteurs ont des difficultés à recruter. Sous-qualification, formation continue inefficace, emplois mal rémunérés ou pénibles expliquent ce paradoxe.

Le groupe Divalto, éditeur de logiciels à destination des PME-PMI, se porte bien. En 2017, son chiffre d'affaires a presque atteint les 25 millions d'euros, en hausse de 18 %. Un résultat qui pourrait être meilleur encore, selon le président de Divalto, Thierry Meynle, si cette belle PME n'avait un problème de taille : le recrutement. Alors que l'entreprise cherche à embaucher une centaine de personnes au cours des deux à trois ans à venir afin d'accompagner son développement, il lui faut en moyenne six mois pour recruter un informaticien ou un intégrateur ! Une situation préjudiciable à l'entreprise – et, à grande échelle, un véritable handicap pour l'économie française.

« Nous sommes considérablement freinés dans notre développement par ce problème de ressources. Cela entraîne des retards pour nos clients, et il y a des affaires sur lesquelles nous n'allons pas... Nous estimons entre 10 % et 20 % la progression de chiffre d'affaires qu'on ne capte pas à cause de cela », affirme Thierry Meynle. Le groupe Divalto est loin d'être un cas isolé. *« Aujourd'hui, c'est LE sujet dans notre secteur, souligne M. Meynle. Selon les chiffres donnés par Syntec [fédération professionnelle qui rassemble 1 250 entreprises du secteur de l'ingénierie, du numérique, des études et du conseil], il ne manque pas loin de 100 000 informaticiens en France. »*

L'informatique n'est pas le seul métier concerné. Aussi étonnant que cela puisse paraître dans un pays qui comptait 3,4 millions de chômeurs fin septembre ([chiffres de Pôle emploi](#)), plusieurs secteurs ont du mal à recruter : l'industrie, la construction, le commerce, les services aux entreprises et aux particuliers – sans oublier l'agriculture, qui cherche régulièrement des bras pour les vendanges et autres récoltes, selon les données de Pôle emploi. Une situation qui pourrait laisser penser un peu rapidement qu'[il suffirait aux chômeurs « de traverser la rue » pour trouver du travail](#), comme l'a affirmé Emmanuel Macron le 16 septembre à un demandeur d'emploi interloqué. Mais, sur le marché du travail, l'adéquation entre l'offre et la demande n'est pas une question de rue à traverser, mais plutôt de compétences.

« Nous n'avons plus de filières de formation dans notre métier »

Au total, selon les estimations de Pôle emploi, ce serait entre 200 000 et 333 000 emplois (dont 110 000 à 181 000 emplois durables) qui n'auraient pas trouvé preneur en France en 2017. Dans neuf cas sur dix, ces recrutements n'ont pas abouti faute de candidats formés en nombre suffisant ou parce que les candidats ne disposaient pas d'une *« technicité assez pointue »*.

« Nous n'avons plus de filières de formation dans notre métier », confirme Alain-Michel Ceretti, directeur commercial d'Eurolplacer Industries, qui fabrique des machines de production pour l'industrie lourde et particulièrement pour l'aéronautique. *« Le départ d'un technicien compétent d'une usine peut être un drame absolu, car, parfois, il est le seul à maîtriser un process de fabrication. En France, on forme des ingénieurs électroniques de bon niveau, mais la production souffre. »* En cause ? *« Deux signaux très négatifs lancés envers l'industrie, poursuit M. Ceretti. D'abord, Alain Juppé en 1996, quand il a dit que Thomson Multimédia valait "un franc symbolique". Puis en 2001, quand Serge Tchuruk, son PDG à l'époque, a déclaré qu'Alcatel allait devenir une entreprise sans usines. »* Deux coups de tonnerre qui ont contribué à vider les filières de formation industrielle de leurs jeunes.

« La crise industrielle a généré des pertes de compétences importantes, car on a pensé que ces secteurs ne repartiraient pas, analyse Alain Trannoy, directeur d'études à l'Ecole des hautes études en sciences sociales (EHESS) et membre du Cercle des économistes. Aujourd'hui, on peut estimer que 10 % des emplois industriels ne trouvent pas preneur : c'est d'autant plus important que l'industrie est un secteur qui génère une vraie activité en aval. On subit une perte de chiffre d'affaires et un manque à gagner de PIB. »

« Le problème des compétences est absolument central »

Au-delà de la situation particulière de l'industrie et de quelques autres métiers, comme les métiers de bouche, qui ont subi une forte désaffectation avant de revenir en grâce, il semble toutefois que la France souffre d'un problème fondamental, comme le pointe Vincent Donne, chef de projet formation professionnelle et compétences chez France Stratégie : « *En France, ce qui manque le plus, ce sont les compétences de base. Un grand nombre de jeunes (environ 100 000 chaque année) sortent du système éducatif sans aucune qualification, et ensuite, c'est compliqué car ils sortent des dispositifs de formation.* » [Le rapport de l'OCDE publié il y a un an](#) confirme ce diagnostic. Il démontre que la France connaît « *un certain degré de pénurie pour la majorité des compétences* », notamment l'ingénierie, la technologie, mais aussi des compétences plus transversales telles que la communication verbale, la résolution de problèmes complexes et la gestion.

