

Le Panorama de presse quotidien de la Région Hauts-de-France



Réalisé par le service Presse de la
Direction de l'Information et de l'Accueil

09 février 2017



Ce Panorama de presse est constitué d'une sélection d'articles issus des presses quotidiennes nationales et régionales Nord Pas de Calais - Picardie, classés par thème.

Pour tout complément d'information :

Direction de l'Information et de l'Accueil
Service Presse
Poste (4)6741, (4)6742, (4)6744
Panoramapresse@hautsdefrance.fr
151 Avenue du Président Hoover - Lille



SOMMAIRE

P - EMPLOI ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

(2 articles)

LA VOIX DU NORD

jeudi 9 février 2017

Le projet E-Valley n'est pas qu'un mirage: la preuve par quatre

(426 mots)

Page 10

par gaëlle caron cambrai@lavoixdunord.fr cambrésis. 1Le crédit-bail Des mois qu'on attend la cession par l'État, à l'euro s...

Nord Littoral
Le journal de la Côte d'Opale

jeudi 9 février 2017

Les salariés de la Vie Active pas beaucoup plus avancés

(331 mots)

Page 11

Hier, une réunion extraordinaire de la direction de la Vie Active devait évoquer l'avenir des quelque 106salariés concernés...

VP2 - TRANSPORTS, INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT...

(13 articles)

LA VOIX DU NORD

jeudi 9 février 2017

La Région «tord le cou aux rumeurs» avant la suspension des lignes TER (592 mots)

Page 13

PAR THOMAS BOURGOIS tbourgois@lavoixdunord.fr SAINT-POL. 1Les lignes seront-elles suspendues quatre ans ? C'est la première...

LA VOIX DU NORD

jeudi 9 février 2017

Quelle compensation pour les usagers? (175 mots)

Page 14

Les usagers subissent depuis fin 2016 un énième ralentissement des TER, à cause de la vétusté des lignes. Certains bus de s...

L'union

jeudi 9 février 2017

Le mauvais rapport qui fait patiner la RTA (458 mots)

Page 15

Déjà plongée dans l'incertitude quant à son avenir, la régie des transports de l'Aisne (RTA), qui dépend du conseil départe...

L'union

jeudi 9 février 2017

Quand la RTA partira à la Région (141 mots)

Page 16

Quand la RTA partira à la Région Conséquence inéluctable de la loi NOTRe, la RTA devrait être transférée à la Région le 1er...

LA VOIX DU NORD

jeudi 9 février 2017

Reprise de l'autoroute ferroviaire : les riverains devant le fait accompli (393 mots)

Page 17

PAR BRUNO MALLET calais@lavoixdunord.fr CALAIS. Jérôme Gareau habite depuis dix ans rue Duguay-Trouin. «Ma maison est en re...

LA VOIX DU NORD

jeudi 9 février 2017

Une sécurisation surtout humaine (250 mots)

La communication autour de la reprise de l'autoroute ferroviaire réduite à sa plus simple expression, ces dernières semaine...

Page 18

LA VOIX DU NORD

jeudi 9 février 2017

Dany Bogaert: «On nous mène en bateau» (248 mots)

Dany Bogaert, président de l'ADECA (Association de défense de l'environnement du Calaisis), se dit «remonté». «On est surpr...

Page 19

Courrier picard

jeudi 9 février 2017

La plate-forme, ils la veulent vite (719 mots)

Ça s'active en coulisses autour du fameux projet de plateforme multimodale, qui a tant fait couler de salive depuis 12ans. ...

Page 20

Le Parisien

jeudi 9 février 2017

Et si on réduisait le trafic aérien lors des pics de pollution ?

(518 mots)

Beauvais Par Farida Chadri A première vue, l'idée n'est pas dénuée d'intérêt. Pourquoi, en cas de pic de...

Page 21

Courrier picard

jeudi 9 février 2017

Garder la main sur l'animation touristique (381 mots)

Suite à la prise de la compétence du tourisme par les communautés de communes à dater du 1er janvier dernier, le conseil mu...

Page 22

LA VOIX DU NORD

jeudi 9 février 2017

Le Département remet l'hôtel au menu du ValJoly mais pas seulement (523 mots)

PAR GÉRALDINE BEYS avesnes@lavoixdunord.fr EPPE-SAUVAGE. Ça ne se fera pas en un jour. Mais en quatre ans avec un contrat d...

Page 23

LA VOIX DU NORD

jeudi 9 février 2017

Les charges de la station en baisse (137 mots)

Le Département «souligne les efforts du Syndicat Mixte qui visaient à assainir la situation financière de la station du Val...

Page 24

L'AISNE NOUVELLE

jeudi 9 février 2017

À Blangy, le restaurant est toujours en projet (554 mots)

Lors de l'inauguration du site de Blangy, fin juin, son ouverture était annoncée pour «septembre ou octobre». Mais depuis, ...

Page 25

VP3 - FUSION, ADMINISTRATION GÉNÉRALE, AFFAIRES JURIDIQUES...

(7 articles)

LesEchos
LE RESTAURANT DE L'ÉLYSÉE

jeudi 9 février 2017

Dépense publique : la Cour des comptes sonne l'alarme

(709 mots)

Le prochain locataire de l'Élysée est prévenu : la Franc...

Page 27

Paris Saclay : 5 milliards pour une « impasse » (564 mots)
François Hollande voulait en faire « un bon exemple et pas un contre-exemp...

Page 29

Le « gâchis social et économique » de l'écotaxe poids lourds
(604 mots)
La formulation est cinglante. Pour la Cour des comptes, l'abandon de l'éco...

Page 30

Sus aux fraudeurs de la formation professionnelle (532 mots)
La formation professionnelle continue ? Un secteur fortement exposé aux risques
de fraudes, mais où les contrôles sont encore faibles, tant...

Page 31

La gestion de la retraite des indépendants à nouveau épinglée
(473 mots)
Dans la famille des organismes de protection sociale des travailleurs indé...

Page 32

Sécurité : le coûteux suremploi des CRS (469 mots)
Il s'agissait de réduire la dépense. C'est raté. Malgré une baisse de 7,5 % de leurs
effectifs depuis 2010, les 25.786 militaires et civils...

Page 33

Six exemples de dérives pointées du doigt par les sages
(1205 mots)
buralistes : Un soutien « contestable » En 2013, la Cour des comptes notait...

Page 34

VP4 - DÉVELOPPEMENT DURABLE, TRI, TRANSITION ÉNERGÉTIQUE...

(7 articles)

Trophée de la réserve de biosphère: vous portez un projet
écolo, postulez! (341 mots)

Page 37

Audomarois. La troisième édition du Trophée 2017 de la réserve de biosphère du
marais audomarois est lancée. Vous avez un p...

20 000 rats musqués capturés: encore une année record en
2016 (432 mots)

Page 38

PAR ARIANE DELEPIERRE calais@lavoixdunord.fr AUDRUICQUOIS ET
CALAISIS. Les chiffres le prouvent. Depuis trois ans, le nombr...

La Région met la main au portefeuille (471 mots)

Page 39

En 2016, la capture du rat musqué dans l'Audruicquois a coûté 110 000 € à la
collectivité. Cette somme comprend la gratific...

Voiture électrique : le bond en avant des bornes de recharge

(701 mots)

Le conducteur d'une Renault ZOE embarqué entre Dunkerque et Menton a encore du souci à se ...

Page 40

La France en pole position (152 mots)

Alors que les syndicats d'électricité départementaux ont pris les devants depuis 2011 pour s'équiper en bornes de recharge, le secteur priv...

Page 42

La Touraine mise sur un abonnement universel (523 mots)

La facilité du badge autoroutier Liber-t dupliquée dans la recharge des vé...

Page 43

Ensto a fait de Vernon sa base pour l'Europe (439 mots)

Le fabricant de matériel électrique finlandais Ensto cultive la modestie. Il a choisi en 2...

Page 44

VP8 - CULTURE

(3 articles)

L'épopée des ex-Samsonite (1077 mots)

Désormais, les trois coups ne résonnent plus sur les scènes de théâtre mais cela n'empêche pas les coups de théâtre, même à...

Page 46

Tourville: vers un plan quinquennal pour achever le «Jean-Bart»? (314 mots)

PAR OLIVIER DUFOURG dunkerque@lavoixdunord.fr GRAVELINES. Coût. - Selon Christian Cardin, construire le Jean-Bart dans un ar...

Page 48

Un chantier débuté fin 2002 (180 mots)

Menée sous l'impulsion de Christian Cardin (notre photo), la construction à taille réelle du Jean-Bart a été engagée fin 20...

Page 49

VP9 - FORMATION ET RELATIONS AVEC LES ENTREPRISES

(2 articles)

Une première en France: mieux former les futurs dirigeants de l'économie sociale et solidaire (327 mots)

Région. L'économie sociale et solidaire (ESS), c'est aujourd'hui plus de 10% du produit intérieur brut du pays et des emplo...

Page 51

Entrepreneurs britanniques et calaisiens réunis pour renforcer les échanges (463 mots)

Page 52

PAR ARIANE DELEPIERRE calais@lavoixdunord.fr CALAIS. Et si le Brexit, expression donnée à la sortie du Royaume-Uni de l'Uni...

VP11 - LYCÉES

(2 articles)

Au lycée Delaunay, les élèves ont témoigné du devoir de mémoire (470 mots)

Page 54

lambersart. À cette occasion, ils ont également accueilli Paulette Touzard-Dawidowicz, sauvée de la déportation par des Jus...

A Beauvais, le triathlon met un pied au lycée (370 mots)

Page 55

L'initiative n'a pas d'équivalent dans l'Oise. Le club de triathlon de Beauvais, sous l'impulsion de sa présidente Agnès Mahey, vien...

VP12 - RÉNOVATION URBAINE, LOGEMENT, INNOVATION NUMÉRIQUE...

(1 article)

Silver Surfer 2.0: trois innovations récompensées (147 mots)

Page 57

Lille. Répondre aux problématiques du handicap et de la dépendance. Telle est l'ambition de l'appel à projets Silver Surfer...

VP14 - RURALITÉ, DÉVELOPPEMENT DU NUMÉRIQUE, FAMILLE...

