

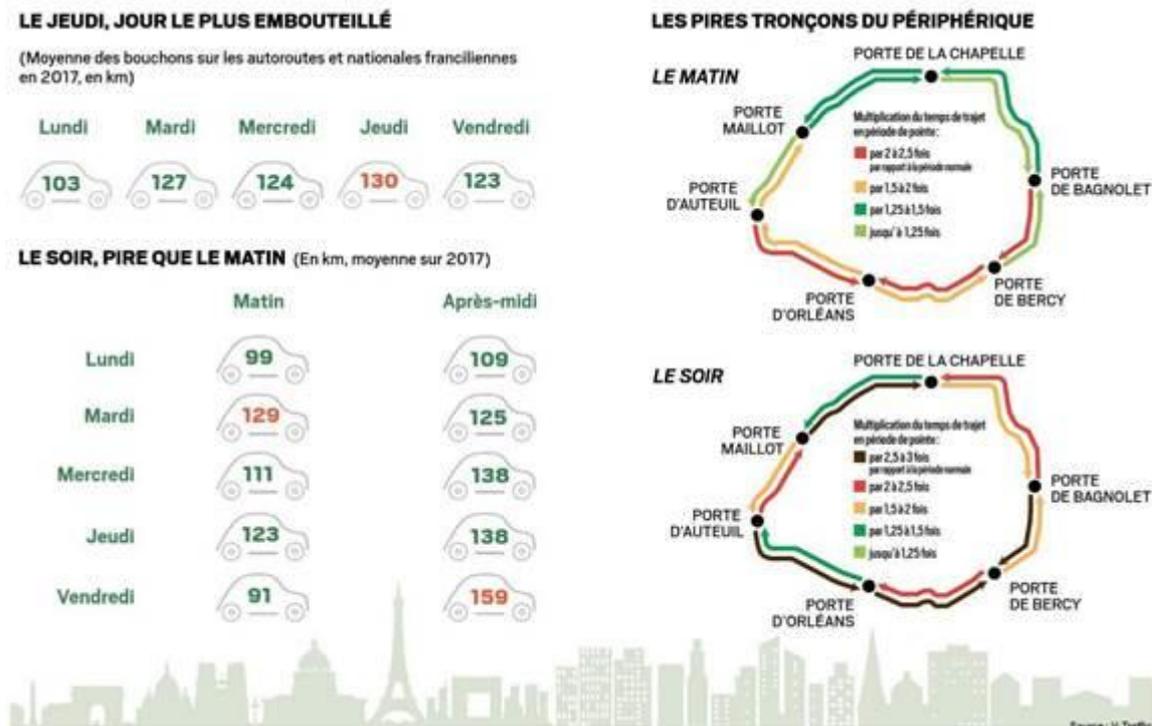
Table des matières

1	Embouteillages, ça s'aggrave !.....	2
2	Le plan Péresse pour les véhicules autonomes.....	5
3	A Paris, quelque 4.000 logements pourraient être construits à la place de garages	6
4	«Pour un Medef à la gouvernance collégiale, éloigné des sujets d'ego»	8
5	La Garantie jeunes, le dispositif de Hollande qui a fait ses preuves	9
6	Des décrocheurs reprennent confiance en eux grâce à la Garantie jeunes	10
7	SNCF : les syndicats remobilisent pour un lundi qu'ils veulent « noir »	12
8	Le gouvernement veut faire rouler des véhicules autonomes en France dès 2020.....	13
8.1	Bientôt des taxis amateurs à la campagne ?	15
9	UberPOOL, ça s'améliore	16
10	Bercy planche sur l'équité fiscale entre e-commerce et magasins traditionnels.....	17
11	Les ministres envoyés à la rencontre des Français	19
12	Macron et la gauche de gouvernement: les trois fractures	21
13	Iran : les pistes de Bruxelles pour répondre à Trump	22
14	Un gouvernement populiste en Italie ?	24

::: ILE-DE-FRANCE

LE JDD – 13/05/2018

1 Embouteillages, ça s'aggrave !



EXCLUSIF. Les bouchons ont augmenté de 10,5 % en 2017 en Île-de-France

En 2017, les conditions de circulation en Île-de-France se sont encore dégradées par rapport à 2016. Saturation progressive du réseau routier francilien, et notamment du périphérique, embouteillé jusqu'à 61 % aux pics horaires, temps perdu en hausse dans les embouteillages (jusqu'à 10 heures par semaine), dégradation accentuée de la circulation sur les grands axes – 159 km de bouchons le vendredi après-midi : l'étude de V-Traffic que le JDD a obtenue en exclusivité décrit une situation alarmante des conditions des déplacements automobiles en Île-de-France. L'étude, réalisée par l'application Web gratuite d'information routière, porte sur 836 km du réseau francilien (12 axes routiers) et se fonde sur des données anonymes issues des parcours de 1,4 million de véhicules franciliens équipés de GPS. D'autres data proviennent d'applications sur les téléphones mobiles rendues anonymes. « *En 2017, la situation s'est dégradée au-delà de ce que nous pouvions attendre* », expose Philippe Goudal, directeur de l'innovation chez Mediamobile/V-Traffic.

16 jours de travail perdus par an

L'étude de V-Traffic cite quatre cas d'école d'automobilistes qui, tous les jours, s'arment de courage pour aller travailler à Paris. Clément est le plus défavorisé des quatre. Résidant à Évry (Essonne), il emprunte l'A6 pour aller travailler à Paris, dans le 14^e. Chaque jour, il perd 32 minutes dans les embouteillages, soit 110 heures en un an: presque 16 jours de travail. Conditions difficiles de transport aussi pour Thomas, qui habite à Cergy (Val-d'Oise). Il prend l'A15 pour le 17^e : il perd 21 minutes par jour, 71 heures par an, un peu plus de 10 jours de travail.

Comment en est-on arrivé là? La situation s'est dégradée progressivement. L'étude de V-Traffic parvient à mesurer le « taux de congestion » d'un axe, c'est-à-dire la part du trajet soumis à embouteillages. Ce taux aux heures de pointe est en hausse, atteignant 27 % en 2017. Ainsi, 222 km connaissent des bouchons aux heures de pointe sur les 836 étudiés. Les axes franciliens sont particulièrement saturés dans le sens banlieue-Paris le matin. Ainsi la part d'embouteillages, lors des « pics horaires », a atteint, en 2017, 71 km de bouchons (69,5 km en 2016). Le soir, pour le retour Paris-banlieue, toujours lors des « pics », les embouteillages sont longs de 56,5 km (49,7 km en 2016).

L'axe le plus dégradé est l'A3

Sur l'A6, qui dessert un aéroport, des plateformes de fret, le marché de Rungis, la Francilienne, le pourcentage de temps perdu a atteint 108 % en 2017 dans le sens banlieue-Paris. Cela signifie que, pour un trajet de 30 minutes effectué dans des conditions fluides, l'automobiliste double son temps de trajet aux heures de pointe (62 minutes). Pour le trajet inverse Paris-banlieue, ce taux est de 40 % de temps perdu. La plus forte dégradation l'an dernier a été enregistrée par l'A3, dans le sens banlieue-Paris, avec un taux passant de 83 % à 100 % de temps perdu. Lot de consolation : l'Ouest parisien dispose de conditions de circulation automobile meilleures que le Sud ou l'Est francilien. L'A13, avec un taux de temps perdu de 40 % (banlieue-Paris), est en progression légère (41 % en 2016), mais la situation est difficile sur l'A12 dont le taux (banlieue-Paris) est de 74 % de temps perdu. Seule l'A14 – il est vrai payante et coûteuse – est à 9 % de temps perdu (banlieue-Paris), et 5 % (Paris-banlieue) en 2017.

Le vendredi après-midi, le plus embouteillé

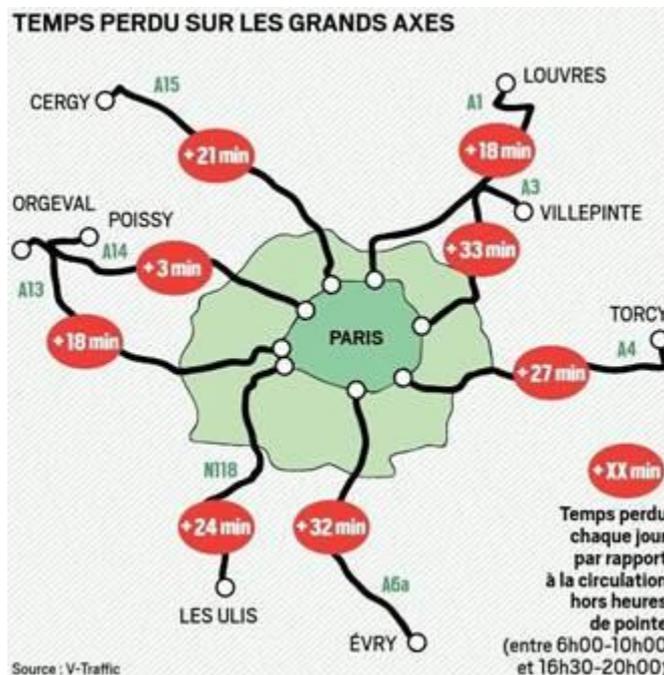
En Île-de-France, chaque jour de la semaine porte son fardeau. « *Nous avons été surpris de la forte hausse du nombre de kilomètres d'embouteillages supplémentaires. Surpris aussi que le mardi ne soit plus un jour calme* », souligne Philippe Goudal. L'étude de V-Traffic fait mention, en 2017, d'une hausse globale de 10,5 % des bouchons, soit 21 km supplémentaires aux heures de pointe par rapport à l'année précédente. En moyenne, c'est le jeudi le plus embouteillé, avec 130 km (122 km en 2016), puis viennent le mardi (127 km), et le mercredi (124 km). Le lundi n'est affecté que par 103 km d'embouteillages. Dans le détail, le vendredi après-midi, veille de weekend, est le plus embouteillé (159 km de bouchons, 140 km en 2016), le mardi matin s'étant beaucoup dégradé avec 129 km, le vendredi matin étant le plus calme, si l'on peut dire, avec 91 km de ralentissements.