« *La part des gens sous-qualifiés est plus importante en France qu'ailleurs* », ajoute Stéphane Carcillo, chef de la division emploi et revenus à l'OCDE, qui rappelle qu'un demandeur d'emploi sur deux en France n'a pas dépassé le niveau du bac. Le problème est d'autant plus important que même des métiers peu qualifiés en apparence tendent à devenir techniques : un chauffeur de camion-benne à ordures, par exemple, a aujourd'hui non seulement besoin de posséder le permis de conduire ad hoc, mais aussi d'avoir des compétences numériques pour gérer les tableaux de bord technologiques à bord de l'engin qui permettent d'organiser les tournées, etc. Même chose pour un agent de tri dans une usine de traitement des déchets dont le poste se transforme en agent de tri/qualité avec le développement des technologies de tri optique.

Quant à la formation continue, elle ne remplit pas suffisamment son rôle : « *On dépense beaucoup d'argent pour des formations qui ne sont pas évaluées, et seule une faible part des salariés sont formés* » au cours de leur vie professionnelle, rappelle également M. Carcillo. Et ce qui le sont ne sont pas, dans leur grande majorité, les moins bien formés au départ. Pour Patrick Artus, chef économiste chez Natixis, les conséquences sont « *graves* ». Selon son analyse, le faible niveau des compétences en France dégrade le taux de robotisation des entreprises – faute justement de savoir-faire –, affecte les gains de productivité et la croissance économique potentielle, aggravant in fine la pauvreté et donc les dépenses publiques. « *Le problème des compétences est un problème absolument central* », insiste-t-il.

« Il faut s'attaquer à l'amélioration des compétences »

A titre d'exemple, « *la variation du taux d'emploi entre la France et l'Allemagne s'explique à 70 % par les compétences disponibles, et 30 % seulement par les différences en matière de cotisations sociales* ». « *Si on veut résoudre le problème du chômage en France, il faut s'attaquer à l'amélioration des compétences, avant toute politique macroéconomique* », tranche M. Artus.

Et les employeurs ? N'auraient-ils aucune part de responsabilité dans les difficultés qu'ils rencontrent pour recruter ? Quentin, 30 ans, a fait une école de commerce avant de devenir sommelier. Il vient de jeter le gant après quelques années dans la restauration. Employé comme serveur plus que comme sommelier, mal rémunéré pour des journées de travail à rallonge, traité sans égards par une clientèle huppée et un patron exigeant, il a démissionné en même temps que quelques-uns de ses collègues. Il est sur le point de se reconverter en caviste franchisé.

Lola, issue de la prestigieuse école de cuisine Ferrandi à Paris, s'est mise aux abonnés absents. Elle ne répond plus aux offres d'emploi, échaudée par l'atmosphère détestable qui règne dans les cuisines des restaurants, et s'interroge sur son avenir. Pourtant, ni Quentin ni Lola ne manquent de compétences... « *Dans des secteurs tels que le bâtiment ou la restauration, il y a un problème d'écart entre l'offre et la demande, dans la mesure où ces métiers ne sont pas toujours bien considérés ou bien rémunérés non plus*, constate M. Trannoy. *Il y a un problème d'écart entre les attentes des travailleurs et ce que les entreprises leur offrent.* » Améliorer les conditions de travail et le niveau des rémunérations pourrait permettre d'accroître l'attractivité de certains secteurs en peine de main-d'œuvre.

Développer l'apprentissage dans les métiers concernés

Pour Vincent Donne, de France Stratégie, le salaire n'est pas la seule solution. « *D'autres pistes consistent à améliorer les conditions de travail, à repenser les horaires, à sécuriser le contrat de travail,*

en ayant recours, par exemple, aux groupements d'employeurs qui permettent aux salariés d'être en CDI, ou encore à proposer un logement au salarié, explique-t-il. Tout ce qui peut offrir une forme de sécurité de l'emploi, notamment chez les saisonniers, est intéressant. » Seul problème, reconnaît-il, « quand on interroge les employeurs qui déclarent rencontrer des difficultés de recrutement, seuls 38 % disent qu'ils sont prêts à travailler sur l'attractivité des emplois offerts ».