(6 articles)

La Linière : Xavier Bertrand va interpeller le ministre de l'Intérieur (315 mots)

Page 59

GRANDE-SYNTHE. «Nous ne pouvons pas nous permettre de voir revenir les migrants». À la sortie du comité de suivi de la situ...

Migrants : les élus ne veulent pas revivre «un après-Sangatte»

(376 mots)

Page 60

«Nous ne pouvons pas nous permettre de voir revenir les migrants». À la sortie du comité de suivi de la situation migratoire...

La douche froide (531 mots)

Les relations entre la Mairie de Calais et le Secours Catholique n'étaient déjà pas précisément cordiales, elles sont en pa...

Page 61

«Il ne respecte pas ses engagements» (267 mots)

Le site du Secours Catholique de la rue de Moscou accueille deux modulaires depuis hier... «Nous avons appris par un rivera...

Page 62

Tensions au site de la route de St-Omer (282 mots)

Tensions au site de la route de St-Omer La mairie de Calais a porté plainte contre X pour «installation en réunion sur un t...

Page 63

La Région réfléchit à une aide pour le permis de conduire

(325 mots)

La région des Hauts-de-France a une spécificité économique: le service public pour l'emploi local est représenté dans les 2...

Page 64

DIVERS

(2 articles)

Les quatre bonnes raisons de croire à une nouvelle prison près d'Arras (476 mots)

PAR SAMUEL COGEZ arras@lavoixdunord.fr ARRAGEOIS. 1Parce que le Pas-de-Calais a été retenu dans le «plan prison» Confronté ...

Page 66

La carte de la pénitencière en changement (386 mots)

RÉGION. L'annonce de l'ouverture de la nouvelle maison d'arrêt dans l'Arrageois était attendue, à la direction interrégiona...

Page 67

POLITIQUE NATIONALE

(6 articles)

Collaborateurs parlementaires, «les intermittents de la politique» (532 mots)

Par Sébastien Leroy sebastienleroy@lavoixdunord.fr Région. «Depuis quelques jours, il a été dit tellement de choses bizarre...

Page 69

Une tribune pour «rétablir les vérités» (290 mots)

Région. «Non, les collaborateurs parlementaires ne sont pas des aristocrates de la cour politique! Pas plus qu'ils ne sont ...

Page 70



jeudi 9 février 2017

Bayrou met la droite sur les nerfs (459 mots)

Par Olivier Beaumont Entre François Bayrou et François Fillon, la rupture est désormais totale. Hier...

Page 71



jeudi 9 février 2017

Macron ne siphonne pas le PS (521 mots)

Par Philippe Martinatet Pauline Théveniaud La grande transhumance n'a pas eu lieu. Non, malgré la vi...

Page 72



jeudi 9 février 2017

Il verdit son projet (329 mots)

L'un de ses proches a mis Emmanuel Macron en garde, juste après la victoire de Benoît Hamon à la primaire : « Le seul point sur lequ...

Page 73



jeudi 9 février 2017

Vers un accord entre le PS et les écologistes (838 mots)

GAUCHE Sortie par la porte de la primaire des Verts, Cécile Duflot revient par la fenêtre du rassemblement de la gau...

Page 74

P - EMPLOI ET
DÉVELOPPEMENT
ÉCONOMIQUE

Le projet E-Valley n'est pas qu'un mirage: la preuve par quatre

Par Gaëlle Caron
cambrai@lavoixdunord.fr
cambrésis. 1Le crédit-bail Des mois qu'on attend la cession par l'État, à l'euro symbolique, des 320hectares de la BA103, fermée en 2012, aux agglos de Cambrai et Marquion, avant qu'à leur tour elles ne les revendent, au prix des Domaines, à l'investisseur. Une pratique prévue par la loi de finances 2009 pour faciliter la reconversion des territoires touchés par des fermetures de sites militaires. Mais David Taïeb, qui rêve depuis 2014 de son immense plateforme logistique e-commerce, butte sur l'une des clauses du dispositif. Hier, en préfecture, tout le monde s'est mis d'accord pour soumettre à Bercy une solution alternative, visant toujours à limiter la spéculation: le crédit-bail. Pour faire simple, l'État revend les terrains

directement à une banque, et l'investisseur devient en quelque sorte le locataire avec option d'achat au bout de quinze ans. 2 Le hibou des marais Les avions de chasse et les décibels du Teknival n'ont jamais posé problème... Mais aujourd'hui cette espèce protégée qui niche sur les pistes de la base aérienne est clairement un frein au projet E-Valley. David Taïeb doit en effet prendre en compte sa présence et lui dédier un espace. Combien d'hectares exactement sont-ils nécessaires pour satisfaire à la fois le volatile et l'investisseur? Les élus ont assuré hier qu'une réponse serait apportée dans un mois maximum. 3Les fouilles archéologiques Là encore, des mois que les élus tergiversent pour savoir qui va prendre en charge ce chantier indispensable. Et la lumière fut, sou-

dain, hier matin: les services archéologiques des deux Départements vont réaliser le diagnostic du site qui dira si oui ou non il y a un intérêt à réaliser des fouilles. 4Le radar Inamovible, la fameuse balise VOR, système de guidage utilisé par l'aviation civile, perturbe quelque peu aussi le projet. Mais ne l'empêche pas. Les conditions d'aménagement des hangars, pour éviter les interférences, sont désormais clairement identifiées. Pas question par exemple d'utiliser du métal. David Taïeb devrait s'en accommoder. 1.Préfet, sous-préfets, présidents de Région, de Départements, d'agglos, au côté de David Taïeb. Rendez-vous dans un mois à Cambrai. ■



Les salariés de la Vie Active pas beaucoup plus avancés

Hier, une réunion extraordinaire de la direction de la Vie Active devait évoquer l'avenir des quelque 106 salariés concernés par le plan de sauvegarde de l'emploi (PSE) mis en place après le démantèlement de la Jungle. Pour le moment, dix d'entre eux ont pu être réintégrés au sein de l'association.

Des solutions de reclassement

En parallèle, une réunion intersyndicale regroupant la CGT, SUD, et UNSA a abordé les points de désaccord du PSE. En attendant que l'État confirme à l'association à quelle

sauce ils vont bien pouvoir être mangés. «Il faut souligner l'importance de limiter le nombre de licenciements subis. Dans cette optique, elle a proposé à la direction la mise en place d'un départ volontaire en deux axes qui permettrait aux salariés disposant d'un projet professionnel extérieur, ou d'un âge supérieur à 57 ans, de partir volontairement. Ceci afin de permettre le reclassement d'un salarié menacé d'un licenciement», résume le communiqué de l'intersyndicale. Situation qui pourrait «débloquer» des places aux salariés concernés par cette vague de licenciements. Autre point abordé: les indemnités. Là encore, les salariés

n'ont pas grand-chose à se mettre sous la dent, tant que l'État n'a pas dévoilé son plan d'action pour la suite des événements. L'intersyndicale souligne néanmoins que «nous avons obtenu des indemnités complémentaires non négligeables pour les salariés licenciés, en lien avec le préjudice qu'ils ont subi». Pour ceux qui ne pourraient pas rester au sein de l'association, des congés de reclassement et des formations de reconversion pourraient être proposés, ainsi que des aides à la création d'entreprise pour les ex-salariés en quête de nouveaux projets. T.D. ■



VP2 - TRANSPORTS,
INFRASTRUCTURES DE
TRANSPORT...

La Région «tord le cou aux rumeurs» avant la suspension des lignes TER

PAR THOMAS BOURGOIS
tbourgois@lavoixdunord.fr
SAINT-POL. 1Les lignes seront-elles suspendues quatre ans ? C'est la première information à retenir. Jusqu'ici, on parlait d'une fermeture des lignes dès septembre à cause de la vétusté importante des lignes. Hier, Gérald Darmanin a précisé le calendrier. Celle de Saint-Pol - Étaples sera bien arrêtée à cette date, avant des travaux fin 2019 et une réouverture fin 2020. Celle de Saint-Pol - Béthune fermerait par contre fin 2018 et les trains pourraient circuler sur des rails neufs à l'été 2021. Le dernier tronçon concerné sera Saint-Pol - Arras, fermé fin 2019 pour une réouverture prévue début 2022. «C'est très prévisionnel. Cela peut changer en positif comme en négatif», prévient François Meyer, le directeur régional de SNCF Réseau. 2Pourquoi les travaux ne sont pas effectués de nuit? Sans fermer les lignes ? C'est la critique formulée par Jérôme Jossien et les autres élus de Pernes, qui ont récolté plus de 2600 signatures sur leur pétition: «Nous exigeons le maintien

de la ligne (Saint-Pol - Béthune) jusqu'à la fin des travaux. Je travaille moi-même à SNCF Réseau, je peux dire que c'est faisable. On sait faire!» Et cela éviterait le «calvaire qui s'annonce» pour les usagers, entre bus, retards et allongement de trajets. Gérald Darmanin rétorque que la majorité socialiste, qui était en place jusqu'en décembre dernier, aurait dû agir plus tôt pour éviter la suspension des lignes. «Ce n'est pas pour le plaisir qu'on substitue les trains par des bus.» Et François Meyer affirme qu'il s'agit de la seule solution financièrement envisageable. «Le coût n'a strictement rien à voir entre une fermeture de ligne et un maintien en circulation. Si on laisse les trains, ça suppose en plus des travaux de nuit. Et là ce n'est pas 72 millions d'euros qu'aurait dû mobiliser la Région...» 3La galère des bus ne va-t-elle pas conduire à la désertion des lignes ? À force de subir des retards de bus de substitution, ou de voir (encore) s'allonger leurs trajets, les usagers ne vont-ils pas simplement

opter pour un autre moyen de transport? Comme la voiture... Et la Région ne va-t-elle pas supprimer tout simplement les lignes, forte de ces chiffres? «Je veux tordre le cou aux rumeurs (...) Même si on a une intelligence modérée, si on engage 72 millions d'euros, ce n'est pas pour fermer les lignes ensuite...» Environ 780 abonnés utiliseraient aujourd'hui, très régulièrement, cette étoile ferroviaire vers Arras, Béthune ou Étaples. 4Les petites gares ne vont-elles pas être sacrifiées ? Autre crainte: «Les bus vont-ils passer dans toutes les gares? Même si une seule personne monte à bord ?» Et «les petites gares resteront-elles ouvertes ensuite?» Là encore, Gérald Darmanin joue la carte de l'apaisement en promettant des compensations pour les usagers (lire ci-dessous) dès la fin mars. Quant aux gares... «Sur les 363 gares de la région, aucune ne sera supprimée tant que Xavier Bertrand sera président de Région. On a pris cet engagement.» Tout en sachant que d'ici 2022, de nouvelles élections régionales passeront par là... ■



Quelle compensation pour les usagers?