Le 12 décembre, record battu

Certaines circonstances climatiques, sociales ou des événements officiels aggravent encore les conditions de circulation autour de la capitale. « *La moindre perturbation joue le rôle d'un grain de sable et désorganise le réseau. Ce qui témoigne de sa fragilité et de sa saturation* », observe Philippe Goudal. Les vacances de février 2017 (départs et retours) ont été sportives

avec 60 % de temps perdu. L'étude de V-Traffic indique que lors de la canicule du 19 au 30 juin, avec son épisode de pollution, de restriction de circulation et de baisse de la vitesse de 20 km/heure, les automobilistes ont perdu en moyenne plus de 8 heures dans leur voiture. Le 19 septembre, il a plu comme à Gravelotte. Bilan : 546 km de bouchons et 60 % de temps perdu. L'opération escargot menée

par les routiers contre la loi travail (12 septembre 2017) s'est soldée par 30 accidents, 260 km de bouchons, et 70 % de temps supplémentaire au volant. Mais l'enfer a été atteint le 12 décembre 2017 – le mois le plus chargé l'an dernier – lorsque se sont accumulées la grève des RER A et B et les restrictions de circulation liées au Sommet climat qui s'est tenu à Boulogne-Billancourt. On a enregistré 552 km de bouchons dès 9 heures du matin. À l'inverse, lors des vacances, en août, le pourcentage de temps perdu n'est que de 10 %.



Les raisons d'un fiasco

Comment expliquer une telle dégradation de la circulation automobile en Île-de-France? Il y a des raisons historiques lointaines. D'abord, les emplois sont à Paris et dans les Hauts-de-Seine (48,9 % des emplois franciliens), alors que les logements sont situés dans l'est et dans le sud (le phénomène s'aggrave). On cite aussi les failles des transports collectifs. Des raisons plus proches: un trafic poids lourds international qui emprunte le périphérique au lieu d'être dévié dès la Francilienne. Des raisons factuelles comme la baisse de vitesse de 20 km/h lors des canicules. Philippe Goudal, de V-Traffic, estime aussi que le nombre croissant de chantiers routiers contribue à cette dégradation. « Une fermeture de voie suppose des engorgements qui se propagent bien au-delà de l'axe sur lequel ont lieu les travaux. » En petite couronne, en 2017, on a ainsi compté 75 km de voirie affectés par les chantiers la nuit, 45 km le jour, contre respectivement 60 km et 30 km en 2016. Pour Pierre Chasseray, délégué général de 40 millions d'automobilistes, la fermeture des voies sur berges rive droite « a contribué très certainement à cette nouvelle dégradation de la circulation au-delà de Paris. Le trafic automobile s'est reporté sur le périphérique et sur les autoroutes qui y sont rattachées. »

Pour sortir de l'ornière des bouchons, les solutions sont peu nombreuses. Investir massivement dans le réseau routier ? Boucler la Francilienne semble hors de propos tant les associations y sont opposées. Améliorer le réseau de transports collectifs est une solution à moyen terme avec le Grand Paris Express : ses gares rapprochent logements, activités et emplois. Instaurer un péage ? C'est à l'étude. Reste le télétravail, le covoiturage, l'adaptation des horaires de chacun pour éviter les pics de circulation, et le vélo (mais Clément pourra-t-il faire deux fois 30 km à bicyclette, Évry-Paris et retour ?). Sans doute faudrait-il commencer par le commencement : redresser plus vite encore le réseau RER et le Transilien pour constituer une alternative crédible à la voiture.

52 %

Plus de la moitié du périphérique est congestionnée lors des pics horaires du matin. Le soir cette part atteint 60 %

50

C'est le pourcentage de routes d'Île-de-France congestionnées en 2017

RECORD 2017 562

C'est le nombre de kilomètres cumulés de bouchons le jeudi 21 décembre

HERVÉ GUÉNOT

LE JDD – 13/05/2018

2 Le plan Péresse pour les véhicules autonomes

Le véhicule de demain roulera sans conducteur. Et Valérie Péresse entend ne pas rater le coche. La présidente LR du conseil régional et d'Île-de-France Mobilités, l'autorité organisatrice des transports dans la région (ex-Stif), annonce au JDD son plan pour accélérer l'arrivée des véhicules autonomes : « *Nous sommes à la veille d'une profonde révolution des transports. Il est indispensable de prendre ce virage sans attendre. Nous allons donc investir 100 millions d'euros pour que l'Île-de-France devienne la première région du monde en la matière.* » Cette enveloppe ambitieuse, précise-t-elle, de « *booster l'industrie automobile française du futur* » et d'« *aider nos constructeurs à devenir des leaders mondiaux* ». Et ce grâce à un programme d'« *aménagement routiers et autoroutiers* » visant à équiper ces infrastructures des technologies nécessaires au développement de ces mobilités d'avenir. Une « *impulsion majeure* », dit-elle.

Fin mars, le président de la République s'est engagé à doter la France, dès 2019, d'un « *cadre législatif autorisant les expérimentations* » de véhicules de niveau 4 (autonomie quasi totale) sur les routes circulées. Cette catégorie dispense le conducteur humain de tout devoir de vigilance ; il peut reprendre le contrôle quand il le faut. Le niveau 5 correspond à une conduite exclusivement autonome en toute circonstance. Pour l'heure, la convention internationale de Vienne (1968) stipule que le conducteur doit toujours rester maître de son véhicule ; mais des assouplissements sont possibles dans les législations nationales.

Les grands axes de la stratégie gouvernementale seront présentés demain après-midi – lundi 14 mai – au ministère des Transports. La ministre Élisabeth Borne y accueillera, en effet, un colloque intitulé « Développement des véhicules autonomes ». La présidente d'Île-de-France Mobilités y participera. Valérie Péresse ne voit que des avantages à cette « *révolution des transports* ». La lutte contre la pollution d'abord : « *Le but est que les Franciliens laissent leur voiture au garage pour utiliser les futurs véhicules autonomes, lesquels seront zéro carbone.* » L'amélioration de la qualité de vie, ensuite : « *Les nouvelles mobilités permettront des déplacements moins chers et plus efficaces, grâce à la convergence des technologies ; les minibus autonomes, couplés au transport à la demande (digitalisé), pourront ramener les gens jusqu'à leur domicile, notamment en grande couronne.* » En outre, elle mise sur une résorption « *considérable* » des embouteillages. Car « *les véhicules autonomes doivent être avant tout un outil de*

la mobilité collective ou semi-collective (trois ou quatre passagers). On parle même de 'trains de navettes', c'est-à-dire du transport en commun sur autoroute ».

Enfin, Valérie Pécresse espère des retombées économiques et en matière d'emplois pour l'Île-de-France, énumérant « *l'émergence d'une nouvelle filière industrielle, le développement de la R & D, la structuration du secteur automobile* ». Un marché qui pourrait représenter 47 milliards d'euros dès 2020 et 515 milliards à l'horizon 2035, selon une étude récente du cabinet de conseil A.T. Kearney, citée par son cabinet. Renault et PSA ou l'équipementier Valeo, associé au groupe Safran, sont sur les rangs. « *Nous leur envoyons un message, souligne la présidente de Région : les grands industriels français doivent mettre le paquet sur les navettes ou les flottes de véhicules collectifs et ne pas se concentrer sur les véhicules autonomes haut de gamme.* » Les propriétaires exploitants de ces flottes pourraient être, classiquement, Île-de-France Mobilités ou des sociétés de taxis et de VTC, complète-t-elle.

Les 100 millions d'euros promis par la Région serviront principalement à financer la « *mise en place de voies dédiées, équipées de systèmes informatiques, sur les autoroutes franciliennes – en lien avec l'État [qui en est propriétaire] – et sur certaines routes gérées par les départements* », indique Valérie Pécresse. Les « pénétrantes » seraient les premières concernées : A1 entre Paris et Roissy, A6 entre Paris et Orly, A13 jusqu'à Saint-Quentin-en-Yvelines. Mais aussi l'A86 entre l'A1 et La Défense. Ainsi que les routes desservant les gares ou des sites touristiques d'importance. Les travaux pourraient être réalisés entre fin 2019 et début 2020 pour des expérimentations in situ dans la foulée. Ces aménagements supposent des « *systèmes de verbalisation automatisés* » permettant de sanctionner les véhicules ne transportant qu'un seul passager circulant sur ces voies réservées. La signalisation devra être reprise pour que le véhicule puisse échanger des données avec la route. En attendant, une « *première mondiale* » est prévue en 2018, à Vincennes, en site protégé, avec un test de train de navettes de deux constructeurs différents (Navya et Easymile). Sur l'esplanade de La Défense aura lieu une autre « *première mondiale* » début 2019 : l'autonomie totale ; la navette roulera sans agent à bord.