Alain Trannoy évoque également l'influence du niveau élevé du smic en France (par rapport aux autres pays), conjugué à une productivité elle aussi très élevée, 10 % à 15 % supérieure à celle de la Grande-Bretagne. En effet, « les chefs d'entreprise ont tendance à trouver que les salariés ne sont pas assez productifs » par rapport à la norme française, d'autant plus que leur rémunération leur apparaît, elle aussi en termes relatifs, élevée, alors « que les salariés trouvent que le boulot n'est pas captivant ». D'où un décalage entre « ce que désirent les travailleurs et ce que les entreprises leur offrent ». Une piste, selon eux, pour sortir de cette impasse serait de développer l'apprentissage dans les métiers concernés. « C'est ce qui se passe en Suisse, en Autriche ou en Allemagne, et les jeunes et les patrons sont beaucoup plus en phase sur leurs attentes respectives », plaide-t-il.

Le problème de la formation et des compétences, lui, ne se résoudra pas en quelques mois. Tous les experts s'accordent à dire qu'il faudra quelques années pour recoller au peloton. Repenser l'enseignement [dès l'école primaire, avec un système « à la finlandaise »](#) où les meilleurs « tirent » les autres vers le haut, rouvrir des filières de formation délaissées, relancer l'apprentissage – une antienne ! – pour rapprocher le contenu des formations des besoins des entreprises, améliorer la formation tout au long de la vie pour permettre aux gens d'accroître en permanence leur employabilité, voilà l'ordonnance préconisée par les économistes et l'OCDE pour mettre fin aux pénuries de main-d'œuvre.

A cet égard, la [loi « Pour la liberté de choisir son avenir professionnel »](#), votée à l'été 2018 pour une mise en œuvre en 2019, est créditée d'un bon capital de sympathie. « La révolution visée par la réforme en cours est importante, parce qu'elle vise à créer un quasi-marché de la formation professionnelle en France », note Stéphane Carcillo. La loi cible également en priorité les personnes les moins qualifiées, qui sont paradoxalement celles qui se forment le moins. Quant à la formation en apprentissage, toujours aussi critiquée en France, elle devrait grandement s'améliorer, selon Patrick Artus : « A l'avenir, les CFA [Centre de formation des apprentis] ne recevront de l'argent qu'en fonction de leurs résultats sur le marché du travail », souligne-t-il. Une réforme « spectaculaire », qui ne devrait pas tarder à venir à bout des formations les moins efficaces et à favoriser les plus demandées sur le marché du travail. Sans attendre les effets de la loi, Thierry Meylne, le patron de Divalto, va chercher lui-même de jeunes décrocheurs pour les former en interne. Une manière de ne pas compter uniquement sur la puissance publique pour améliorer la situation.

Béatrice Madeline

∴ SOCIAL

EUROPE 1 – 26/11/2018

9 Baisse du chômage : "On est dans la bonne direction", assure Muriel Pénicaud



Interrogée par Audrey Crespo-Mara, lundi, sur Europe 1, la ministre du Travail se dit confiante quant à la baisse du chômage, malgré les faibles résultats affichés depuis le début du quinquennat.

À son arrivée au ministère du Travail en mai 2017, le taux de chômage en France était de 9,3%. Dix-huit mois plus tard, [il est de 9,1%](#), soit une baisse de seulement 0,2%, selon les chiffres de l'Insee. "On est dans la bonne direction", a cependant voulu rassurer Muriel Pénicaud, la ministre du Travail, [interrogée lundi par Audrey Crespo-Mara sur Europe 1](#). "S'il n'y a pas de changement géopolitique majeur [...], c'est une ambition très forte, mais nous pensons que l'on peut être autour de 7% en continuant à faire des réformes de fond", assure la ministre, alors même qu'Emmanuel Macron s'est engagé pendant sa campagne présidentielle à ramener les chiffres du chômage à ce taux d'ici la fin de son quinquennat.

"Des signaux positifs". "On a dit dès le début que trente ans de chômage de masse ne se réduisent pas en un jour", veut-elle rappeler. Et de défendre le bilan du gouvernement : "On a créé 211.000 emplois nets dans le secteur privé." "Le chômage des plus jeunes a commencé à baisser, celui des seniors aussi. Les CDI ont augmenté de 14%, donc il y a des signaux positifs, mais encore un travail énorme à faire", concède-t-elle.

Un équation à résoudre. "Il y a ce que l'on a fait dans les ordonnances [réformant le code du Travail, *ndlr*], qui a libéré la crainte d'embaucher des PME. Ça s'est vu, elles embauchent beaucoup plus", poursuit Muriel Pénicaud. "La loi avenir professionnel est l'élément majeur : on va développer l'apprentissage et la formation professionnelle alors qu'il y a des centaines de milliers d'emplois qui ne sont pas pourvus", souligne-t-elle. "Les entreprises cherchent tous les jours quelqu'un, mais il n'y a pas les compétences en face", déplore la responsable gouvernementale. "C'est ce paradoxe insoutenable qu'il faut résoudre".