Les usagers subissent depuis fin 2016 un énième ralentissement des TER, à cause de la vétusté des lignes. Certains bus de substitution ont même dû entrer en service. Et le quotidien de ces travailleurs, étudiants, ou personnes âgées, ne va pas s'arranger dans les prochains mois... Quelle réponse apporte la Région ?

«Si on peut faire la gratuité pour les abonnés, on la fera, je le dis franchement, répond Gérard Darmanin. On fera en tout cas un effort important pour les salariés qui ont besoin de ce moyen de transport important.» Il annonce qu'il reviendra fin mars, en comité de ligne, afin de définir les arrêts des bus de substitution et

d'annoncer «les efforts» consentis par la Région. Autre promesse: «L'idée est d'avoir des bus confortables, avec des tablettes et des prises, comme la période de travaux est assez longue», dit pour sa part Jacky Lion, directeur régional de SNCF Mobilité. ■



Le mauvais rapport qui fait patiner la RTA

Déjà plongée dans l'incertitude quant à son avenir, la régie des transports de l'Aisne (RTA), qui dépend du conseil départemental, voit son image s'écorner un peu plus. La chambre régionale des comptes a publié un rapport pointant de nombreuses anomalies. Les magistrats ont notamment constaté des défaillances dans le fonctionnement des marchés publics. «Il y a plusieurs manquements au principe d'égalité de traitement des candidats et à la transparence des procédures», dit la synthèse. Au-delà de ces quelques lignes, lorsque l'on regarde de plus près le rapport, la partie concernant les marchés publics fait ressortir plusieurs fautes. À la volée, on relève la non-autorisation d'investissements pour l'achat d'un véhicule, des dépenses de fonctionnement qui vont au-delà des crédits ouverts soit un surplus de 254054euros. Sur le marché d'acquisitions d'autocars, qui

s'élevait à 16,6millions d'euros entre 2013 et 2015, une société a fourni 83% des équipements sans qu'il y ait de trace administrative de ces marchés. L'achat d'un car en l'absence de marché public pour 248000euros, en janvier 2014, a également été souligné. «Il y a là une faute de gestion (...) pas de procédure de publicité (...)», explique encore la chambre régionale des comptes. Il ne faut pas non plus oublier l'achat de quatre autocars alors que le marché public n'en mentionnait que trois.

Les agents ne sont pas en cause

«Dans tout cela, rien de punissable pénalement, mais tout de même», annonce Thomas Dubebout, conseiller départemental et président du conseil d'administration de la RTA. À la suite du rapport, le di-

recteur de la régie a annoncé prendre acte des «observations définitives et des points qu'il faut corriger. J'ai d'ores et déjà entrepris ce travail». Il a répondu point par point aux remarques, assumant d'ailleurs certaines responsabilités. Thomas Dubebout dit déplorer les faits reprochés. «Je n'incrimine personne, mais je n'étais pas président sur la période examinée. Par excès de confiance, on se fait surprendre.» L'élu a annoncé l'ouverture d'une enquête interne, «par un cabinet indépendant. Il n'est pas possible de rester dans cette situation. À la suite des résultats de l'enquête, je prendrai les décisions qui s'imposent, sans remettre en cause le travail des agents. Ce sont les compétences de quelques-uns qui sont en cause.» En 2015, le Département a versé 19millions d'euros à la RTA. Samuel Pargneaux ■



Quand la RTA partira à la Région

Quand la RTA partira à la Région Conséquence inéluctable de la loi NOTRe, la RTA devrait être transférée à la Région le 1er septembre prochain. Les élus départementaux ont déjà évoqué le sujet, la plupart étant favorables à ce transfert obligatoire suivant la loi. «C'est le meilleur

moyen d'ouvrir des perspectives de développement à la région. Le seul souci, c'est qu'aujourd'hui la région n'est pas prête. Il faut repenser et optimiser son fonctionnement. La RTA est un formidable outil pour la région, je ne doute pas que cet argument sera entendu par l'exécutif de

Lille, notamment par le président Xavier Bertrand, car chacun doit avoir conscience de l'utilité de cette structure», a indiqué Thomas Dubebout. ■



Reprise de l'autoroute ferroviaire : les riverains devant le fait accompli

PAR BRUNO MALLET
calais@lavoixdunord.fr
CALAIS. Jérôme Gareau habite depuis dix ans rue Duguay-Trouin. «Ma maison est en retrait de la rue, la voie ferrée est donc toute proche, à cinq mètres. Lorsque j'ai acheté cette maison, la voie était désaffectée, et devait le rester.» La création d'une autoroute ferroviaire desservant le port était inscrite, à l'époque, dans le projet d'extension Calais Port 2015, mais il était prévu qu'elle emprunte une voie nouvelle qui contournerait la ville par l'est. Aujourd'hui, l'autoroute ferroviaire existe, le projet de contournement est enterré, et depuis mardi, les trains passent sous les fenêtres des maisons de la rue Duguay-Trouin. «En décembre, nous

avons été conviés à une réunion publique, poursuit Jérôme Gareau. La Ville, l'État, la SNCF étaient présents. Leur préoccupation, c'était la sécurisation par rapport aux intrusions de migrants. Ils nous ont proposé de rajouter deux mètres de grillage aux deux mètres de mur déjà existants. Comme beaucoup, j'ai dit non: ma maison, ce n'est pas Alcatraz!» Plus que des murs anti-migrants, ce sont des murs anti-bruit et des travaux limitant les vibrations que réclament les riverains. «La SNCF était censée faire des aménagements, une nouvelle réunion devait être organisée, mais on n'a rien vu venir. Il y a un manque d'information», regrette Jérôme Gareau. Même constat chez Jean-Benoît Probst, qui demeure quai

du Danube: «La SNCF se base toujours sur des relevés de 2013 pour dire que le bruit des trains est acceptable. Apparemment, elle ne prévoirait pas de travaux avant 2020.» Les riverains ont néanmoins obtenu une concession, lors de la réunion de décembre: au moins dans un premier temps, les convois (un aller-retour par jour) ne circuleront en ville que de jour. Un engagement qui tiendra tant que le niveau de trafic restera faible. Mais si l'opérateur tient ses objectifs de développement (trois à quatre allers-retours par jour), il ne pourra faire autrement que d'en faire rouler la nuit. Nous n'avons pu joindre SNCF Réseau. ■



Une sécurisation surtout humaine

La communication autour de la reprise de l'autoroute ferroviaire réduite à sa plus simple expression, ces dernières semaines. Pour des questions de sécurité, rien n'a filtré sur la date de reprise, ni sur les mesures de sécurités adoptées pour permettre cette reprise. Ces mesures de sécurité ne sautent pas aux yeux: un mur a été édifié au bout de la petite impasse Suffren, une voie perpendiculaire à la rue Duguay-Trouin qui s'arrête au bord de la voie ferrée. En

revanche, cette dernière est totalement accessible sur la majeure partie de son parcours au centre de Calais et jusqu'au sas d'entrée de la zone portuaire. La sécurisation est humaine, comme nous avons pu le constater hier en début d'après-midi, lorsqu'un convoi est arrivé en provenance du Boulou, chargé de neuf remorques (au tiers vide environ): il a été escorté, le long de son parcours, par plusieurs véhicules de police, un de la SNCF, un de la SEPD (société

d'exploitation des ports du Détroit). Rue des Garennes, dans la dernière ligne droite, quelques fourgons de CRS ont également contrôlé l'accès au train. Une fois le sas franchi, le train a subi un contrôle poussé, une vingtaine de personnes (sûreté ferroviaire, port, police, CRS) accompagnées de chiens détectant la présence ou non d'intrus. ■



Dany Bogaert: «On nous mène en bateau»

Dany Bogaert, président de l'ADECA (Association de défense de l'environnement du Calais), se dit «remonté». «On est surpris de voir le trafic reprendre alors que nous étions dans l'attente d'un signe de SNCF Réseau», dit-il. L'ADECA planche sur la question de l'autoroute ferroviaire depuis l'origine. «Après la mise en service en mars, j'ai eu un entretien avec Natacha Bouchart, en compagnie de riverains. Elle m'a dit que le contournement

par l'est n'était pas à l'ordre du jour au niveau de la Région. Il devenait nécessaire de se mettre autour d'une table pour discuter des moyens pour limiter les nuisances.» Dany Bogaert explique avoir été en contact direct, en septembre, avec un cabinet d'étude mandaté par SNCF Réseau, dont la mission était de rencontrer les riverains de la ligne pour discuter de ces améliorations. «Et depuis, plus rien, le calme plat», regrette Dany Bogaert, surpris d'apprendre qu'une

réunion a eu lieu en décembre avec les riverains de la rue Duguay-Trouin (lire page précédente), sans qu'il n'ait été invité. «J'ai l'impression qu'on nous mène en bateau, ou plutôt en train», estime-t-il, avant de conclure: «De toute façon, cette autoroute ferroviaire n'aura aucun avenir tant qu'on la fera serpenter en centre-ville». ■