BERTRAND GRÉCO

LES ECHOS – 14/05/2018

3 A Paris, quelque 4.000 logements pourraient être construits à la place de garages



A Paris, 150.000 mètres carrés de toitures de garages, aujourd'hui occupés par des voitures, pourraient trouver un autre usage.

Aussi malvenus que les voitures dans la capitale, les immeubles garages pourraient être transformés en logements ou bureaux. Un réservoir de près de 2 millions de mètres carrés sous-utilisés.

Pourquoi les voitures auraient-elles la plus belle vue ? A Paris, certaines « ventouses », souvent bâchées, ont droit aux trop rares « rooftops » de la capitale. Ces autos très peu mobiles sont garées sur les toits d'immeubles construits à partir de la fin du XIX^e siècle et jusqu'en 1976, aux grandes heures du tout voiture, souvent par Peugeot, Renault ou Citroën, qui y affichaient d'ailleurs leurs enseignes.

Hôtels avec services

Comme des hôtels, ces superpositions de plateaux en béton armé, reliés par une rampe, proposaient aussi des services, des ateliers de réparation ou un dépôt d'essence derrière de belles architectures art déco ou modernes. Rue de Ponthieu, Auguste Perret signait en 1907 une façade de verre et de béton, démolie en 1960 ; 110 ans plus tard, l'architecte Manuelle Gautrand concevait sur les Champs-Élysées le C42, un show-room pour Citroën, aujourd'hui abandonné par la marque. Beaucoup ont été démolis, ceux qui restent sont au tiers vides et pour beaucoup en vente, faute de rentabilité : à peine 35 % des ménages parisiens possèdent encore une voiture, souvent garée en sous-sol ou dans la rue.

Un réservoir de 2 millions de mètres carrés

Une exposition au Pavillon de l'Arsenal, consacrée au passé et au possible futur de ces bâtiments, en recense environ 500, parfois cachés en cœur d'îlot, parfois ayant pignon sur rue. Ce premier comptage via des services de cartographie en ligne, les archives municipales et des visites permet d'estimer que 135 seraient transformables. Au moins une partie de ces quelque 2 millions de mètres carrés, dont 150.000 de toiture, pourraient donc trouver un nouvel usage. Même en perdant à chaque fois de 30 à 40 % de la surface construite, pour éclairer ces lieux en y creusant des patios ou des cours intérieures, le réservoir foncier, assez équitablement distribué sur tout le territoire parisien représente jusqu'à 4.000 logements.

Des exemples célèbres mais rares

Le journal « Libération » avait ainsi investi en 1987 un ancien garage transformé par Canal Architecture rue Béranger dans le 3^e arrondissement, en conservant l'accès des voitures aux quatre premiers niveaux, la rampe et bien sûr, la terrasse. Dans le 11^e, l'ensemble Breguet, qui abritait les voitures de La Poste a été restructuré en bureaux, après maintes péripéties immobilières par l'agence Reichen et Robert ; tandis qu'en 2018, Laurent Niget a fait muter le garage de la rue du Faubourg-Poissonnière en logements sociaux pour la Siemp. Au 100 rue Amelot, dans le 11^e, les 5.500 mètres carrés d'un garage Renault font partie des sites proposés par l'appel à projets Reinventer Paris 2. Les exemples ne sont pas légion, car la solution la plus simple est souvent de faire table rase.

Les commissaires de l'exposition, Colin Reynier et Leonard Lassagne et leur agence Data Architectes, montrent pourtant, maquettes et études de faisabilité à l'appui, qu'il est possible de faire muter, sans les démolir, les cinq typologies de garages qu'ils ont identifiées, selon la forme des immeubles longs, enclavés, mixtes, traversants ou profonds. Mieux : entre la démolition et la transformation, la réduction des émissions de carbone est de 40 %. Un chiffre qui n'est pas neutre pour une ville qui s'est fixé l'objectif de zéro émission en 2050.

Catherine Sabbah

::: MEDEF

LE PARISIEN – 14/05/2018

4 «Pour un Medef à la gouvernance collégiale, éloigné des sujets d'ego»



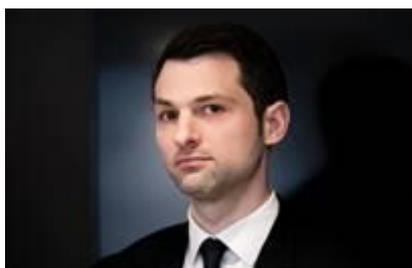
Patrick Martin est candidat à la présidence du Medef.

Dans une tribune au Parisien - Aujourd'hui en France, Patrick Martin, Fabrice Le Saché et Pierre Brajeux, candidats à la présidence du mouvement patronal, expliquent pourquoi ils présentent une candidature commune.

Face à l'ampleur des chantiers qui attendent [le prochain président du MEDEF](#), une alliance d'expériences, de parcours et d'expertises complémentaires est nécessaire. Aucune de nos entreprises ne se ressemblent : TPE dans le financement de projets pour Fabrice Le Saché, PME dans les services pour Pierre Brajeux, ETI dans le commerce et l'industrie pour Patrick Martin. En nous rassemblant, nous témoignons de ce que doit être le MEDEF, une maison commune pour représenter la diversité des entreprises quels que soient leur taille, leur secteur et leur ancrage. En nous rassemblant, nous préfigurons un MEDEF à la gouvernance collégiale, éloigné des sujets d'ego. En nous rassemblant, nous construisons un MEDEF modernisé pour mieux servir nos entreprises et notre pays.

Ce rassemblement est vital pour relever les défis qui s'imposeront au MEDEF dans les 5 prochaines années : restriction dans l'élaboration de la « norme sociale » au profit des branches et des entreprises en direct, remise en cause du paritarisme par le gouvernement. Le MEDEF doit évoluer pour continuer à être attractif auprès des entreprises et influent vis-à-vis des pouvoirs publics et de l'opinion.

Adapter la fiscalité à la réalité économique, œuvrer à davantage d'employabilité, profiter de l'Europe, intégrer l'économie des données et contribuer au défi climatique.



Fabrice Le Saché, candidat à la présidence du Medef.

Pour donner aux entreprises les moyens de leurs ambitions, nous positionnerons notre action sur cinq enjeux majeurs. Premièrement, une fiscalité capable de donner une impulsion forte à la rentabilité des entreprises et un rééquilibrage de la dépense publique vers l'investissement, particulièrement les infrastructures. Second enjeu, dans une période de croissance, nous considérons la question des compétences et de l'employabilité comme prioritaire. Elle doit être au cœur de notre engagement. Troisième enjeu, être plus actif en Europe et l'international, deux sujets oubliés de la campagne, qui représentent aussi bien une protection que des relais de croissance pour nos entreprises. Quatrième enjeu, l'économie de la donnée. Elle peut donner un avantage concurrentiel de quasi-rupture à ceux qui s'en empareront. Enfin, la transition climatique, opportunité inédite pour les entreprises et transition économique majeure pour tous les secteurs.

Nous proposons un MEDEF plus collégial, plus proche des entreprises, plus décentralisé, plus ouvert sur la société, indépendant financièrement des pouvoirs publics, qui réfléchisse de façon plus prospective et qui communique de façon moderne sur les défis de notre économie.



Pierre Brajeux, candidat à la présidence du medef.

Un trop grand nombre d'entreprises, même adhérentes, n'interagissent pas avec notre organisation, n'en comprennent pas l'utilité ou, pire, en ont une image négative. Pour mener à bien cette transformation, il faut nous rapprocher et nous appuyer fortement sur nos adhérents, dont le rôle évolue par le rapprochement des branches ou l'émergence du fait métropolitain et régional. La nécessité de bâtir une « offre de services » pour les entreprises est ainsi une évolution majeure à mener afin d'assurer notre attractivité. L'adhésion au MEDEF par militantisme n'est plus un moteur suffisant : les entreprises veulent disposer d'un retour sur investissement pour leur adhésion. Le MEDEF doit accompagner la révolution entrepreneuriale en cours et être en mesure de soutenir efficacement la croissance des TPE et des PME afin qu'elles deviennent les ETI et grands groupes de demain. En étant plus utiles, nous pourrions ainsi doubler le nombre d'entreprises représentées dans les 5 années à venir.

Patrick Martin est PDG d'un groupe spécialisé dans la distribution industrielle. Fabrice Le Saché est entrepreneur dans le digital et le climatique. Pierre Brajeux dirige une société de gardiennage et de sécurité privée.

∴ ÉCONOMIE

LE FIGARO – 14/05/2018

5 La Garantie jeunes, le dispositif de Hollande qui a fait ses preuves



Généralisé au 1er janvier 2017, ce mécanisme d'insertion professionnelle à destination des décrocheurs obtient des résultats encourageants qui restent à confirmer.

Parmi les nombreux dispositifs d'aide à l'insertion professionnelle des jeunes décrocheurs, la [Garantie jeunes](#) fait partie des rares à sortir du lot et sur lequel le gouvernement Philippe entend concentrer ses efforts. Généralisé en 2017 après une période d'expérimentation qui avait débuté en 2013, le dispositif a déjà accompagné quelque 200.000 jeunes âgés de 16 à 26 ans qui ne sont ni en emploi, ni en formation, ni en étude (NEET), sans soutien financier familial, en situation précaire. Et la cadence devrait

s'accélérer. L'exécutif s'est fixé l'objectif ambitieux d'atteindre 100.000 jeunes sur l'année 2018 et 500.000 sur tout le quinquennat dans le cadre du plan d'investissement dans les compétences (PIC).