Le malaise réunionnais. Interrogée sur les très fortes disparités territoriales qui existent en matière d'accès à l'emploi, avec, notamment, plus de la moitié des moins de 25 ans au chômage [sur l'île de la Réunion](#), Muriel Pénicaud assure œuvrer à la réduction de ces inégalités. "Les jeunes sont très nombreux à être au chômage mais leur niveau de qualification est très bas, ce qui fait que paradoxalement la Réunion affiche 3% de croissance - on y crée des emplois -, mais les jeunes n'arrivent pas à rentrer dans le marché du travail faute de qualification", avance-t-elle.

"Donc, c'est plein feu sur la qualification !", martèle la ministre qui s'est rendue sur l'île mi-novembre pour présenter son plan d'investissement compétences qui vise à former deux millions de demandeurs d'emploi d'ici 2022. "On peut vraiment changer la donne pour une partie significative des jeunes à la Réunion", conclut-elle.

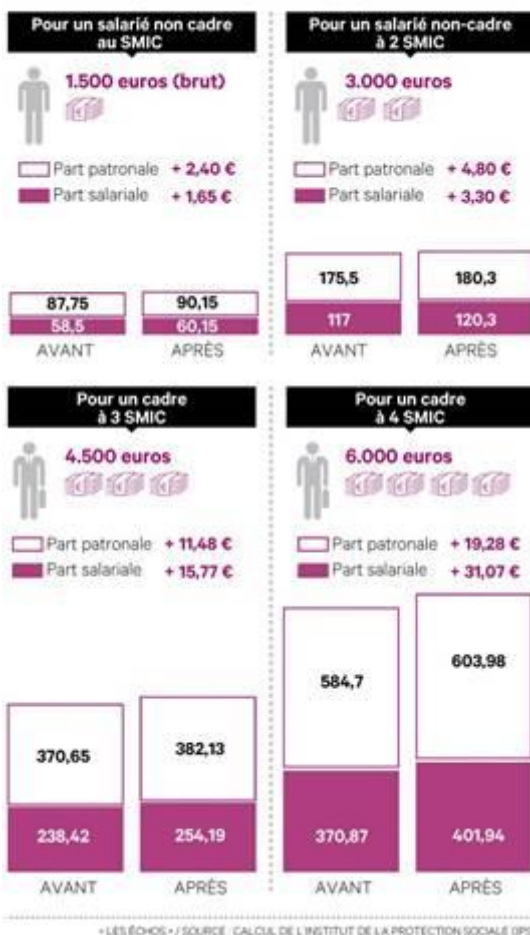
REPLAY // <http://www.europe1.fr/politique/baisse-du-chomage-on-est-dans-la-bonne-direction-assure-muriel-penicaud-3808097>

Par Romain David

LES ECHOS – 26/11/2018

10 Retraites complémentaires : les cadres cotiseront davantage

Ce que coûtera l'augmentation des cotisations mensuelles Agirc-Arrco pour l'employeur et le salarié



Des augmentations de cotisations des régimes de retraite complémentaire sont prévues l'an prochain. Celles à la charge des salariés seront échelonnées de 1,65 euro par an pour un smicard à 31,07 euros pour un cadre touchant 6.000 euros de salaire brut mensuel.

Dégager 1,7 milliard d'euros en 2020. C'est le but des [augmentations de cotisations qui sont prévues à partir de janvier 2019](#) pour les régimes de retraite complémentaire des salariés du secteur privé. Au nouvel an, [l'Agirc et l'Arrco vont fusionner](#). Les partenaires sociaux gestionnaires de ces régimes ont choisi d'attendre ce moment pour mettre en oeuvre une partie des mesures décidées en 2015 pour redresser les comptes.

Selon les calculs réalisés pour « Les Echos » par Prévisima, ces augmentations de cotisations (patronale et salariale) par an s'échelonneront de 4 euros pour un smicard à 50 euros pour un cadre touchant 6.000 euros de salaire brut mensuel. La revalorisation du plafond de la Sécurité sociale en 2019 a délibérément été ignorée, afin d'isoler l'effet des mesures. Mais elle alourdira un peu la facture, puisque ce seuil actuellement de 3.311 euros par mois et ses multiples (jusqu'à 8 « plafonds ») servent d'assiette aux cotisations.

Les augmentations ne devraient pas être un choc pour les salariés, car elles se limitent à quelques euros par an et sont proportionnées aux revenus. De plus, elles passeront un peu inaperçues avec le prélèvement à la source de l'impôt sur le revenu, qui interviendra simultanément.

Pour le smicard, dont le salaire brut s'élève à 1.500 euros par mois, la part salariale des cotisations Agirc-Arrco s'élèvera à 60 euros, avec moins de 2 euros (1,65 euro) de hausse en un an. Quant au

cadre touchant 4 fois ce salaire, il déboursa 31,07 euros de plus, avec un total de 402 euros pour sa retraite complémentaire.