La plate-forme, ils la veulent vite

Ça s'active en coulisses autour du fameux projet de plateforme multimodale, qui a tant fait couler de salive depuis 12ans. Plusieurs chefs d'entreprise, regroupés au sein de l'association locale Seine Nord développement, mènent dans la discrétion une étude, depuis octobre dernier, pour y attirer des investisseurs. Si bien que le sujet fait abondamment parler les trois premiers candidats, déclarés ou éventuels, aux élections législatives de juin. Mais comment voient-ils cet hypothétique site industriel, au nord de Noyon? Réponses. 1Où doit-elle atterrir? Pour une fois, il y a unanimité dans le «Landerneau» politique local: le site auquel s'est finalement rallié Voies Navigables de France, maître d'ouvrage du projet Seine-Nord, rallie tous les suffrages: la frange ouest de Sermaize (et non plus la zone entre Porquéricourt, Beaurains et Vauchelles, refusée par les riverains) tient la corde pour accueillir les 6hectares prévus dans un premier temps (40ha, en ajoutant le projet de zone d'activité attenante). «Ça a trop tardé, on a trop tergiversé. Il faut arrêter de ne rien supporter dans son voisinage, sous peine de ne jamais accueillir d'activités, estime le député (PC) Patrice Carvalho. Cette plateforme, c'est un besoin. Il faut dès maintenant se poser la question de sa rentabilité: la dimensionner et éva-

luer l'utilisation pour alimenter nos usines». Du côté des Républicains, Éric de Valroger voit à Sermaize l'intérêt d'une «réserve foncière importante, qui permettra le développement». C'est bien l'opinion, aussi, de l'UDI Daniel Leca: «Il faut jouer à fond sur ce projet d'une plate-forme réduite dans un premier temps, à réaliser par tranches. Elle constituera un effet de levier économique». 2Pour y mettre quoi? La coopérative céréalière Agora est la première à avoir manifesté son souhait d'y bâtir un silo de 45 à 50mètres de haut. Mais les bénévoles de Seine Nord développement multiplient les rencontres avec d'autres entrepreneurs, autour pour l'instant de trois activités principales: «L'une concerne l'industrie navale, une autre la fabrication de matériaux en terre cuite, tandis que nous avons d'autres contacts dans le domaine de la production d'hydroélectricité, confie Fabien Deiana, le président de l'association. Mais nous dressons aussi un audit des utilisations possibles de la plateforme par les entreprises locales. Notre but est de créer de l'enthousiasme autour du projet». Éric de Valroger, président d'honneur de Seine Nord développement, émet d'autres hypothèses: «Elle sera adaptée à des activités de stockage de granulats, estime-t-il. Je pense aussi à la valorisation des déchets». Pas ceux

de Ferti NRJ, l'usine passeloise de méthanisation, ceci dit: le propriétaire, Saria Industries, se dit pour le moment peu intéressé par la plateforme. Le candidat LR à la députation reste d'ailleurs prudent: «Je n'attends pas soudainement 1000 emplois sur ce site. Ce ne serait pas réaliste». 3Comment la payer? Les sommes ne sont pas minces: celle de 20millions d'euros (pour l'achat de l'emprise, l'aménagement et la viabilisation) a été évoquée dès 2013, mais les services du Pays noyonnais avançaient, eux, un coût total nettement moindre (6,24millions d'euros), selon une «première estimation» communiquée à la presse en juin dernier. Quoi qu'il en soit, l'appel aux fonds privés semble indispensable, selon Daniel Leca: «Pour les quatre plateformes du projet Seine-Nord, la création de sociétés d'économie mixte à opération unique (SEMOP) est l'une des possibilités. Je ne vois pas autrement, même si les financements croisés de la Région et du Pays noyonnais, ici, sont prévus». Éric de Valroger se dit lui aussi «très favorable à un partenariat public-privé»... pour que la plateforme voie le jour dans un délai raisonnable: «Cela aurait le mérite d'accélérer le processus. On ne peut pas se permettre de retarder le mouvement». Stéphane Le Barber ■



Et si on réduisait le trafic aérien lors des pics de pollution ?

Une idée portée par Michel Fontaine, secrétaire du groupe Europe Ecologie-les Verts du Beauvaisis. Il estime que l'effort ne doit pas être demandé qu'aux automobilistes.

Beauvais

Par Farida Chadri

A première vue, l'idée n'est pas dénuée d'intérêt. Pourquoi, en cas de pic de pollution, les aéroports ne seraient-ils pas sujets à des restrictions de circulation, au même titre que les automobilistes ? La question est posée par Michel Fontaine, secrétaire du groupe Europe Ecologie-les Verts du Beauvaisis. « L'effort est demandé aux conducteurs de calmer la vitesse, de réduire l'usage de la voiture individuelle. En revanche, le transport aérien, on n'y touche pas », s'étonne-t-il, en réaction aux épisodes d'alerte du mois de janvier. « Il y a une pollution globale, le transport aérien en fait partie. Il serait normal que les restrictions s'appliquent également aux aéroports », abonde Dominique Lazarski, présidente de l'association de défense des riverains, l'Adera. Comment ? En réduisant le nombre de vols lors des pics de pollution.

Il y a quelques semaines, lorsque les émissions de particules fines rejetées dans l'air ont déclenché un niveau d'alerte, « on s'était posé la question de savoir si nous étions à des niveaux importants pour l'aéroport et s'il fallait prendre des mesures, précise Didier Martin, le préfet de l'Oise. La di-

rection régionale de l'environnement nous avait dit que non. » Et pour cause, dans le département, entre le 20 et le 27 janvier, les taux de concentrations de particules fines les plus importants se trouvaient dans les villes de Creil, Nogent, Rieux et Beauvais, loin devant l'aéroport basé à Tillé.

Depuis 2010, Atmo Picardie surveille dans l'enceinte de la plate-forme les émissions de dioxyde d'azote, dioxyde de soufre et de particules fines. Dans son dernier rapport annuel (datant de 2015), l'association a conclu que « l'impact de l'aéroport de Beauvais-Tillé sur la qualité de l'air n'est pas significatif. Le nombre de dépassement des seuils réglementaires pour les particules y est moins important que celui des autres sites de mesure en Picardie. » Céline Derosiaux, responsable communication Atmo France, précise par ailleurs que « la qualité de l'air est plutôt dégradée par le trafic routier autour de l'aéroport, avec la circulation des navettes et des voitures », que sur la piste.

Pour que les mesures soient plus complètes et représentatives, l'association Adera souhaiterait que les mesures tiennent compte des polluants émis au-delà de 915 m d'altitude, pendant le long cycle

d'atterrissage et de décollage. Ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. « Il ne s'agit pas de mesurer une pollution dans le ciel mais la pollution tombée au sol à hauteur d'homme après le passage de l'avion », indique Dominique Lazarski. Par ailleurs, l'association s'apprête à louer, au printemps, un appareil mesurant les particules ultra-fines aux abords de la plate-forme, éléments non mesurés par Atmo.

Pour Emmanuel Combat, directeur de la Sageb (société qui gère l'aéroport) « Quand les résultats sont bons, il est toujours facile de contester les méthodes. La station est placée sous les vents dominants et sous le contrôle de l'autorité indépendante l'Acnusa. Et ce n'est pas en réduisant le nombre de vols qu'on réduira les pics de pollution. L'aéroport est plutôt vertueux en comparaison à d'autres aéroports. » ■



LP/O.A.

par @leparisien_60



Garder la main sur l'animation touristique

Suite à la prise de la compétence du tourisme par les communautés de communes à dater du 1er janvier dernier, le conseil municipal du Crotoy, réuni récemment, est dans l'obligation de modifier les statuts de l'établissement public industriel et commercial - EPIC -Office de tourisme. La partie promotion du tourisme est donc transférée à l'intercommunité Ponthieu-Marquenterre, regroupant désormais les communes des anciennes intercommunalités d'Authie-Maye, Haut-Clocher et Nouvionnais (71 communes, soit 97 délégués). Les trois employées titulaires le sont également; ces agents gardant le statut de fonctionnaire et les avantages acquis. La municipalité garde, pour sa part, la partie animation.

L'option collective plutôt qu'individuelle

Jeanine Bourgau, maire, explique que «malgré la dénomination de station de tourisme, obtenue le 26 décembre dernier, qui aurait permis au Crotoy de faire valoir la loi Montagne et ainsi de conserver la compétence tourisme durant un an, en attendant d'établir une demande de classement Station classée de tourisme, sans certitude de l'obtenir», la municipalité a préféré une autre option: «fédérer et mutualiser les offices de tourisme de territoire via l'intercommunalité». Ceci étant, l'établissement public industriel et commercial crotellois doit changer de statut et devient EPIC Le Crotoy-animation culture. Le maire du Crotoy propose de faire appel à candidatures auprès des professionnels et organismes intéressés par

l'animation et la culture afin de désigner des personnes siégeant dans ce nouvel établissement public. Quant aux élus membres du comité directeur de l'Epic Le Crotoy animation-culture, ils ont été élus par le conseil municipal. Il s'agit de Jeanine Bourgau, Géraldine Chamaillard, Véronique Delorme, Christine Lebrun, Madeleine Besnard, Christian Chauvette et Mickaël Fruitier. Au cours de cette séance, Jeanine Bourgau a fait part aussi de l'élection de Géraldine Chamaillard au poste de 3e vice-présidente à la communauté de communes Ponthieu-Marquenterre. Mme Chamaillard l'a emporté face à Patricia Poupart, maire de Vironchaux et conseillère régionale (LR). Géraldine Chamaillard a obtenu la délégation de l'habitat et du logement. De notre correspondante Claude Cailly ■



Le Département remet l'hôtel au menu du ValJoly mais pas seulement

PAR GÉRALDINE BEYS
avesnes@lavoixdunord.fr
EPPE-SAUVAGE. Ça ne se fera pas en un jour. Mais en quatre ans avec un contrat démarrant au 1er janvier 2019. La majorité départementale n'avait pas caché, dès 2015, vouloir externaliser des activités de la station touristique départementale du ValJoly qui lui coûte trop. Mardi, le ValJoly était au menu de l'audience du Conseil départemental où a été adoptée l'idée d'une concession à un délégataire pour la gestion. «La Délégation de Service Public n'est pas une privatisation en soi. Il s'agira de déléguer un service réalisé à l'heure actuelle par le Syndicat Mixte. L'opérateur, dont la structure juridique n'est à ce jour pas connue, pourra lui-même sous-déléguer en fonction du domaine d'activité concerné. Le choix d'un opérateur, professionnel de ces activités ainsi que de la gestion et promotion de ce type de site, permettra de développer

le ValJoly dans toutes ses composantes: hébergement, restauration, etc.», précise-t-on au Département. Ainsi mardi, pendant que les élus votaient, le site affichait un côté désertique. Il faisait gris au ValJoly. C'est que la station doit composer avec le climat... du Noooooord. Le soleil brille, les visiteurs sont foule. La grisaille s'installe, ils boudent le site. C'est la difficile équation à résoudre. Le 27 juin 2008, à l'occasion de l'ouverture de la station, le socialiste Bernard Derosier, alors président du Département, souhaitait que: «cette station soit véritablement le moteur du renouveau économique, social et touristique de tout le sud du département». Une sorte de «turbine economico-touristique». On n'y est pas. Le ValJoly n'est pas devenu la «porte d'entrée touristique majeure du département du Nord». Pour autant, en moins de dix ans, la station a évolué. En mieux. Mais une étude de 2013 pointe un «site au position-

nement imprécis, une fréquentation trop faible, un équilibre économique difficile». Une seconde étude en 2016 de la SCET, filiale de la Caisse des Dépôts préconise, en plus de l'existant, de compléter l'hébergement pour séduire une clientèle supplémentaire, celle du tourisme d'affaires et de séminaire. L'idée d'un hôtel, déjà évalué en 2008 à 6000000 € d'investissement, refait surface sous la mandature du président Jean-René Lecerf. Avec 80 lits, l'hôtel ouvrirait toute l'année. Autre préconisation, le développement du camping avec 57 emplacements en plus. L'idée étant que camping et hôtel rapportent de l'argent à la station et fassent baisser la participation du Département. De 2,7M€ en 2012, elle a été ramenée à 2 M€ en 2016. Au terme d'un an d'externalisation, le Département table sur 1,2 M€. Reste à trouver le délégataire. ■