Non sans raison. Le dispositif, financé par l'État et les fonds européens, a en effet obtenu un rarissime [satisfecit de la Cour de comptes](#) qui ne manque pourtant jamais une occasion de fustiger les «contrats aidés», ces emplois subventionnés coûteux et peu efficaces qui existent depuis les années 1980... Dans leur rapport thématique sur l'emploi des jeunes publié en 2016, les magistrats de la rue Cambon ont vivement recommandé de redéployer l'ensemble des crédits budgétaires alloués à l'insertion des jeunes «vers les dispositifs d'accompagnement les plus intensifs» comme... la Garantie jeunes.

Impact «positif et très significatif»

Outre l'allocation mensuelle d'un montant maximum d'environ 480 euros, un jeune qui bénéficie du dispositif accepte un accompagnement renforcé et continu par un conseiller d'une mission locale pendant une année. L'objectif visé? L'aider à se resocialiser, à reprendre confiance pour ensuite faciliter son insertion professionnelle dans une entreprise.

Et ça marche! Selon un rapport d'évaluation publié en février 2018 portant essentiellement sur la phase d'expérimentation avant 2017, l'impact sur le taux d'emploi est jugé «positif et très significatif» 16 mois après l'entrée dans le dispositif. La part des jeunes ayant trouvé un emploi est de 36,3 %, contre 29,2 % généralement pour cette population. En moyenne, 30 % des jeunes qui bénéficient de la Garantie jeunes se retrouvent en situation d'emploi, 9 % en formation et 4 % en contrat d'alternance, explique-t-on au ministère du Travail. Par ailleurs, 21 % d'entre eux ont effectué une immersion professionnelle d'au moins quatre mois. «Ils ont ainsi acquis une expérience qui leur permet d'être autonomes dans leur recherche d'emploi», précise la Rue de Grenelle. Enfin, avec un taux de rupture de seulement 13 %, les cas d'abandons restent limités.

Le rapport d'évaluation pointe néanmoins certaines faiblesses que les équipes de [Muriel Pénicaud](#) s'efforcent de prendre en compte depuis la généralisation. Par exemple, la sélection des jeunes. «Nous avons pris des mesures pour simplifier la procédure d'entrée en Garantie jeunes et contribuer ainsi à éviter que certains profils soient systématiquement écartés», explique le ministère. En outre, la qualité de l'accompagnement peut varier sur le territoire en raison de difficultés dans la mise en œuvre du dispositif. «Les vagues d'entrées sont de plus en plus importantes. Nous avons donc un enjeu de professionnalisation des missions locales. Des formations sont prévues pour les conseillers», ajoute-t-il. Dernier défi: la coordination des différents dispositifs d'accompagnement des jeunes.

[Manon Malhère](#)

LE FIGARO – 14/05/2018

6 Des décrocheurs reprennent confiance en eux grâce à la Garantie jeunes



Ce mécanisme d'insertion professionnelle permet à des jeunes sans travail ni formation de participer à des ateliers qui permettent de les stabiliser avant de les mener sur le chemin de l'emploi.

Steva, conseillère en insertion sociale et professionnelle, veut faire passer le message. «La [Garantie jeunes](#) est un tremplin vers l'emploi: elle permet de stabiliser le jeune en situation de grande précarité, lui donner confiance en soi et ensuite seulement de trouver un emploi», souvent en intérim, explique la jeune femme, en charge, avec trois autres personnes, de 200 jeunes bénéficiaires du dispositif à l'antenne de Viry-Châtillon de la mission locale Nord-Essonne. «Si le jeune n'a pas confiance en soi, pas même de logement, comment voulez-vous débiter par une formation?», insiste la conseillère qui se désole de voir que près de 10 % des jeunes acceptés dans le dispositif dorment dans la rue. «Il s'agit de prendre les jeunes et de les construire. Et pour ce faire, le collectif est la clé».

Durant le premier mois, les jeunes se retrouvent ensemble, chaque jour. Au début, ils travaillent [la confiance en soi](#), la motivation, les compétences, les règles de vie en entreprise avant de se concentrer sur des projets professionnels concrets. Témoignages de Julie, Elton, Nina, Mona et Noémie, cinq bénéficiaires qui en sont à des stades différents du parcours.

«La Garantie jeunes nous insère dans la vie d'adulte. Les ateliers nous apprennent par exemple à travailler en groupe ou à respecter les horaires, explique ainsi Julie, âgée d'une vingtaine d'années, qui, contrairement à d'autres, avait depuis longtemps un projet en tête: devenir agent d'escale aéroportuaire. Stone, mon conseiller, m'a aidée pour que je puisse faire une formation de trois semaines». Julie cherche désormais un emploi en intérim, passage obligé avant de tenter de décrocher un CDI.

Le parcours d'Elton est plus chaotique. «Je suis là depuis 2015. Ils m'ont aidé à trouver une carte de séjour, sortir de prison et trouver un logement, car je n'avais pas de famille ici», explique le jeune homme, d'origine étrangère, qui ne maîtrise pas bien le français. Elton, qui a dormi pendant trois mois dans la rue, commence seulement à sortir la tête de l'eau: il a décroché un [contrat de professionnalisation](#) en peinture et espère maintenant passer un CAP.

Déposer un CV: un défi

Nina, en fin de programme, vit pour sa part chez son grand-père. La jeune femme avait un CAP de sellerie générale en poche dont elle ne savait quoi faire. «Je n'aimais pas», confie-t-elle. Aujourd'hui, elle a trouvé une formation dans la petite enfance. «J'aurai des cours le matin et je travaillerai l'après-midi», souligne-t-elle, fière de son année sous la Garantie jeunes qui lui a permis de devenir «indépendante» et de «remplir des papiers». Assise à ses côtés, Mona, également en fin de parcours, insiste sur la «confiance que la mission locale lui a apportée» et se rappelle, non sans émotion, la première fois qu'elle a réussi à déposer un CV. Un vrai défi pour cette brunette qui monte aujourd'hui un dossier en vue de se professionnaliser dans le social.

Âgée de 24 ans, Noémie est quant à elle sortie du dispositif en mars. «C'est ma grande sœur qui m'avait orientée, car j'étais dans le flou total, se souvient-elle. On a fait des ateliers qui consistaient à échanger, à voir ce qu'on renvoyait aux autres.» Noémie, qui voulait s'orienter dans le secteur paramédical, a depuis décroché un stage en pharmacie. «Mon conseiller de la mission locale m'a soutenue, il venait me voir sur place. Et j'ai décroché un contrat d'alternance», explique-t-elle. Aujourd'hui, elle travaille en intérim en attendant les résultats du concours d'aide-soignante.

Manon Malhère

::: ENTREPRISES

LES ECHOS – 14/05/2018

7 SNCF : les syndicats remobilisent pour un lundi qu'ils veulent « noir »



+VIDEOS. Les syndicats ont appelé ce lundi à une « journée sans cheminots ». Le trafic sera plus perturbé que lors des récentes journées de mobilisation.

Ce lundi ne sera peut-être pas tout à fait une « journée sans cheminots » et donc sans trains, comme l'avaient appelé de leurs vœux les syndicats de la SNCF. Mais au vu des chiffres de prévisions du trafic, la mobilisation rebondit au sein de l'entreprise ferroviaire. Celle-ci prévoit ainsi pour ce 14 mai seulement 1 Transilien sur 3 en Ile-de-France et 1 TER sur 3 en régions. Côté grandes lignes, il faut tabler sur 1 TGV sur 3 et 1 Intercités sur 5, tandis qu'à l'international 2 trains sur 5 seront en circulation.

Grâce à cette nouvelle journée d'action renforcée, l'intersyndicale de la SNCF entend mettre la pression sur le gouvernement, après [les réunions bipartites du 7 mai avec Edouard Philippe](#) qui se sont avérées de leur point de vue décevantes. Le Premier ministre avait alors laissé la porte ouverte à des aménagements à la marge de la réforme du rail, pouvant être intégrés via des amendements lors de l'examen du texte au Sénat fin mai. Mais il n'avait laissé entrevoir aucune concession d'envergure.

Vendredi, deux organisations syndicales seulement - la CFDT et l'Unsa - avaient accepté de venir présenter au ministère des Transports leurs propositions d'amendements. La CGT - première force syndicale de l'entreprise - et SUD-Rail ayant boycotté la réunion.

Une note interne qui inquiète

La grogne des cheminots pourrait encore s'intensifier, alors que « Le Parisien » a fait état dans son édition de dimanche d'une note de travail interne à la SNCF que les syndicats ont dénoncé comme ouvrant la voie à une privatisation. Une crainte qu'ils évoquent régulièrement depuis qu'a été actée la transformation de l'entreprise en « société nationale à capitaux publics », et balayée d'un revers de la main tant par le président du directoire du groupe Guillaume Pepy que par l'exécutif.

Selon ce document, la SNCF aurait demandé au gouvernement de limiter l'incessibilité de l'entreprise publique au seul [holding](#), laissant la porte ouverte à l'ouverture du capital de SNCF Mobilités - l'opérateur chargé de faire circuler les trains - ou de SNCF Réseau - le gestionnaire d'infrastructure.