Augmentation de la part salariale à l'Agirc

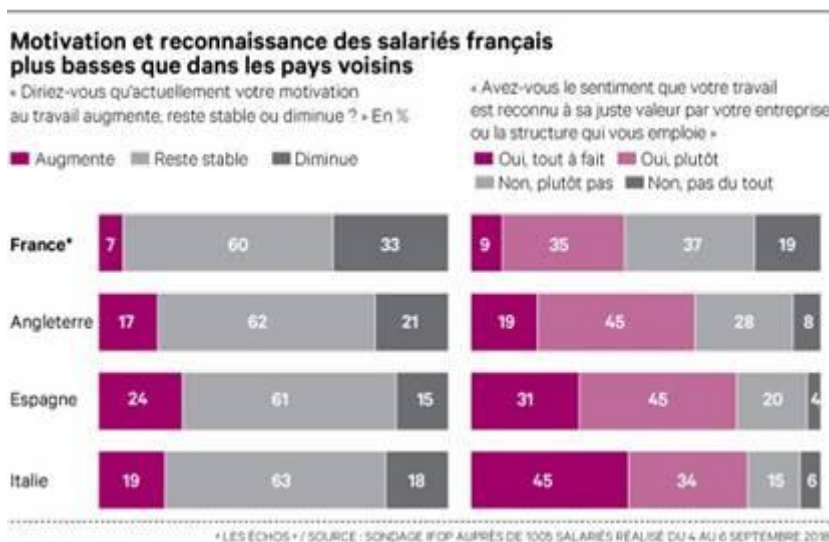
Pour ce dernier, qui cotise à l'Agirc contrairement au non-cadre uniquement affilié à l'Arrco, la progression de la part salariale est vive, à 8,4 %, alors qu'elle n'est que de 2,82 % pour le non-cadre, quel que soit son salaire. Cette différence de traitement tient à l'un des leviers d'augmentation des cotisations : la répartition des parts patronale et salariale va être rééquilibrée pour les affiliés Agirc entre 3.300 et 13.200 euros, à 60/40 au lieu de 62/38, via une hausse de la cotisation salariale. Par ailleurs, après la fusion, l'AGFF, ce prélèvement qui sert à compenser le coût de la prise en charge des départs à la retraite avant l'âge du taux plein, va [se transformer en contribution d'équilibre général \(CEG\)](#). Cette CEG est un peu plus élevée que l'AGFF, surtout au-dessus du plafond de la Sécurité sociale (+0,20 point au-dessus ; +0,15 point en deçà).

Les cotisations vont par ailleurs augmenter du fait du relèvement de 2 points du taux d'appel, à 127 %, ce qui signifie que sur 127 euros appelés, seuls 100 euros iront aux pensions, le reste servant à éponger le besoin de financement du régime. De plus, comme les distinctions entre cadres et non-cadres vont disparaître dans le futur régime unifié Agirc-Arrco, les non-cadres gagnant plus que 3 plafonds de la Sécurité sociale vont devoir verser des cotisations aujourd'hui réservées aux cadres. Avec un coût mineur pour la plupart des salariés concernés, mais [majeur pour les clubs sportifs](#) qui emploient des footballeurs ou des rugbymen non-cadres et très bien payés.

Solveig Godeluck

LES ECHOS – 26/11/2018

11 Climat social : les salariés satisfaits de leur travail mais en manque de reconnaissance



EXCLUSIF - Selon un sondage Ifop pour le groupe SOS, les trois quarts des salariés s'estiment satisfaits de leur situation professionnelle, mais un sur deux se dit insuffisamment payé et pas assez reconnu.

La [colère gronde dans la rue](#), mais jusqu'à présent, les entreprises ont été plutôt épargnées par le mouvement de contestation dont le gouvernement est la cible. Selon un sondage Ifop pour le groupe SOS, présidé par Jean-Marc Borello, un proche d'Emmanuel Macron, que « Les Echos » dévoilent en

exclusivité, 76 % des salariés français se disent même globalement satisfaits de leur situation professionnelle. Un chiffre en augmentation de 4 points par rapport à l'an passé. Il faut remonter à avant la crise de 2008 pour trouver des niveaux équivalents. « *Les salariés français aiment leur travail, ce n'est pas nouveau. Mais il y a une augmentation importante cette année* », constate Romain Bendavid de l'Ifop.

Bon niveau d'autonomie

Dans le détail, les salariés sont particulièrement satisfaits de leur niveau d'autonomie (87 %), du contenu et de l'intérêt de travail (80 % et 79 %). En revanche, un sur deux s'estime mal payé et 40 % des personnes interrogées considèrent que leurs possibilités de formation sont insuffisantes ou pas assez personnalisées.