Les charges de la station en baisse

Le Département «souligne les efforts du Syndicat Mixte qui visaient à assainir la situation financière de la station du ValJoly. Ces efforts ont permis d'aboutir en 2015 à un résultat net de 303K€ grâce à la rationalisation des ressources hu-

maines, à des efforts de gestion de la station et à la refonte de la commercialisation des hébergements ». Celles qui ont été opérées l'ont été sur certains postes modifiés ou non remplacés comme celui d'une assistante de direction dont les missions

ont été redistribuées à d'autres. En 2013 aussi, l'unité du ValJoly était passée à 1,60 €, là où elle était avant à 1,26. Il ne s'agit pas d'économies sur les charges. Mais pour autant, ça a dû aussi peser. ■



À Blangy, le restaurant est toujours en projet

Lors de l'inauguration du site de Blangy, fin juin, son ouverture était annoncée pour «septembre ou octobre». Mais depuis, aucun restaurant n'a vu le jour sur la base de loisirs. Il s'agit encore d'un projet. «Nous avons fait l'effort d'investir dans le mobilier, la vaisselle... En passant par un traiteur, on assume l'accueil de groupes ou de séminaires. Mais on ne peut pas se le permettre en individuel», expose Julien Platroz, le directeur de Thiérache sport nature (TSN). Cette association est chargée de la partie restauration, tout comme du reste de la base de loisirs, avec toutes les activités sportives et l'accueil de groupe en camping. Julien Platroz voit deux possibilités pour le futur restaurant. Soit une restauration collective, type cantine, réservée aux groupes d'enfants hébergés sur le site, soit un véritable restaurant, pour tous les individuels en plus des groupes, ouvert le midi et le soir. «Nous, notre intérêt, c'est la restauration collective», résume-t-il. Et d'ajouter: «Notre projet pour la base est global. Il faut choisir les investissements, c'est compliqué. Notre priorité, c'est le tourisme social. Donc, nous allons nous concen-

trer sur les séjours multi-activités.» Il espère voir cette partie ouverte dès le mois de mai, pour l'accueil du championnat de France UNSS de raid nature.

Nous souhaitons faire cette ouverture

Loin de lui, pour autant, l'idée de se contenter de cette option. Il explique attendre encore des subventions, venues du programme européen Leader, associé à la Région. À l'étage du bâtiment de la base de loisirs, une salle pouvant servir de restaurant, une cuisine, des pièces pour entreposer denrées et vaisselle, et un espace pour la plonge, existent déjà. «Mais le projet est ancien et évolue, reprend le directeur de TSN. Aujourd'hui, le restaurant est conçu pour la restauration collective, et les plats à réchauffer. Si l'on veut faire de la cuisine traditionnelle - et il y a une vraie demande -, cela nécessite beaucoup d'investissements. Nous souhaitons faire cette ouverture, mais le chemin est encore semé d'embûches.» Il faudrait aussi em-

baucher au moins un chef, un cuisinier et des serveurs.

Quel type de restauration?

Plus que des financements, le président de la communauté de communes des Trois-Rivières (CC3R), Jean-Jacques Thomas, attend surtout l'aboutissement d'une réflexion. «Quel type de restauration proposer?, c'est la question que nous devons nous poser, avance-t-il. Il faut que nous trouvions le format». Il recommande de «prendre son temps. Il faut le faire, ne serait-ce que pour les personnes qui réservent un cottage et veulent manger sur place, mais c'est un exercice difficile. Si l'on démarre et que l'on se plante, c'est pire que tout.» En parallèle, un deuxième projet d'espace de restauration existe. Destiné avant tout aux promeneurs, il sera situé dans les anciens locaux de TSN, en bas du site, et proposera glaces, boissons ou encore hot-dogs. Lancé cette année, le projet pourrait aboutir en 2018. Claire Martin-Delozanne ■



VP3 - FUSION,
ADMINISTRATION
GÉNÉRALE, AFFAIRES
JURIDIQUES...

Dépense publique : la Cour des comptes sonne l'alarme

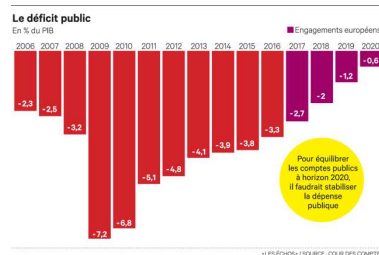
Les sages appellent Paris à accentuer l'effort sur la dépense d'ici à 2020. L'objectif de déficit de 2,7 % en 2017 sera déjà « très difficile à atteindre ».

Le prochain locataire de l'Élysée est prévenu : la France doit beaucoup mieux maîtriser sa dépense publique pour rétablir l'équilibre budgétaire. C'est la mise en garde que vient de faire la Cour des comptes dans son rapport annuel. La juridiction financière prévient qu'il faudra nettement accentuer l'effort comparé à ce qui a été fait ces dernières années. Pour tenir les engagements européens à l'horizon 2020, il faudrait stabiliser les dépenses, voire même les baisser de 0,6 % par an si la croissance économique n'est pas au rendez-vous. Du jamais-vu. Pour mémoire, la dépense publique a progressé de 2,3 % par an en moyenne de 2000 à 2009, puis de 0,8 % entre 2010 et 2015.

Et encore, depuis 2014, la France a bénéficié d'un contexte de taux faibles qui lui a permis de diminuer la charge d'intérêts malgré une augmentation de la dette publique. La Cour note ainsi que, depuis 2012, 40 % de la réduction du déficit sont imputables à la diminution de la charge de la dette. « Certains facteurs qui ont joué positivement ces dernières années pourraient jouer négativement dans les années à venir. Toutes les économies que nous avons pu

faire sur la charge d'intérêts ne devraient plus se retrouver », alerte Didier Migaud, le président de la Cour des comptes.

De même, la masse salariale de la fonction publique, relativement maîtrisée ces dernières années, devrait repartir à la hausse sous l'effet du dégel du point d'indice et d'un nouvel accord carrière.



Sous-budgétisation

Selon les magistrats, la masse salariale des administrations publiques augmenterait autant en 2017 sur les six années de 2011 à 2016. L'État ne pourra donc plus compter sur ces économies, ni sur celles qu'il a faites récemment sur la contribution au budget de l'Union européenne, estime la Cour des comptes. « Ces dernières années, le déficit a diminué à un rythme moyen de 0,3 % par an, voire 0,2 % pour 2016. Passer de ce

rythme constaté à un rythme plus rapide ne va pas de soi », commente Raoul Briet, le président de la première chambre. Pour la Cour des comptes, l'effort doit donc « changer de nature, en s'attachant à réduire les principales sources d'inefficacité de la dépense, mais aussi en effectuant des choix explicites ». L'institution entend par là qu'il faut revoir le périmètre d'action de l'État. « Cela signifie éviter les doublons entre État et collectivités, et lier la réflexion sur la dépense publique à leur mission », précise Didier Migaud.

Reste à savoir si les candidats à la présidentielle seront sensibles à cet avertissement. Le gagnant du scrutin devra en tout état de cause assumer l'héritage du précédent quinquennat. La Cour des comptes a prévenu que l'objectif de 2,7 % pour 2017 « sera très difficile à atteindre. » Ses inquiétudes portent autant sur la surestimation des recettes que sur la sous-budgétisation des dépenses. En cause : une hypothèse de croissance « globalement un peu élevée » et des dépenses dans les ministères qui repartent à la hausse. ■

par Ingrid Feuerstein

Déficit : ce que disent les candidats

Pour l'instant, seuls François Fillon et Marine Le Pen ont présenté une trajectoire de déficit. Le premier prévoit une « grosse bosse » en 2018 pour financer les baisses d'impôts, puis un retour progressif à l'équilibre des comptes publics à l'horizon 2022. La candidate du FN table sur une hausse du déficit à 4,5 % en 2018 et promet de le ramener à 1,3 % en 2022. Quant à Emmanuel Macron, il considère qu'il n'est « pas pertinent de viser l'équilibre des comptes dans le contexte actuel », mais veut ramener la dépense publique à 50 % du PIB en 2022 (54 % aujourd'hui). Benoît Hamon, lui, veut « en finir avec le dogme du 3 % ».



Paris Saclay : 5 milliards pour une « impasse »

La Cour des comptes propose la création d'un responsable interministériel pour dénouer le dossier.

François Hollande voulait en faire « un bon exemple et pas un contre-exemple ». Le projet Paris Saclay, vaisseau amiral de la recherche publique française, n'en prend pas le chemin, à lire le rapport de la Cour des comptes. « Le projet d'université intégrée [...] est aujourd'hui dans l'impasse », écrivent les magistrats. Car l'Etat s'y est lancé « sans avoir au préalable défini clairement les moyens permettant de le réaliser ».