Une hypothèse qui a provoqué la consternation côté syndicats, même si la SNCF assure que sa « position n'a pas changé » et affirme que « le point technique traité lors de [cette] réunion renvoyait à une exigence : s'assurer que la rédaction de la loi n'empêche pas la SNCF, comme elle a pu le faire en tant qu'établissement public industriel et commercial, de céder des actifs (parts de filiales par exemple) hors du domaine ferroviaire ».

« Les trois entreprises SNCF, SNCF Mobilités et SNCF Réseau sont et resteront 100 % publiques et incessibles : ce n'est pas seulement une promesse, c'est ce que nous avons inscrit dans la loi votée à l'Assemblée nationale. Nous le confirmerons lors du débat au Sénat », a de son côté confirmé sur Twitter Elisabeth Borne.

Début de la consultation

Mais dans un contexte social déjà tendu, la sortie de cette note, qui évoque aussi la possible filialisation de l'activité des trains régionaux TER - là encore démentie - ou une gestion des gares par une filiale de SNCF Réseau, accentue encore la défiance vis-à-vis de la direction.

Ce lundi marquera également le début de [la consultation interne lancée par les syndicats](#) de la SNCF qui s'achèvera le 21 mai. Les salariés sont appelés à se prononcer « pour ou contre le pacte ferroviaire porté par le gouvernement ». Guillaume Pepy a déjà fait savoir que son résultat n'aura aucun impact. En attendant, deux nouvelles journées de grève sont programmées les 18 et 19 mai.

VIDEOS // <https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/0301670560870-sncf-les-syndicats-remobilisent-pour-un-lundi-qui-veulent-noir-2175421.php>

Elsa Dicharry

LES ECHOS – 14/05/2018

8 Le gouvernement veut faire rouler des véhicules autonomes en France dès 2020



+VIDEOS. Mandatée par le gouvernement pour définir une stratégie nationale pour le véhicule autonome, Anne-Marie Idrac doit présenter ses conclusions ce lundi.

Des voitures autonomes dès 2020 sur les routes françaises. C'est l'objectif avancé par Anne-Marie Idrac, qui doit présenter ce lundi les conclusions de sa mission sur le véhicule autonome, en présence des ministres Bruno Le Maire, Elisabeth Borne et Mounir Mahjoubi. Un domaine explicitement pointé par Emmanuel Macron comme prioritaire pour l'Hexagone. « *La France doit être à la pointe de l'expérimentation et de l'industrialisation* », [insistait le chef de l'Etat en mars dernier](#).

Nommée en novembre dernier « haute responsable pour la stratégie nationale de développement des véhicules autonomes », l'ancienne ministre a élaboré un document d'une centaine de pages, listant l'ensemble des actions publiques à entreprendre pour rendre l'objectif possible. « *C'est une vision commune de l'ensemble des acteurs français sur la stratégie que doivent adopter les pouvoirs publics* », dit-elle, dans un entretien exclusif aux « Echos ».

Mesures incluses dans la loi sur les Mobilités

Il y a urgence, car 2020, c'est demain : il s'agit à la fois de faire évoluer le cadre législatif et réglementaire, d'établir le cadre des expérimentations et d'intégrer à la réflexion toute une série de sujets, comme le traitement des données, la cybersécurité, la connexion avec les infrastructures, la cartographie, etc. Le tout en coordination avec les instances internationales, notamment l'ONU et l'Europe.

Très attendu, le document comporte toute une série de propositions à mettre en oeuvre dans des délais relativement courts : certaines mesures seront incluses dans la Loi d'orientation des Mobilités (LOM), [qui doit être présentée en conseil des ministres d'ici à l'été](#) . Il s'agit de permettre, « d'ici à 2020-2022 », la circulation de véhicules individuels autonomes de niveau 3 (le conducteur peut déléguer la conduite, mais doit être capable de reprendre le contrôle à tout moment) et de niveau 4 (le véhicule peut être totalement autonome, mais seulement sur certaines portions de route), sur une échelle qui en compte 5 : une échéance correspondant aux [ambitions commerciales des constructeurs comme PSA ou Renault](#) .

A la même date, des navettes autonomes devront aussi pouvoir circuler, ainsi que des véhicules de transport de marchandises.

Adaptation du code de la route

Pour cela, le code de la route et le permis de conduire devront être adaptés : des groupes de travail seront mis en place, qui devront rendre leurs conclusions avant la fin de l'année. L'obligation d'informer tout acheteur d'un véhicule neuf sur les fonctions de conduite autonome sera inscrite dans la LOM.

Autre vaste champ à défricher, la question de la responsabilité : si le document conclut que le régime de responsabilité civile du conducteur, telle qu'il existe aujourd'hui dans la loi (via l'obligation d'être assuré), est suffisant pour couvrir la conduite autonome, ce n'est pas tout à fait le cas de la responsabilité pénale : relève-t-elle du conducteur, du fournisseur du logiciel, du constructeur ? Les mêmes groupes de travail devront examiner la question, et proposer des adaptations à la loi, si besoin.

Expérimentations simplifiées

Avec une exception pour [les expérimentations](#), qui seront traitées par la LOM : le rapport propose que la responsabilité soit assumée par le titulaire de l'autorisation, via son engagement à assurer la sécurité de l'expérimentation. De quoi simplifier le cadre actuel des expérimentations et satisfaire les acteurs du secteur. Emmanuel Macron avait de son côté indiqué en mars que le cadre législatif serait adapté dès 2019 pour autoriser les expérimentations sans conducteur attentif, une disposition qui sera, elle, incluse dans la loi Pacte (plan d'action pour la croissance et la transformation des entreprises).

Enfin la LOM devrait aussi cadrer les conditions d'accès aux données produites par les véhicules, que ce soit pour des missions de service public (sécurité routière, gestion de trafic), des enquêtes sur des accidents, ou pour une utilisation commerciale.

Une trentaine de chantiers

Plus généralement, le rapport préconise la réalisation de plusieurs études d'ici à la fin de l'année (cybersécurité, équipement de certaines infrastructures, impact économique sur la filière), la mise en place d'un cadre pour le financement public (200 millions d'euros ont déjà été financés dans le cadre de différents appels à projets, rappelle-t-il), ou encore la mise en commun de certaines « briques » issues des expérimentations. Au total, une trentaine de chantiers à mettre en oeuvre sans tarder.

VIDEO. Faut-il une alliance française dans la voiture autonome ? L'analyse de Jacques Aschenbroich, PDG de Valeo (15 mars 2017) // <https://www.lesechos.fr/industrie-services/automobile/0301670452851-le-gouvernement-veut-faire-rouler-des-vehicules-autonomes-en-france-des-2020-2175616.php>

Anne-Marie Idrac : « L'acceptabilité du véhicule autonome est fondamentale » // <https://www.lesechos.fr/industrie-services/automobile/0301670589089-anne-marie-idrac-lacceptabilite-du-vehicule-autonome-est-fondamentale-2175615.php>

Anne Feitz

LE PARISIEN – 12/05/2018

8.1 Bientôt des taxis amateurs à la campagne ?



Pour lutter contre les « zones blanches en matière de transports », un projet de loi pourrait être déposé avant l'été pour devenir chauffeur de taxi dans les campagnes.

La mesure, qui suscite des réactions mitigées, ne concernerait que des « zones blanches de transports », selon le gouvernement.

Et si demain, chacun d'entre nous pouvait en toute légalité devenir chauffeur de taxi dans les campagnes dépeuplées ? L'idée, évoquée en décembre dernier lors des Assises de la mobilité, vient d'être proposée par le gouvernement aux organisations du secteur [dans le cadre de la future loi sur les mobilités \(LOM\)](#) prévue pour l'automne prochain. Un projet de loi pourrait être déposé avant l'été. Objectif ? Lutter contre les « zones blanches en matière de transports » selon l'expression de la ministre Elizabeth Borne qui compte délimiter clairement les secteurs concernés en France. Le principe suscite déjà de nombreuses réactions.

Beaucoup de questions en suspens

Ce serait une première en France. Jamais un tel dispositif n'a pour l'instant été expérimenté. En clair, l'offre pourrait être mise en place dans les campagnes où l'offre de taxi est rare et chère, où le système de transports en commun ne maille pas le territoire. Le système pourrait par ailleurs être subventionné par les collectivités. Une condition pour être chauffeur : ne pas avoir de casier judiciaire. Mais de nombreuses questions restent en suspens. Combien de territoires pourraient être concernés ? Quels seraient les critères pris en compte pour les chauffeurs potentiels ? Combien seraient payés ces non-professionnels ?

En zone rurale, les taxis transportent surtout des malades

Pour l'heure, le gouvernement entretient le flou. « Nous allons réfléchir aux conditions de mise en œuvre », expliquait-on hier dans l'entourage de la ministre Elizabeth Borne. Priorité est donnée aux « solutions innovantes pour réaliser du transport occasionnel à la demande », insiste-t-on seulement.

Le ministère joue déjà au démineur face à une très prévisible opposition des représentants de la profession de taxi. « Ce sera tout sauf une concurrence déloyale ! », prévient-on. Avec un argument massue : 90 % des taxis en zones rurales réalisent leur chiffre d'affaires grâce à la sécurité sociale, en véhiculant des malades, les trajets étant remboursés par l'assurance maladie.