Mais le principal frein à l'épanouissement des salariés dans leur entreprise tient surtout au manque de reconnaissance par leur employeur : 56 % d'entre eux considèrent que leur travail n'est pas reconnu à sa [juste valeur](#).

« *C'est un mal français typique. C'est culturel, les managers ne félicitent pas assez leurs équipes, même pour des petites victoires ou des succès du quotidien. Cela entraîne une certaine morosité dans l'entreprise* », souligne Yohann Marcet, directeur de la filiale conseil du groupe SOS, qui accompagne les entreprises dans le domaine de la transition sociale et environnementale.

Rétention de l'information

Ce manque de reconnaissance peut découler d'une forme de rétention de l'information ou de manque de clarté sur les objectifs poursuivis par l'entreprise. Un peu moins de la moitié des salariés ont le sentiment de ne pas bien connaître les projets et la stratégie de leur entreprise. « *Beaucoup d'entreprises noient leurs équipes dans des demandes incessantes de reporting, de respect des process, en oubliant ce qu'est leur raison d'être. Une entreprise doit définir ce qui est fondamental pour elle. La manière d'y arriver vient ensuite, et non l'inverse* », fait remarquer Jean-Marc Borello.

« *Ce sentiment d'un manque de reconnaissance et d'information rejoint un des majeurs du [projet de loi Pacte](#) qui vise à mieux associer les salariés aux bénéfices réalisés, mais aussi à la stratégie de l'entreprise, notamment avec la présence de davantage de représentants des salariés dans les conseils d'administration* », note Roland Lescure, député LREM et président de la commission des Affaires économiques de l'Assemblée.

Le projet de loi Pacte modifie également le Code civil pour [faire évoluer l'objet social de l'entreprise](#), en tenant compte des conséquences sociales et environnementales de son activité, et plus seulement son impact financier. Une évolution qui rejoint l'attente d'une partie des salariés (10 %) de voir leur entreprise afficher « *une identité et des valeurs fortes* ».

Ce qui compte toutefois le plus aux yeux des salariés est de « *donner du sens à leur travail* » (12 %) et surtout de « *prendre en compte leur bien-être* » (36 %). Une priorité pour les salariés qui devrait faire l'objet d'une concertation des partenaires sociaux en 2019 sur la qualité de vie au travail.

Marie Bellan

::: POLITIQUE

L'OPINION – 26/11/2018

12 Gilets jaunes: qui paiera l'addition?

Les violences de samedi ont modifié la donne pour le mouvement mais aussi pour Emmanuel Macron et ses opposants, aux aguets pour récupérer électoralement ce mécontentement d'un genre inédit. Et la concurrence est vive

«Il faut apporter une réponse économique, sociale mais aussi culturelle et de sens à nos classes moyennes et nos classes laborieuses», a déclaré Emmanuel Macron dimanche, en marge d'un déplacement à Bruxelles. Celle-ci est notamment attendue, mardi, à l'occasion de sa présentation de la Programmation pluriannuelle de l'énergie. Samedi, si plus de 106 000 personnes ont manifesté sur plus de 1 600 points du territoire selon les chiffres du ministère de l'Intérieur, ce sont les images des dégradations sur les Champs-Élysées qui ont tout emporté. Malgré tout, les Gilets jaunes ne veulent pas désarmer.

Où sont passées les revendications sociales des Gilets jaunes ? Samedi, les violences des Champs-Élysées et leurs images déplorables qui ont fait le tour du monde ont pris le dessus. Avec elles, le mouvement a connu un tournant, laissant entrevoir encore davantage ses limites : du fait de son absence de leader et d'organisation, à cause de son infiltration par des factieux, il comporte une dimension autodestructrice réelle.

Si plus de 105 000 personnes ont manifesté le 24 novembre selon le ministère de l'Intérieur, la plupart du temps au nom d'une colère sincère, elles sont les grandes victimes des casseurs de samedi. Elles ne sont pas les seules. Ces dégradations auront des conséquences politiques. D'Emmanuel Macron, de Marine Le Pen, de Jean-Luc Mélenchon ou de Laurent Wauquiez, qui paiera l'addition ?

Dès les premiers affrontements des Champs-Élysées, [Christophe Castaner a pointé la responsabilité de Marine Le Pen](#). Vendredi, la présidente du Rassemblement national avait pris un risque. «Qu'est-ce qui justifie que le peuple français ne puisse pas manifester sur les Champs-Élysées, où beaucoup d'autres rassemblements (Coupe du Monde, Nouvel An...) ont lieu ?», avait-elle tweeté, comme si elle appelait, implicitement, à y manifester. [La députée du Pas-de-Calais s'éloignait, là, du positionnement qu'elle avait choisi jusqu'à présent](#). Certes, elle appelait le «peuple» à «se révolter» contre l'exécutif, mais en prenant toujours soin de rester mezza voce.