Depuis la décision de Nicolas Sarkozy, en 2008, de créer un pôle scientifique et technologique de rang mondial sur le plateau de Saclay, 5,3 milliards d'euros ont été engagés, dont 700 millions pour le volet scientifique, 2,6 milliards pour l'immobilier universitaire et 2 milliards pour les transports. Le site est censé rassembler, à terme, 15 % de la recherche publique française autour des établissements d'enseignement supérieur et de recherche les plus prestigieux - université Paris Sud, Polytechnique, CNRS, CEA... Mais ceux-ci n'arrivent pas à s'entendre sur la gouvernance. Et les différentes tutelles des établissements - Enseignement supérieur, Défense, Bercy - se déchirent. « L'Etat se révèle inca-

pable de parler d'une seule voix » sur ce projet, de fait « en suspens », indique la Cour. Le « pilotage défaillant » pèse lourd sur « le risque de dilution d'une grande ambition », pointe-t-elle. Le projet se résumerait alors « à un rapprochement géographique d'établissements [...] sans cohérence réelle ni visibilité internationale ». Des efforts ont, certes, été réalisés, sur des diplômes communs ou « le début de structuration de la recherche ». Mais « la création d'une grande université de recherche intégrant universités et grandes écoles est au point mort ».

« Deux visions s'opposent »

« Deux visions de l'université Paris Saclay s'opposent » parmi les dix-huit membres de la communauté d'universités, poursuit la Cour : d'un côté, celle visant à créer une université unifiée, portée « notamment par l'université Paris Sud » ; de l'autre, celle qui a pour chef de file l'Ecole polytechnique, qui craint de « diluer [sa] réputation d'excellence dans une université encore sans renommée et peu sélective ». Cette « logique diver-

gente » conduit l'université Paris Sud à « aller vers un modèle qui mettrait en commun, au sein de l'université Paris Saclay, les licences, masters et doctorats ainsi que la recherche ». Mais elle fait craindre aux écoles la perte de leur personnalité juridique.

Les commentaires de la Cour sont « quelque peu caricaturaux », réplique le président de l'université Paris Saclay, Gilles Bloch, assurant que la grande majorité des membres adhère à la perspective d'une université Paris Saclay « hybridant les modèles de l'université française classique et des grandes écoles dans un modèle plus performant ». En ligne de mire, le maintien des financements liés aux investissements d'avenir (Idex) pèse lourd : en avril 2016, le jury international a donné 18 mois à Paris Saclay pour clarifier son projet. Trouver une « position convergente » à court terme paraît « difficile », concluent les magistrats. Ils préconisent la désignation d'un responsable interministériel. Ce que l'Ecole polytechnique voit déjà d'un mauvais oeil... ■

par Marie-Christine Corbier



Le « gâchis social et économique » de l'écotaxe poids lourds

La Cour dénonce « un abandon coûteux » pour les finances publiques et l'abandon des objectifs initiaux.

La formulation est cinglante. Pour la Cour des comptes, l'abandon de l'écotaxe poids lourds représente « un gâchis patrimonial, social et économique ». Ce projet de taxe kilométrique, que devaient acquitter les 800.000 camions de plus de 3,5 tonnes circulant sur le réseau routier hors autoroutes, avait été voté à la quasi-unanimité en 2009. Mais quatre ans plus tard, lors de sa mise en oeuvre, l'écotaxe avait cristallisé des « oppositions hétérogènes », poussant le gouvernement à jeter l'éponge dans des conditions que critique de la Cour.

Une première suspension, décidée en octobre 2013 sous la pression des « bonnets rouges » bretons, a été annoncée « dans la précipitation », regrettent les sages de la rue Cambon : « En dépit d'enjeux budgétaires financiers, juridiques et technologiques majeurs, aucune analyse préalable de la portée de cette décision n'a été conduite ». Cela a mis l'Etat en position de faiblesse lorsqu'il a fallu négocier l'indemnisation d'Ecomouv', le consortium privé chargé de la collecte de la taxe. Et l'abandon définitif du projet, acté un an plus tard par Ségolène Royal, « n'a pas été d'avantage préparé ».

Sur le plan comptable, l'abandon de l'écotaxe s'est soldé par une perte potentielle de recettes de 10 milliards d'euros sur l'ensemble de la durée du contrat (2014-2024), a calculé la Cour. A cela s'ajoute un manque à gagner de 53 millions par an dû à la baisse de la taxe à l'essieu accordée aux transporteurs pour favoriser l'acceptation de l'écotaxe. Il a également fallu dédommager Ecomouv' à hauteur de 180 millions pour la suspension du dispositif, puis de 777 millions pour l'abandon du contrat. « Enfin, l'Etat est exposé à des risques contentieux importants, s'élevant à 270 millions d'euros », rappelle le rapport, du fait des recours formulés par certaines sociétés de télépéage.

Relèvement de la TICPE

Et pourtant, les finances de l'Etat ne s'en tirent pas si mal. L'écotaxe devait constituer une ressource financière pérenne pour financer les infrastructures de transport. Pour la remplacer, le gouvernement a augmenté la fiscalité sur le gazole (TICPE), et ce dispositif génère plus de recettes que celui qui était envisagé (1,5 milliard d'euros de plus attendus au total d'ici à 2024).

Mais cette compensation fait l'impasse sur les objectifs initiaux de l'écotaxe : transférer le financement des infrastructures du contribuable vers l'usager, et faire contribuer les poids lourds étrangers à hauteur de leur usage des routes françaises. Le relèvement de la TICPE « vise indifféremment les poids lourds et les voitures particulières, et elle est largement éludée par les poids lourds étrangers en transit, dont seul moins d'un quart se ravitaille en carburant en France en raison du prix inférieur du gazole dans plusieurs pays frontaliers ». Selon la Cour des comptes, 31 % des recettes de l'écotaxe poids lourds devaient être acquittés sur les camions étrangers circulant en France. « La compensation de son abandon par un relèvement du tarif de TICPE ramène cette contribution à 2 % » seulement, conclut l'institution, qui déplore cette « occasion manquée ». Dans sa réponse, le Premier ministre, Bernard Cazeneuve, conteste toutefois ce chiffre, et assure que la contribution des transporteurs étrangers est supérieure à 15 %.

par Lionel Steinmann



Sus aux fraudeurs de la formation professionnelle

La Cour souligne la faiblesse du contrôle d'un secteur très émiété où 76.000 prestataires se partagent plus de 11 milliards par an.

La formation professionnelle continue ? Un secteur fortement exposé aux risques de fraudes, mais où les contrôles sont encore faibles, tant par leur nombre que leur portée. Dans son rapport annuel, la Cour des comptes met le doigt sur un problème ancien en France, auquel la loi de mars 2014 relative à la formation professionnelle, à l'emploi et à la démocratie sociale a commencé à s'attaquer. Les sages de la rue Cambon ne s'avancent pas sur un chiffre, puisque « les services de l'Etat sont dans l'incapacité d'évaluer l'ampleur de la fraude et son impact financier », déplorent-ils. Mais c'est pour mieux recommander la mise en place d'une politique de lutte digne de ce nom.

Chaque année, les entreprises consacrent plus de 11 milliards d'euros en formation continue, directement ou via des organismes paritaires agréés par l'Etat connus des spécialistes par leurs acronymes, Opca ou Opacif notamment. L'écheveau des financements entre tous les acteurs concernés a été simplifié avec la loi de 2014, mais il reste encore

très complexe. Des discussions parlementaires ayant accompagné l'examen du texte est née l'obligation - entrée en vigueur le 1er janvier dernier - faites aux financeurs publics de s'assurer de la qualité des organismes qui délivrent les cours (« Les Echos » du 27 décembre). Cette avancée n'a pas échappé à la Cour des comptes, qui rappelle toutefois qu'elle « n'est pas prioritairement destinée à lutter contre la fraude, mais à améliorer la qualité de la formation ». « Sa mise en oeuvre peut néanmoins être l'occasion d'assainir le marché de la formation et de concourir à la mise en place d'une stratégie de lutte contre la fraude partagée entre l'Etat et les organismes agréés », poursuit le rapport.

Contrôles trop rares

« Assainir » le marché ? Le mot est fort mais sans doute à la hauteur de l'enjeu. Les cotisations des entreprises sont d'autant plus « accessibles » que la barrière d'entrée reste limitée, une simple déclaration d'activité suffisant pour dispenser son savoir.

Du coup, plus de 76.500 organismes se partageaient le gâteau en 2014 : quelques très gros mais aux côtés d'une myriade de petits - énormément d'autoentrepreneurs -, avec une très importante rotation.

Las, les contrôles restent rares. Au niveau de l'Etat, la Cour déplore l'absence de pilotage unifié, l'insuffisance du nombre d'agents par ailleurs mal répartis, les pratiques hétérogènes, la lourdeur des procédures de sanctions... Résultat : moins de 1 % des prestataires susceptibles d'être contrôlés l'ont été en 2014.

Les Opca ne sont pas en reste, eu égard à l'insuffisance de l'effort qu'ils portent aux vérifications du service fait mais aussi à leurs processus internes. La situation devrait s'améliorer avec les futures conventions d'objectifs et de moyens négociées avec l'Etat, a répondu le ministre du Travail. ■

par Alain Ruello



La gestion de la retraite des indépendants à nouveau épinglée

La Cour des comptes met en garde contre le risque d'une « nouvelle catastrophe industrielle », en référence à celle du RSI.

Dans la famille des organismes de protection sociale des travailleurs indépendants, il n'y a pas que le RSI qui pose problème. Dans son dernier rapport annuel, la Cour des comptes se penche sur la Caisse interprofessionnelle de prévoyance et d'assurance-vieillesse des professions libérales. La Cipav est l'organisme qui gère les régimes d'assurance-vieillesse et de décès-invalidité des architectes et géomètres, mais aussi, depuis 2009, une grande partie des autoentrepreneurs. Elle a plus d'un demi-million de cotisants. Son constat est d'autant plus sévère que ce n'est pas la première fois que la Rue Cambon épingle la gestion de cette caisse. En 2014, la Cour avait constaté de graves dysfonctionnements et appelé à des réformes en profondeur pour y remédier. Les problèmes n'ont pas disparu, loin s'en faut, constate-t-elle à la suite d'un nouveau contrôle réalisé en 2016.