Les associations saluent l'idée

« A la campagne, il n'y a pas assez de taxis. Pour l'instant, chacun fait comme il peut. C'est le système D qui prévaut », explique François Carly, directeur de l'association Défi mobilité, basé près de Saint-Omer (Pas-de-Calais), qui travaille avec une population de demandeurs d'emploi non-véhiculés. Lui attend des précisions mais se félicite d'une « bonne idée qui pourrait intéresser de nombreuses personnes », souvent réduites à faire du stop, à marcher, ou à se faire conduire par des proches.

Même constat du côté de l'association des maires ruraux de France. « Pourquoi ne pas le tester ? Mais ce ne serait pas non plus la solution miracle », nuance Cédric Szabo, directeur de l'association qui

déplore le manque de transports en commun en zone rurale et rappelle que « 98 % de la mobilité en milieu rural est liée à l'usage de véhicules individuels ».

Les syndicats de taxis vent debout

« Quelle idée loufoque ! », s'étrangle Antony Di Toro, chauffeur de taxi dans un bourg de 1 000 habitants, entre Nice (Alpes-Maritimes) et Digne (Alpes-de-Haute-Provence) et membre de la Fédération des taxis indépendants. « Je suis moi-même un taxi de village et je ne vois pas comment ces amateurs, qui ne paieraient donc pas leur licence, pourront s'en sortir financièrement. Je gagne 5 € par mois seulement grâce au transport occasionnel ». Lui, qui exerce une activité d'autocariste à côté de son activité de taxi reconnaît que « sans la sécurité sociale, ce serait impossible de survivre en zone rurale ». Et de prévenir, d'emblée : « si le gouvernement met cette idée en application, les chauffeurs de taxi risquent de semer [une véritable pagaille comme lors de l'opposition à Uber et aux VTC](#) ».

Bérangère Lepetit

LE PARISIEN – 14/05/2018

9 UberPOOL, ça s'améliore



Pour vos rendez-vous, l'application UberPOOL pourra désormais vous proposer un lieu de rendez-vous situé dans un rayon de 250m maximum pour réduire le nombre de détours

Le service de courses partagées d'Uber essayait des critiques des chauffeurs comme des utilisateurs. De nouvelles règles entrent en vigueur ce lundi.

Il faudra désormais marcher (un peu) pour avoir une course à petit prix. Mais pour gagner de précieuses minutes et éviter des détours intempestifs.

A partir de ce lundi, Uber modifie les règles de son service de trajet partagé, Uber POOL. Quand vous commanderez un chauffeur, l'application pourra vous proposer un lieu de rendez-vous situé dans un rayon de 250 m maximum de votre point de départ. Et pour trouver le chauffeur dont le trajet est le mieux adapté au vôtre, vous pourrez patienter jusqu'à deux minutes maximum, au lieu de 30 secondes aujourd'hui. Des améliorations qui devraient permettre de gagner du temps et de mieux coordonner les courses des différents passagers.

« Les chauffeurs et les utilisateurs se plaignaient des détours qui devaient être faits pour récupérer quelqu'un qui habite une rue à sens unique par exemple » détaille Roch de Longeaux, le directeur des opérations France.

« Nous avons testé cette amélioration dans quelques villes américaines ou à Sydney en Australie. Nous avons observé une diminution de 30 % des détours. A la fin de la journée, le chauffeur peut gagner 45 minutes », promet-t-il. Soit une course supplémentaire.

28% moins cher en moyenne qu'un trajet avec un chauffeur privé pour un passager unique

Le tarif, lui, ne va pas changer. Il reste en moyenne 28 % moins cher pour le passager qu'un trajet avec UberX, le service avec chauffeur privé pour un passager unique.

UberPOOL existe depuis fin 2014 à Paris. « Nous avons lancé le service parce que nous nous étions aperçu que dans la région parisienne, il y avait beaucoup de trajets qui allaient dans le même sens, ajoute Roch de Longeaux. Par exemple, des trajets Boulogne - centre de Paris en début de soirée».

Aujourd'hui, c'est d'ailleurs la capitale française qui enregistre le plus grand nombre de trajets en course partagée dans le monde. Soit 30 % de l'activité d'Uber dans la capitale, là où la marque de chauffeur VTC enregistre environ 20 % ailleurs. Des courses généralement réalisées en fin de soirée, de Paris à la petite couronne, par des banlieusards qui rentrent en taxi - faute de transports adéquats ou adaptés - pour un prix encore raisonnable.

La commission des chauffeurs variera de 10 à 35% en fonction du nombre de passagers

Mais les chauffeurs n'ont pas toujours été séduits par les courses partagées. En janvier dernier, une partie d'entre eux ont occupé les locaux pour demander [l'arrêt immédiat du service](#). Ils assuraient n'être payés que « 80 centimes le kilomètre avec une commission de 35 % » avec UberPOOL contre « 1,05 euro le kilomètre et 25 % de commission » pour l'offre classique. Contactés, les syndicats de chauffeurs VTC n'ont pas répondu à nos demandes.

La direction, elle, assure avoir « apporté deux améliorations ». Elle explique faire varier de 10 à 35% les frais de service (la commission) en fonction du nombre de passagers « pour que les chauffeurs gagnent un montant égal à celui d'une course UberX ». De plus, sur l'application, sont désormais explicitement indiqués « les frais de service et le montant total de la course au fur et à mesure que les chauffeurs acceptent les différentes courses ». Selon Uber, 78% d'entre eux apprécieraient ce nouveau système pour leur rentabilité.

Jila Varoquier

LES ECHOS – 14/05/2018

10 Bercy planche sur l'équité fiscale entre e-commerce et magasins traditionnels



L'Inspection générale des finances (IGF) doit faire des propositions pour alléger les prélèvements supportés par les magasins physiques en vue du projet de loi de finances. Son rapport, attendu en juin, devra aborder l'équité avec le commerce électronique.

Comment utiliser le levier fiscal pour enrayer le déclin du commerce traditionnel. Alors que le gouvernement vient de lancer un plan pour revitaliser les centres-villes, Bercy est en train de passer en revue les prélèvements fiscaux pesant sur les commerçants. Matignon a confié une mission à

l'Inspection générale des finances (IGF), dont les conclusions sont attendues d'ici au mois de juin, avec l'objectif de proposer des ajustements pour le prochain projet de loi de finances à l'automne. Dans la lettre de mission, cet examen se justifie par les « *mutations* » qui traversent le commerce et par la « *dévitisation des centres-villes* », frappés par la vacance commerciale.

Equité avec le commerce en ligne

Par le passé, le débat s'est souvent cristallisé sur l'opposition entre commerces de centre-ville et de périphérie. Le gouvernement souhaite cette fois aborder [la question de l'équité avec le commerce en ligne](#), qui menace de nombreuses surfaces commerciales. Le rapport Marcon sur la revitalisation des centres-villes, remis en mars, a mis le doigt sur le cadre fiscal, [un point souligné de longue date par les professionnels](#). La Fédération du commerce et de la distribution (FCD) avance que les magasins physiques acquittent environ 1 % de leur [chiffre d'affaires](#) - soit l'équivalent ou presque de la [marge nette](#) de la grande distribution - en impôts locaux et Tascom, la taxe sur les grandes surfaces. A l'inverse, les « pure players » de l'e-commerce ne sont taxés que sur leurs entrepôts et à des taux moindres.

Un point sur lequel Bercy devrait se pencher, puisque l'IGF doit examiner les « *effets d'une fiscalité spécifique des entrepôts, sans nuire à la compétitivité des secteurs de la logistique et de la distribution en France* ». La lettre de mission suggère en outre « *une réforme profonde* » de la Tascom, héritée de la taxe professionnelle en 2010. Son produit est passé de quelque 600 millions d'euros en 2011 à presque 1 milliard aujourd'hui.

« Fiscalité d'un autre siècle »

Auditionné par la mission, le Conseil du commerce de France (CdCF), qui revendique 70 % des emplois dans le commerce, a dénoncé « *une fiscalité d'un autre siècle* ». Ses représentants ont proposé de modifier l'assiette de la taxe foncière pour s'appuyer sur le chiffre d'affaires ou la [valeur ajoutée](#). « *Avec la fin de la taxe d'habitation, la tentation sera lourde pour les maires de relever la taxe foncière* », redoute le CdCF, comme beaucoup de fédérations professionnelles.

Ces travaux ne pourront faire l'impasse sur le chamboulement engagé par ailleurs dans les impôts locaux, entre [les réflexions sur la compensation de la taxe d'habitation](#) pour les communes et une autre [mission de l'IGF sur les impôts de production](#) qui pèsent sur les industriels.

Ingrid Feuerstein

::: POLITIQUE

LE PARISIEN – 14/05/2018

Pourquoi envoyer tous les ministres sur le terrain, à la rencontre des Français : il y avait un déficit d'explication ?

Benjamin Griveaux. Non. Mais il faut rappeler ce qui a été fait et surtout dire ce qu'il reste à faire les quatre prochaines années. L'objectif est aussi de montrer qu'il y a une cohérence dans l'action gouvernementale. Par exemple quand Bruno Le Maire veut transformer le modèle économique, si les autres ministres ne font pas ce qu'il faut dans leur secteur, il n'y arrivera pas. Chaque ministre n'est pas seul dans un couloir de nage à juste regarder ce qu'il se passe dans les autres couloirs. Et chacun est capable d'expliquer la totalité de la politique du gouvernement.