« **Cœur de la France** ». Pour elle, ce n'était pas la peine d'en rajouter : sociologiquement, le mouvement des Gilets jaunes est le plus proche de l'électorat du RN. «Cette France n'est pas en marge, c'est le cœur de la France. Les Français moyens, qui bossent, qui sont maltraités par l'Etat et les voyous... C'est notre électorat», décrivait il y a peu son conseiller Philippe Olivier, lui-même présent sur les Champs-Élysées samedi. Cette colère, selon lui, sème les germes de futurs succès électoraux. Dix ans après le succès de Nicolas Sarkozy, [Marine Le Pen, qui voit dans ce mouvement «le peuple central»](#), fait aussi le pari de la jonction entre les classes populaires et les couches moyennes. Mais les violences des Champs-Élysées donnent une réalité brutale et inattendue à sa rhétorique révolutionnaire en vue des élections européennes.

Comme elle, Jean-Luc Mélenchon et Laurent Wauquiez sont, depuis le début, aux aguets pour recueillir les fruits électoraux de ce mouvement très anti-Macron. Samedi, les leaders de La France insoumise et des Républicains ont eu une attitude très différente. «Le monde entier regarde la France des insoumissions et des révolutions, de retour dans les rues, qui refuse de payer les privilèges fiscaux des grandes fortunes. Le monarque président des riches reste seul dans son nuage lacrymogène», a tweeté Jean-Luc Mélenchon. [Après avoir hésité](#), la direction de LFI s'est engagée à fond dans le mouvement, très populaire dans ses rangs. Selon un sondage Odoxa-*Le Figaro* publié le 23 novembre, 97 % des sympathisants LFI le jugent justifié.

Le parti mélenchoniste ne croit pas à la structuration des Gilets jaunes. En agissant ainsi, il espère pouvoir, à terme, «abolir la frontière entre le peuple et la gauche des centres-villes», indique Manuel Bompard, le numéro deux du mouvement, et refermer la parenthèse ouverte en 2011 par le rapport polémique du think tank Terra Nova, proche du PS, qui préconisait d'abandonner le clivage des classes

sociales comme principale grille de lecture. Mais un autre procès le menace : celui de la cohabitation avec le RN et des groupuscules d'extrême droite.

Laurent Wauquiez, lui, est resté silencieux. [Le 17 novembre, il s'était affiché au côté des Gilets jaunes dans sa ville du Puy-en-Velay](#). Le soutien du président de LR était logique : [sa conquête du pouvoir, estime-t-il passe par la reconquête du monde du travail](#). Une semaine plus tard, il n'a pas réédité l'opération. S'il avait mis en garde contre le «risque de pourrissement», le 19 novembre, sur TF1, il n'a pas non plus exprimé de sympathie à l'égard des forces de l'ordre, qui ont repoussé les casseurs. Pour les Républicains, la journée de samedi a rendu la partition plus compliquée. A coup sûr, une partie de son électorat, attaché à l'autorité et à l'ordre, déplorera l'évolution du mouvement. Déjà avant samedi, s'il y était favorable, c'était dans une moindre proportion que les autres oppositions : 62 % des électeurs de François Fillon de 2017 le soutenaient, contre 77 % de ceux de Jean-Luc Mélenchon et 82 % de Marine Le Pen, selon une enquête Elabe-BFMTV.

Réponse nouvelle. Face à cette donne un peu différente, tout reste à faire pour Emmanuel Macron. Déjà très impopulaire, le chef de l'Etat a été un peu plus affaibli par cette crise, qui a montré à quel point il n'avait pas su rassembler les Français. Mardi, il tentera d'y apporter sa réponse. Selon le *Journal du dimanche*, il annoncera la création d'un Haut conseil pour le climat qui pourra «intervenir sur toutes les politiques publiques» et devra s'assurer de leur «soutenabilité sociale et économique». Depuis plusieurs jours, l'exécutif phosphore aussi sur l'organisation d'états généraux décentralisés, associant partenaires sociaux, élus, associations... «A mouvement nouveau, réponse nouvelle», explique-t-on à Matignon. «Si on ne veut pas que les citoyens basculent dans autre chose, il faut un vrai débat démocratique, reconnaît Aurélien Taché, député LREM du Val-d'Oise. On ne l'a pas fait depuis qu'on est arrivé au pouvoir ; on a délaissé le mouvement, on n'a pas fait la révolution démocratique qu'Emmanuel Macron avait promise dans son livre.»