Certes, un processus a bien été engagé, mais il est notoirement insuffisant, note le rapport. Non seulement, les pouvoirs publics ont tardé à s'emparer du sujet, ce qui a contribué à aggraver les difficultés, mais les préconisations de la Cour de clarifier la gouvernance des différentes caisses gérant l'assurance-vieillesse des professions libérales, dont la Cipav, n'a pas été suivie. Cette dernière a bien mis en oeuvre un plan de redressement, mais « incomplet » et accompagné d'une augmentation des effectifs « substantielle », qui n'a pas été affectée là où cela aurait été nécessaire.

« Lacunes persistantes »

La gestion financière et immobilière de la Cipav a insuffisamment progressé. Et la Cour constate « des lacunes persistantes dans le service rendu aux usagers », sur le délai de traitement des courriers comme de

liquidation des pensions malgré des efforts. S'y ajoute un outil informatique « incomplet et défaillant ».

Dans ce contexte, la Cour est alarmiste sur la dernière réforme lancée sans études préalables, visant à faire basculer un grand nombre de professions de la Cipav vers le RSI, « lui-même très fragile ». Elle y voit le risque d'une « nouvelle catastrophe industrielle », en référence à celle de la création du RSI. Il y a « un fort risque d'échec » lié notamment à « la capacité du RSI à absorber les nouveaux flux d'affiliés ». La Cour des comptes alerte donc sur la nécessité de se fixer comme « objectif premier de retrouver au plus vite une gestion fiable et rigoureuse des droits des intéressés », et notamment de clarifier pour cela les futurs périmètres de la Cipav et du RSI. ■

par L. De C.



Sécurité : le coûteux suremploi des CRS

Malgré la baisse des effectifs de gendarmes mobiles et de CRS amorcée en 2010, la dépense ne cesse de croître.

Il s'agissait de réduire la dépense. C'est raté. Malgré une baisse de 7,5 % de leurs effectifs depuis 2010, les 25.786 militaires et civils réunis aujourd'hui dans les forces de la gendarmerie mobile et des compagnies républicaines de sécurité (CRS) ont continué de prendre du poids dans le budget national, selon le rapport annuel de la Cour des comptes. De 1,76 milliard d'euros en 2012, le niveau de la dépense supportée par l'Etat est passé à 1,81 milliard en 2015, en hausse de 3,3 %. « Les mesures issues de la révision générale des politiques publiques [...] ont manqué d'efficacité », tranchent les magistrats financiers de la rue Cambon.

Une décorrélation qu'ils imputent assez largement à la hausse sensible du temps de travail de ces forces mobiles de sécurité et à la succession d'événements terroristes ces deux dernières années. Ainsi, les CRS ont-

ils vu le volume de leurs heures supplémentaires bondir de 8 % entre 2010 et 2015. Ce qui explique que leur coût par an et par agent soit passé de 1.565 à 1.743 euros sur la même période. Dans le même temps, le taux d'emploi dans les deux corps a retrouvé un « point haut » : en 2015, en moyenne, 55 % des 168 unités où ils sont regroupés étaient présentes chaque jour sur le terrain, contre 52 % cinq ans plus tôt quand les troupes étaient plus importantes.

La formation sacrifiée

Alors qu'ils se faisaient moins nombreux, gendarmes mobiles et CRS se sont vu confier des missions de plus en plus diversifiées et éloignées de leur cœur de métier. La Cour des comptes cite le cas des gardes statiques au pied de bâtiments sensibles. En 2015, cette activité aura consommé chaque jour en moyenne

6 unités de plus (sur les 60 existantes) que les 5 mobilisées en 2010. Ce renfort s'inscrit assez logiquement dans le cadre du plan Vigipirate mis en oeuvre pour répondre à la menace terroriste, très forte. La plus-value apportée n'en est pas moins qualifiée de « faible » par les juges financiers, qui pointent le coût de déploiement « élevé » de ces forces, surtout présentes à Paris.

Cet effet de ciseaux entre l'intensification de l'emploi et la diminution des effectifs a d'autres « conséquences dommageables ». Notamment sur le temps consacré à la formation collective et à l'entraînement, qui a diminué. « L'objectif de 25 jours par an de formation n'est plus atteint depuis 2013 », s'inquiètent les juges financiers. ■

par Joël Cossardeaux



Six exemples de dérives pointées du doigt par les sages

Comme chaque année, la Cour des comptes pointe les sources de gâchis d'argent public. Revue de détail.

buralistes : Un soutien « contestable »

En 2013, la Cour des comptes notait dans son rapport que « la collectivité a consenti un effort budgétaire sans aucun rapport avec ce qu'aurait exigé le traitement individualisé de la situation des seuls débiteurs effectivement affectés par la baisse des volumes de ventes de tabac ». Elle recommandait de « procéder à une remise en cause rapide des mesures arrêtées début 2012 dans le cadre du 3^e contrat d'avenir ». Cinq ans après, la Cour constate que « la plupart » des recommandations qu'elle a émises en 2013 n'ont pas été mises en œuvre dans le contrat arrivé à son terme fin 2016. Les dispositifs sont toujours nombreux et insuffisamment contrôlés, alors que les revenus des débiteurs continuent d'augmenter. Le nouveau protocole 2017-2021, « tout en comportant quelques améliorations, ne pose pas les bases de l'indispensable refondation de la politique de soutien à la profession ».

En réponse aux critiques des sages, le ministère de l'Économie fait valoir que « le 3^e contrat d'avenir s'est néanmoins inscrit dans une logique budgétaire mieux maîtrisée par rapport aux dispositifs antérieurs. En effet, son coût budgétaire représente 50 % de celui du premier contrat et les deux tiers du deuxième ». Depuis 2004, l'État donne de nouvelles aides au revenu des buralistes pour compenser la baisse des ventes liées à la politique publique de lutte contre le tabac. Le revenu moyen des bura-

listes a bondi de 34 % entre 2003 et 2015.

zoo de Vincennes : un déficit « structurel »

Depuis sa réouverture en avril 2014, le zoo de Vincennes a vu sa fréquentation rapidement décliner, de 1,26 million la première année à 915.000 dès l'année suivante. Alors que tous les animaux n'étaient pas arrivés, le zoo a malgré tout commencé à accueillir du public, puis, pour privilégier le bien-être animal, il a été décidé de ne pas présenter certaines espèces : du coup, le public a trouvé l'addition un peu lourde par rapport à l'offre et boudé les lieux. Or le modèle économique du zoo est un partenariat public-privé conçu sur la base d'une moyenne annuelle de 1,4 million de visiteurs, un objectif « trop ambitieux » selon la Cour. Pendant vingt-cinq ans, le Muséum national d'histoire naturelle, l'établissement public qui gère le zoo, doit verser une redevance incluant le remboursement de l'investissement, les frais financiers et la maintenance de l'installation. Pour les années 2017 à 2020, le coût annuel est estimé à 20 millions d'euros. Or les recettes de fonctionnement en 2015 ne se sont élevées qu'à 12,6 millions d'euros. « Le zoo représenterait ainsi un déficit structurel majeur de 7,4 millions d'euros par an », déplore la Cour des comptes.

chirurgiens-dentistes : Le rappel à l'ordre

L'Ordre des chirurgiens-dentistes doit « retrouver le sens de ses missions de service public », juge la Cour des comptes dans son rapport. « Dérives dans la gestion », « indemnités indues », contrôle de la profession « insuffisant »... La Cour ne mâche pas ses mots sur cette organisation dont la mission est de contrôler l'accès à la profession et d'assurer le respect des règles de déontologie. L'ordre des chirurgiens-dentistes « a délaissé une partie de ses missions au profit de la défense d'intérêts catégoriels qui ne lui incombent pas », critique le rapport. Pour ne rien arranger, la Cour a constaté que les membres du bureau se sont versé des indemnités de 400.000 euros en 2015. Elle évoque aussi des « voyages d'agrément ou séjours en thalassothérapie effectués par les conseillers ou l'achat de nombreux cadeaux de luxe. »

douane : Des avions qui restent au sol

Le rapport dénonce un gâchis d'argent public dans le renouvellement de la flotte aérienne et navale de la douane. « La douane a choisi de gérer seule cette opération en procédant elle-même aux acquisitions », explique la Cour. Elle a ainsi acquis sept avions Beechcraft mais qui, pour l'instant, restent au sol, car les équipements commandés (radars, scanners, etc.) ne sont pas opérationnels.

Dans le même temps, les douaniers continuent de faire voler et d'entretenir les anciens appareils... Même dysfonctionnements concernant les vedettes de surveillance. Dans certains cas, les exigences techniques formulées dans le cahier des charges étaient telles que les vedettes, à la livraison, n'étaient plus manoeuvrables. « Après trois années de vaines tentatives pour améliorer les performances de ces bateaux, la douane a fini par les retirer du service opérationnel », indique le rapport.

Autre exemple : lors de l'acquisition d'une embarcation très rapide, la douane a passé un marché auprès d'un intermédiaire américain qui a fait faillite. La quasi-totalité du prix du bateau avait été payée et la Douane a engagé tardivement les procédures contentieuses, dénonce la Cour.

Levallois-Perret : Des « dérives » de Gestion

« La surveillance des services de l'Etat sur les dérives de cette gestion

municipale a sans doute été trop intermittente et les mises en garde formulées, trop rares, et peu suivies de rappels plus fermes à la légalité ». A lire le rapport annuel de la Cour des comptes, la ville de Levallois-Perret, dirigée par le LR Patrick Balkany, offre un catalogue des anomalies de gestion d'une commune. Première singularité, si la Cour reconnaît le niveau élevé de services offerts depuis moins de dix ans à ses habitants (trois médiathèques, un conservatoire, un centre aquatique ouvert, un complexe sportif, etc.), elle pointe leur gestion confiée à des associations locales qui « ne se différencient pas aisément des services municipaux ». Les dépenses de « subventions de fonctionnement aux associations et autres personnes de droit privé » atteignent ainsi 15,7 millions en 2014, soit 10 % des charges réelles de fonctionnement de la collectivité.