Certains ministres ont-ils été réticents ?

Beaucoup n'avaient jamais appartenu à un gouvernement, et jamais fait un tel exercice. Mais je n'ai aucun doute, ça se passera bien. Ils auront des fiches thématiques pour avoir les sujets bien en tête. Et je passerai un peu de temps au téléphone avec ceux qui sont demandeurs pour leur raconter comment ça se passe pour moi. Je ne suis pas un porte-parole solitaire, on doit tous pouvoir porter la parole du gouvernement.

Dans ce climat de grogne sociale, certains ne craignent pas de se voir interpellés par des cheminots ou des professions en colère ?

Si on a peur, on va faire autre chose et on arrête tout ! Si des gens empêchent la tenue de réunions, ce serait une conception particulière de la démocratie. On n'a jamais peur des questions des Français. On a des désaccords avec des citoyens ou avec des organisations syndicales, mais on les assumera.

Vous êtes sûr que tous les ministres réussiront à convaincre sur tous les sujets ?

Oui. Moi, à chaque fois que j'ai fait une telle opération, je disais que je n'étais pas là pour convaincre mais pour expliquer les choses. Après, chacun se fait sa propre conviction, le but n'est pas d'avoir un unanimité de façade en sortant. Et les gens sont intéressés, à en croire l'affluence avec des pics de 300 personnes ou Toulouse et Lyon. En plus ils viennent avec un ton courtois même s'ils ne sont pas d'accord, ce qui change de l'agressivité à l'Assemblée Nationale ou sur les plateaux de télévision...

D'après votre expérience, quelle est la composition des auditoires ?

Il y a environ un tiers de « marcheurs » et deux tiers de personnes lambda, dont certains politisés. A Tours, par exemple, j'avais un ancien candidat des Insoumis. Mais il y a beaucoup de citoyens non encartés.

De quoi vous parlent le plus ces Français ?

De thèmes d'actualité comme la [CSG et la taxe d'habitation](#), mais aussi de sujets assez loin de ce que racontent les médias en continu, comme le handicap. Il y a douze millions de Français qui souffrent d'un handicap en France, soit en moyenne un par famille. On me parle aussi du [service national](#), c'est du quotidien pour beaucoup d'étudiants ou pour leurs parents. J'ai demandé que les questions posées aux ministres soient recensées pour qu'on ait un panel des sujets qui reviennent le plus, notamment ceux qu'on n'a pas vus mais qui sont dans les interrogations des Français.

L'attaque terroriste samedi à Paris ne change pas votre dispositif ?

[Le président de la République l'a dit](#) : pas question de céder le moindre pouce de terrain aux ennemis de la liberté et de la démocratie. Comme pour tout déplacement de ministre, et tout évènement public, toutes les dispositions nécessaires sont prises pour assurer la sécurité et le bon déroulement des rencontres. Celles-ci se tiendront exactement comme prévu.

Nicolas Berrod et Henri Vernet

12 Macron et la gauche de gouvernement: les trois fractures



En matière de démocratie sociale, de religion ou d'accueil des migrants, la politique mise en oeuvre par le Président depuis un an a profondément heurté la gauche

Emmanuel Macron, candidat « et de droite et de gauche », a été élu président de la République le 7 mai 2017, en grande partie avec des voix de gauche. Un an plus tard, ceux-ci ont dû déchanter, certains s'estimant même trahis.

Un an après la victoire d'Emmanuel Macron, la gauche de gouvernement est amère. Elle a apporté, il est vrai, un gros contingent de voix à l'ancien ministre de François Hollande en 2017. Au premier tour de l'élection présidentielle, 45 % des électeurs d'Emmanuel Macron avaient voté pour François Hollande en 2012 (contre 18 % pour Nicolas Sarkozy), selon une étude Harris Interactive.

Un an plus tard, voilà la gauche socialiste cocue. « Emmanuel Macron mène une politique exclusivement de droite », constatait Olivier Faure, dimanche 6 mai, sur France Inter. Le désappointement va bien au-delà de la politique économique du pouvoir macroniste. D'ailleurs, de nombreux socialistes se sont convertis au libéralisme durant le précédent quinquennat, ce n'est donc pas là que la politique d'Emmanuel Macron blesse. En revanche, le nouveau Président a remis en cause, sans crier gare, quelques valeurs de gauche...

Il a d'abord heurté les fidèles de Michel Rocard. Alors qu'il était ministre de l'Economie, Emmanuel Macron disputait à Manuel Valls, qui fut un leader des jeunes rocardiens dans les années quatre-vingt, l'héritage de l'ancien fondateur du PSU. On se souvient d'un [colloque au Sénat, en septembre 2016](#), où il appelait avec énergie à « poursuivre » l'œuvre de l'ancien Premier ministre, disparu deux mois plus tôt. « Il est celui qui m'a fait venir dans l'action politique », assurait-il alors, énumérant les raisons de « lui être fidèle ». Un exercice de séduction à l'égard des nombreux rocardiens présents dans la salle, qui a porté ses fruits. Certaines figures de la deuxième gauche l'ont soutenu pendant la campagne présidentielle, de Nicole Notat, ancienne secrétaire générale de la CFDT, à Jean-Paul Huchon, ancien directeur de cabinet du Premier ministre.

Méthode réformatrice. Or, dans la pratique du pouvoir, c'est peu dire qu'Emmanuel Macron n'a guère « poursuivi » l'œuvre de Michel Rocard. Certes, le Président récemment rendu hommage, en Nouvelle-Calédonie, à l'artisan des accords de Matignon (1988). Mais à Paris, sa méthode réformatrice est très éloignée de la méthode rocardienne. [En faisant fi des syndicats pour réformer le Code du travail ou la SNCF, Emmanuel Macron semble davantage rechercher l'affrontement que le compromis.](#) « A Matignon, on passait notre temps à négocier, se souvient Jean-Paul Huchon. Rocard, dont on ne peut pas dire qu'il n'a rien fait, négociait, négociait, négociait... » « Macron ne peut pas être rocardien, car il n'est pas du tout social-démocrate, assène l'ancien ministre Michel Sapin. Pour la simple raison qu'il ne respecte pas les corps intermédiaires ». « Il considère que les syndicats sont un frein à la réforme, il est devenu un partisan du non-accord, y compris avec la CFDT », poursuit cet ancien rocardien.

De fait, le traitement infligé à la centrale de Laurent Berger, syndicat réformiste proche du PS, déplaît profondément. « La CFDT dans la rue avec les autres syndicats, cela permet à Macron d'être seul sur le podium réformiste », décrypte et déplore le député PS Boris Vallaud. « Nous, ce qui nous importe, c'est

de mettre en œuvre nos réformes, réplique un pilier LREM de l'Assemblée nationale, préférant garder l'anonymat. Si on donne la main aux syndicats, ces réformes ressortiront en miettes, il n'en restera que 30 %. Par ailleurs, le syndicalisme français est aujourd'hui dans un état calamiteux, peu représentatif et profondément divisé ».

Eloge du christianisme. Emmanuel Macron n'a pas déçu que la deuxième gauche : son discours devant les évêques de France, au collège des Bernardins, le 9 avril, a été ressenti comme [une faute grave, voire un affront au sein de la gauche la plus attachée à la laïcité](#). Cet éloge du christianisme et de la place de l'Eglise dans l'histoire de France, sur un ton très personnel, a troublé, de Manuel Valls à Jean-Luc Mélenchon. « Ce discours a été pour moi une mauvaise surprise, confie ainsi Olivier Falorni, député Radical de gauche. Je voyais Emmanuel Macron comme un progressiste, ce n'est plus le cas ».

Le Président venu de la gauche, mais soucieux de plaire à la droite, s'est enfin aliéné, avec sa politique à l'égard des migrants, [la gauche la plus attachée à la défense des droits de l'homme](#). Et ce d'autant plus qu'il avait tenu, durant la campagne, des propos laissant présager une politique migratoire plus généreuse que celle mise en œuvre par son ministre de l'Intérieur Gérard Collomb, ou codifiée par la loi Asile et immigration. Mais la fracture s'étend cette fois au-delà de la gauche, et il a dû enregistrer les premières défections morales au sein de la Macronie. « M. Macron, votre politique contredit l'humanisme que vous prônez », l'interpellent sèchement, le 16 janvier, dans une tribune, plusieurs intellectuels et syndicalistes, parmi lesquels de très proches soutiens, comme Jean Pisani-Ferry...

[Nathalie Segauens](#)

INTERNATIONAL

LES ECHOS – 14/05/2018

13 Iran : les pistes de Bruxelles pour répondre à Trump



Face aux Etats-Unis, « il est temps que l'Europe passe des paroles aux actes en matière de souveraineté économique », a affirmé vendredi le ministre de l'Economie, Bruno Le Maire.

Face aux risques de rétablissement par les Etats-Unis de sanctions contre les entreprises traitant avec l'Iran, les Européens sont à la recherche d'une riposte adaptée.

Réagir, mais comment ? Face aux risques de [rétablissement par les Etats-Unis de sanctions contre les entreprises traitant avec l'Iran](#), les Européens cherchent encore la riposte adaptée.

La question sera au cœur du rendez-vous, mardi soir, entre la cheffe de la diplomatie européenne, Federica Mogherini, et les ministres des Affaires étrangères de l'Allemagne, de la France et du Royaume-Uni. Les chefs d'Etat des 28 prendront le relais mercredi soir et jeudi, à l'occasion du sommet européen programmé à Sofia (Bulgarie), où ce point a été ajouté à l'ordre du jour.