«Cette crise anéantit encore un peu plus les forces modérées du paysage politique, analyse, de son côté, un proche du Président. Les forces républicaines n'arrivent pas à se reconstruire, la béance politique et intellectuelle est assourdissante. Marine Le Pen et Jean-Luc Mélenchon s'installent dans quelque chose de factieux et profitent de la polarisation aux extrêmes. Mais à force de pousser le curseur, on ignore comment l'opinion publique réagira...» Pour l'Élysée aussi, la question reste entière.

[Gilets jaunes: le ministre de l'Intérieur Christophe Castaner gère la crise en politique](#)

[Ivanne Trippenbach](#), [Ludovic Vigogne](#) avec Raphaël Proust

::: INTERNATIONAL

LE FIGARO – 26/11/2018

13 Brexit : Bruxelles tend son accord de retrait au Royaume-Uni

Les Vingt-Sept ont approuvé dimanche le document pour le divorce avec Londres. À charge pour Theresa May de le faire voter.

Maintenant, le plus dur reste à faire. Au terme d'un an et demi de négociations en dents de scie, [les Vingt-Sept et le Royaume-Uni ont validé dimanche l'accord de retrait](#) ainsi que la déclaration politique balisant les grandes lignes de la relation future entre les deux parties. Afin d'offrir des garanties à certains États membres et après que l'unité européenne se fut un peu effritée ces derniers jours, une déclaration à Vingt-Sept a aussi été ajoutée. Elle porte notamment sur la pêche et sur Gibraltar.

L'opération a été rondement menée. Le Conseil européen extraordinaire s'est achevé comme prévu à la mi-journée. Comme si, en dépit d'un accord somme toute assez favorable aux Européens, les Vingt-Sept souhaitaient ne pas s'appesantir sur ce Brexit qui restera comme un échec de l'Union européenne.

«Un moment triste», selon les mots de Jean-Claude Juncker et certainement pas «un moment de jubilation ni de célébration». «Il est tragique de voir le Royaume-Uni quitter l'UE après 45 ans», a aussi admis la chancelière allemande, Angela Merkel, quand le président français, Emmanuel Macron, a qualifié ce sommet de «grave», en appelant à nouveau à la refondation de l'Europe.

Ces messages s'adressent bien évidemment aux parlementaires britanniques qui seront amenés dans les prochaines semaines, les 10, 11 ou 12 décembre probablement, à ratifier, ou non, l'accord trouvé. Et ce, alors que toutes les incertitudes pèsent sur Theresa May. Celle-ci a d'ailleurs répété dimanche qu'il s'agissait du «meilleur accord possible» et du «seul accord possible». «Dans une négociation, vous n'obtenez pas tout ce que vous voulez. Je crois que les Britanniques comprennent cela», a-t-elle admis. Afin de ne pas brouiller les messages et de soutenir la première ministre britannique, les dirigeants européens ont veillé à passer sous silence le scénario noir d'un blocage à Westminster, qui est pourtant dans toutes les têtes. «Moins on en disait, mieux c'était, analyse un diplomate européen. C'est d'ailleurs ce que Theresa May avait demandé.»

Ainsi s'ouvre à Bruxelles une nouvelle période de grande incertitude. Tout le monde a désormais le regard tourné vers Londres. Les lignes rouges ont été réaffirmées dimanche. Pas question de rouvrir d'éventuelles négociations. Selon Jean-Claude Juncker, le «deal» est à prendre ou à laisser. «Ceux qui pensent qu'en rejetant l'accord, ils obtiendront un meilleur accord seront déçus», a-t-il déclaré à l'issue du sommet. Ce qu'a répété ensuite Theresa May. «Si les gens pensent qu'on peut encore négocier, ce n'est pas le cas», a-t-elle mis en garde. Mais qu'en serait-il en cas de changement de contexte politique en Grande-Bretagne?

Nous n'en sommes pas là. Les équipes de la Commission et du Conseil vont commencer à réfléchir au mandat qu'il convient d'établir en vue la négociation sur la relation future. Un mandat qui liera la Commission et qui ne sera pas simple à rédiger. «Il faut à la fois désimbriquer le Royaume-Uni de l'Union et, en même temps, tout le monde veut que la relation reste proche. Bref, il nous faut trouver le bon équilibre entre d'un côté l'exclusion et, de l'autre, l'ancrage qui est dans notre intérêt.» À sa façon, Donald Tusk a dit la même chose dimanche lorsqu'il a affirmé qu'Européens et Britanniques resteront «amis jusqu'à la fin des temps».

[Brexit : le sans-faute du tenace négociateur Michel Barnier](#)

[Anne Rovon](#)

Vous souhaitant une bonne journée.

Bien à vous,

Elena NATALITCH

Chargée de Communication

251, bd Pereire - 75852 PARIS Cedex 17

Tél. : 01 40 55 12 43

Fax : 01 40 55 12 40

elena.natalitch@medef-idf.fr

www.medef-idf.fr

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



Mouvement des Entreprises de France
MEDEF Ile-de-France