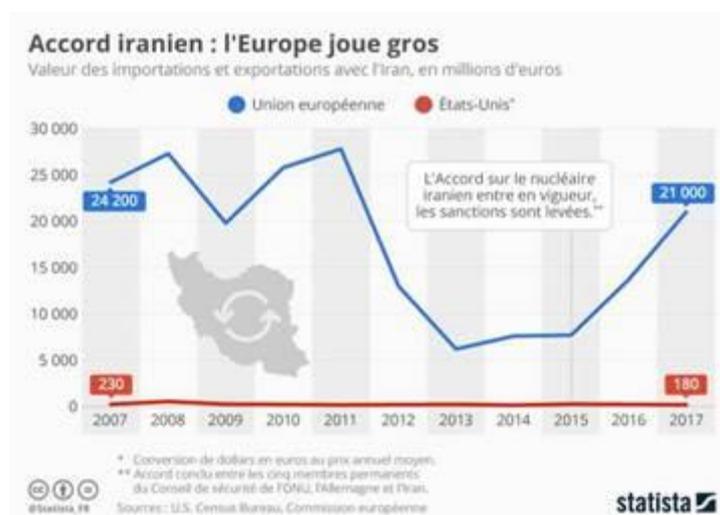
Vendredi, la France, qui joue comme l'Allemagne économiquement gros dans ce dossier, s'est attachée à lancer le débat sur des bases résolument offensives. « *Les Européens n'ont pas à payer pour le retrait d'un accord par les Etats-Unis* », a expliqué le chef de la diplomatie, Jean-Yves Le Drian, dans « Le

Parisien ». « *Il est temps que l'Europe passe des paroles aux actes en matière de souveraineté économique* », a enchaîné le ministre de l'Economie, Bruno Le Maire, sur Europe 1.

Loi de blocage

Paris évoque plusieurs pistes, qui sont bien « *en cours d'étude* » à Bruxelles, indique une source européenne.

La principale serait de s'appuyer sur un règlement européen de novembre 1996, créé alors pour contourner l'embargo sur Cuba : cette loi « de blocage » permet aux entreprises et tribunaux européens de ne pas se soumettre à des réglementations sur des sanctions prises par des pays tiers. La France veut « *renforcer ce règlement et y inclure les dernières décisions prises par les Etats-Unis* ». L'opération serait complexe juridiquement mais cet outil donnerait « *plus de poids aux européens ensuite pour négocier avec les Etats-Unis* », explique une source européenne.



Contourner le système bancaire Swift

« *La deuxième piste de travail, c'est celle de l'indépendance financière : comment fait-on pour doter l'Europe d'instruments financiers qui lui permettent d'être indépendante face aux Etats-Unis ?* », a insisté Bruno Le Maire. L'objectif est de pouvoir garantir le financement de certains flux commerciaux sans plus avoir à passer par des institutions s'y refusant alors car elles sont liées aux Etats-Unis ou y ont de forts intérêts. Bruxelles expertise un système passant par la Banque européenne d'investissement (BEI) mais Paris plaide plutôt pour un organisme européen dédié à créer. L'idée serait de contourner au passage le [système bancaire international Swift](#), contrôlé depuis les Etats-Unis.

La dernière piste évoquée par Paris s'inscrit dans cette volonté, au-delà du seul cas de l'Iran, de montrer les muscles face à Donald Trump. Faisant allusion au CFIUS américain, qui contrôle les investissements étrangers aux Etats-Unis et peut les bloquer dans certains cas, et à l'OFAC, qui décide et fait appliquer les sanctions, Bruno Le Maire propose de « *se doter du même type de bureau, capable de regarder les activités des entreprises étrangères* ».

Le terrain est en partie balisé. La Commission européenne a présenté en septembre un projet de mécanisme visant à mieux [identifier collectivement les investissements risqués pour pouvoir éventuellement les bloquer](#). La proposition doit encore être examinée au Parlement européen et entre Etats membres. A ce stade, le projet, bâti d'abord en réaction à la frénésie d'acquisitions de la Chine, reste toutefois très timide dans ses modalités. Paris voudrait notamment y ajouter ce « bureau de contrôle » qui veillerait à l'application homogène et cohérente des sanctions internationales (Iran, Russie, etc.), aujourd'hui du ressort des seuls Etats membres.

La France en pointe

La France tente ainsi de s'imposer, comme sur de nombreux autres dossiers ces derniers mois (taxation des GAFA, zone euro, budget européen), en fer de lance d'une Europe plus offensive et plus souveraine.

Il n'est pas sûr que ce nouvel assaut remporte plus de succès que les précédents. Certes, les grandes capitales jugent de plus en plus inévitable de s'émanciper d'un allié américain jugé incontrôlable. Mais elles ont jusqu'ici évité d'ouvertement remettre en cause la politique d'extraterritorialité américaine, et les divergences d'intérêt des 28 face aux Etats-Unis rendront les discussions très complexes.

Derek Perrotte

LE PARISIEN – 12/05/2018

14 Un gouvernement populiste en Italie ?



Le Mouvement 5 étoiles (M5S) de Luigi Di Maio et la Ligue (extrême-droite) de Matteo Salvini, tous les deux anti-systèmes, sont en plines tractations et tentent de bâtir un programme commun pour diriger le futur gouvernement, et mettre fin à deux mois de blocage politique.

La Ligue et le Mouvement 5 étoiles pourraient former un gouvernement antisystème et eurosceptique. Ce serait un choc pour l'Union européenne.

La troisième puissance européenne... bientôt gouvernée par des partis qui fustigent l'Europe ? C'est le scénario qui devient possible en Italie : [le Mouvement 5 étoiles \(M5S\) de Luigi Di Maio et la Ligue \(extrême-droite\) de Matteo Salvini, tous les deux anti-systèmes](#) et arrivés en tête des législatives de mars dernier, sont en plines tractations depuis quelques jours. L'enjeu : bâtir un programme commun et s'accorder sur le nom d'une personnalité pour diriger le futur gouvernement, et mettre fin à deux mois de blocage politique.

Pour l'Union européenne, une coalition populiste à la tête de l'un des six pays fondateurs sonnerait comme un coup de tonnerre, à un an des élections européennes. « Ce serait très grave pour l'Europe car la Ligue et le M5S sont anti-européens et bien décidés à rediscuter certains traités », s'alarme Christophe Bouillaud, professeur à Sciences Po Grenoble. Une Europe à qui les deux partis reprochent de les asphyxier financièrement et de ne pas être assez solidaire sur l'immigration.

Compliqué sur les questions économiques

La Ligue, proche du Front national, et le M5S, qui a fait le plein de voix dans le Sud appauvri de l'Italie, s'entendent aussi sur la moralisation de la vie publique. Ce sera plus compliqué sur les questions économiques, entre promesses de baisses d'impôts pour l'un et d'un nouveau revenu de citoyenneté pour l'autre. « Imaginez une fusion des deux programmes, ça donnerait des décisions financièrement irresponsables et l'Union européenne n'accepterait sans doute pas que l'Italie fasse exploser ses dépenses publiques », note Christophe Bouillaud.

Mais la partie la plus ardue des tractations pourrait être la composition du gouvernement, avec la répartition des ministères et bien sûr le choix du futur Président du Conseil : il faudra sortir du chapeau une personnalité plus consensuelle que les leaders des deux camps.

De telles discussions entre ces deux partis populistes n'allaient pas de soi. Car depuis les résultats des élections du 4 mars, la situation était totalement bloquée. Matteo Salvini, le leader de la Ligue, ne voulait pas lâcher son allié Berlusconi -qu'il avait devancé au sein de la coalition de droite arrivée en tête aux législatives avec 37% des voix. Sauf que l'ancien Président du Conseil est un repoussoir pour le Mouvement 5 étoiles, qui a obtenu 32% et qui a bâti une partie de son succès sur le rejet des élites et de la corruption.

Rien n'est encore joué, la prudence reste de mise

Coup de théâtre la semaine dernière : le Président de la République Sergio Mattarella a proposé une personnalité « technique » pour diriger le gouvernement en attendant de nouvelles élections. Un casus belli pour Berlusconi qui pourrait perdre gros en cas de retour aux urnes - la Ligue est très haute dans les sondages. [Le Cavaliere, 81 ans, qui obtient déjà la survie de son parti avec une centaine de députés, a fini par lever son veto sur une coalition](#) « à l'allemande » entre les deux autres formations. D'autant que le leader du M5S Luigi Di Maio, qu'il juge « immature », a finalement accepté de ne pas être président du Conseil.

Paradoxalement, si ce gouvernement eurosceptique voit le jour, c'est un homme profondément européen -le Président Mattarella- qui devra l'investir . Mais rien n'est encore joué et la prudence reste de mise, alors que l'annonce du nouveau Président du Conseil pourrait intervenir demain ou lundi. Salvini a d'ailleurs mis en garde mercredi soir : « Soit on conclut, soit on retourne voter. »

Nicolas Berrod

Vous souhaitant une bonne journée.

Bien cordialement,

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

L'ALTERNANCE, C'EST UN DIPLÔME, UN MÉTIER, UN SALAIRE

Fête de l'Alternance

Judi 17 mai 2018
10h à 18h
Parc floral de Paris 12^e
Entrée libre