Autre singularité, l'endettement de la ville atteint 7.500 euros par habitant, soit quatre fois la moyenne pour une commune de cette taille. La Cour va

jusqu'à accuser la mairie d'avoir occulté l'existence d'emprunts structurés à risques dans son encours de dette.

hôpitaux corses : Une gestion défailante

La Cour des comptes pointe dans son rapport l'augmentation des déficits des centres hospitaliers d'Ajaccio et de Bastia. Cela s'expliquerait notamment par des « recrutements massifs de personnels non médicaux » pour pallier le fort taux d'absentéisme. Ces derniers bénéficieraient de cinq à six jours de congés supplémentaires. En outre, ils auraient profité à tort de jours de congés indus pendant cinq ans en raison d'une erreur de paramétrage dans un logiciel. Rien que cette bévue aurait coûté 10 millions d'euros. ■

par M-J. C., In. F., M. R., M. Q.



VP4 - DÉVELOPPEMENT
DURABLE, TRI, TRANSITION
ÉNERGÉTIQUE...

Trophée de la réserve de biosphère: vous portez un projet écolo, postulez!

Audomarois. La troisième édition du Trophée 2017 de la réserve de biosphère du marais audomarois est lancée. Vous avez un projet écologique ou de développement durable? Vous souhaitez agir pour la nature, tout en valorisant les activités humaines? Ce concours est pour vous. Tout le monde peut participer, écoles, collectivités, particuliers, entreprises, associations actives sur le territoire de la réserve de biosphère (22communes). «Nous espérons recevoir plus de candidatures, sept projets ont été présentés lors des deux premiers trophées», indique Bertrand Petit, président du groupe de travail marais (émanation de

l'agglomération et du parc naturel). Les organisateurs* listent les trois critères principaux: le renforcement des liens, être en lien direct avec le territoire et être au service des autres personnes. «Il ne faut pas que le marais reste un territoire sous cloche, c'est un territoire vivant où l'homme qui y travaille à toute sa place», reprend Bertrand Petit. Parmi les thématiques pour lesquelles les candidats peuvent concourir: le maintien de la diversité et la qualité des milieux naturels, le développement de l'écocitoyenneté, le maintien et la valorisation des patrimoines culturels et des savoir-faire de la réserve, la sensibilisation des habitants et des

visiteurs aux patrimoines de la réserve... Le gagnant recevra un prix de 1000€ pour développer son projet. Le coin nature de l'école Ferry d'Arques, la première année, et le mandala du marais audomarois du CFA agricole du Doulac ont remporté les deux premiers trophées. Renseignements et dossier d'inscription sur www.parc-opale.fr; maraisaudomarois@parc-opale.fr; 0321879090. Date limite d'envoi du dossier le 12 juin. * Le Trophée est organisé par le parc naturel des caps et marais d'Opale et la CAPSO, soutenus par l'Agence de l'eau, Suez et la Société des eaux de Saint-Omer. ■



20 000 rats musqués capturés: encore une année record en 2016

PAR ARIANE DELEPIERRE
calais@lavoixdunord.fr AU-
DRUICQUOIS ET CALAISIS. Les
chiffres le prouvent. Depuis trois ans,
le nombre de captures de ce rongeur
qui vit dans les marécages de
l'Audruicquois, n'a cessé
d'augmenter, passant de 13 872 en
2013 à 19 874 en 2016. En 2015, le
Groupement intercommunal de dé-
fense contre les organismes nuisibles
(GIDON) a recensé 109005 prises à
l'échelle du Pas-de-Calais.
L'Audruicquois contribue à ce résul-
tat hauteur de 20%. «Votre GIDON
est l'un de ceux qui capturent le plus
de rats, avec Béthune», constate
Odile Muchembled, directrice de la
Fédération régionale de défense
contre les organismes nuisibles
(FREDON), lors de l'assemblée géné-
rale, mardi, à Nouvelle-Église. La
réunion annuelle, qui rassemble les
piégeurs bénévoles (96) et les deux

piégeurs salariés de la communauté
de communes de la région d'Audruicq
(CCRA), marque le coup d'envoi
d'une opération d'envergure, bapti-
sée opération «coup de poing».
«Chaque année, de février à mars,
nous mobilisons tous les moyens hu-
mains et matériels car c'est la période
où l'on peut capturer le plus grand
nombre de rats musqués. C'est la fin
de l'hiver, ils sortent pour se repro-
duire, ils sont donc plus faciles à at-
traper, explique François Daullé. Ils
sont de plus en plus nombreux. Je
compte sur vous pour mettre les
pièges (en X ou nasse) en action jus-
qu'à fin mars.»

«Que les agriculteurs se mobilisent davantage»

Le président du GIDON de la région
d'Audruicq lance également un appel

à la mobilisation des agriculteurs
«qui malheureusement ne
s'investissent pas assez, et pourtant,
ce sont les premiers concernés. Je ne
leur demande pas de passer
l'agrément de piégeur mais peut-être
de fournir des pièges», a-t-il insisté.
Le rongeur, qui peut-être porteur
d'une maladie, la leptospirose, creuse
des galeries qui font s'effondrer les
berges, et inondent les champs. Ils
détériorient aussi les chaussées en-
traînant un risque pour la circulation
routière. Les collectivités en ont aus-
si pris pour leur grade par le respon-
sable. «Je déplore que certaines com-
munes ne jouent pas le jeu, ne
mettent pas les moyens humains et
financiers pour combattre ce nui-
sible. La chasse au rat musqué est
une bataille collective. Chacun, à son
échelle, doit se mobiliser pour éradi-
quer ce fléau». ■



La Région met la main au portefeuille

En 2016, la capture du rat musqué dans l'Audruicquois a coûté 110 000 € à la collectivité. Cette somme comprend la gratification aux piégeurs bénévoles (1,50€ la queue), le salaire des deux piégeurs professionnels par la CCRA, l'achat des pièges et le travail administratif.

Enjeu politique

Bonne nouvelle cette année, le conseil régional des Hauts de France, par la voix du conseiller régional LR Jean-Michel Taccon qui a défendu la cause des piégeurs, a compris l'enjeu de la lutte contre le rat musqué pour le territoire. Une subvention, qui doit être validée lors de la commission permanente du 27 février, leur sera attribuée. Elle s'élève à 50centimes d'euros par queue. Ce qui permettra donc de revaloriser la prime par rat capturé à 2 €. «Cette somme représente pour la Région 17000€ sur une

période de 18 mois», a détaillé le conseiller général, présent à l'assemblée générale. L'éradication du nuisible est devenue un enjeu politique, qui dépasse les frontières de l'Audruicquois. Le Calaisis n'est pas épargné (5611 prises en 2015). En mai, dans les Trois-Pays est née une association de piégeurs. Le maire de Marck (LR) Pierre-Henri Dumont est aussi entré en guerre contre l'envahisseur. Le sous-sol de l'avenue Mitterrand est miné par des galeries. Preuve que le rat musqué sévit en milieu citadin. Depuis 2016, la Ville prend en charge financièrement la formation des futurs piégeurs bénévoles, les pièges, gants, cages, ainsi que la vaccination des piégeurs. Elle verse à ces derniers une prime de 1,50 € par queue. Coût: 5000 €. Le candidat aux législatives a aussi inscrit la bataille du retour du piégeage chimique dans son programme. Le sujet, d'ampleur intercommunale,

devrait être abordé à Grand Calais Terres et Mers, ex-Cap Calaisis.

Et l'État?

Le PS a aussi pris le problème à bras-le-corps. Le député de la septième Yann Capet défend l'idée d'une solidarité nationale. «Ce n'est pas aux riverains et aux communes de supporter seuls ce fléau. L'État doit participer». Il a proposé au gouvernement une solidarité des territoires du Delta de l'Aa* en intégrant la compétence de lutte contre les rats musqués dans la mise en œuvre, au 1erjanvier 2018, du Gemapi (gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations, nouvelle loi prise en charge par les intercommunalités).A. DEL. *Le Delta de l'Aa regroupe 104 communes de Sangatte à Dunkerque sur la Côte, et jusqu'à Saint-Omer dans les terres. ■



Voiture électrique : le bond en avant des bornes de recharge

Un décret harmonise le paiement des recharges. L'Hexagone devrait compter 45.000 bornes en 2020, contre 16.000 aujourd'hui.

Le conducteur d'une Renault ZOE embarqué entre Dunkerque et Menton a encore du souci à se faire. S'il veut boucler son trajet, il a intérêt à bien repérer les bornes où il « bibéronnera » sa batterie, comme le dit Marie Castelli, secrétaire générale de l'Association nationale pour le développement de la mobilité électrique (Avere), qui s'exprimait mercredi devant la commission des Affaires économiques de l'Assemblée. L'Hexagone comptant environ 100.000 véhicules électriques, il faudrait près de 120.000 bornes, calcule l'Avere, qui estime qu'un réseau principal devrait se doubler de charges d'appoint.

Depuis 2011, plusieurs collectivités locales ont profité des appels à projets Ademe pour équiper leur territoire en bénéficiant de 50 % d'aides de l'Etat, comme Rennes et La Roches-sur-Yon, qui a couplé les bornes au réseau d'éclairage. Les principaux moteurs sont surtout les syndicats d'équipement d'électricité. Il est possible de rouler sans risque dans le quart nord-ouest du pays et en Occitanie. Par contre, en montagne, et notamment dans le Massif central et les Vosges, c'est plus risqué. Un classement des bornes de recharge par rapport au nombre d'habitants place en tête Paris et les Hauts-de-Seine, couverts grâce à l'Autolib' de Bolloré. Puis l'Indre-et-Loire, la Lozère, la Seine-et-Marne, le Morbihan et les Deux-Sèvres, des départements où les élus ont pris le sujet à bras-le-corps.

Harmonisation nécessaire

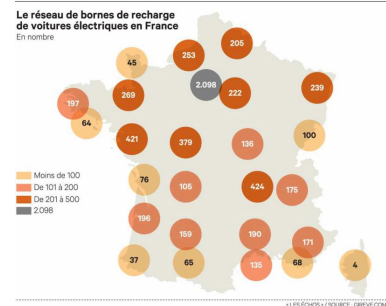
La loi sur la transition énergétique d'août 2014 pariait sur 7 millions de points de charge en 2030. A l'époque, moins de 10.000 bornes maillaient le pays, dont 5.000 Autolib'. Deux ans et demi plus tard, la France compte environ 16.000 points de charge en accès public, dont 7.500 dans les réseaux d'autopartage gérés par Bolloré (Paris, Lyon, Bordeaux). Les projections présentées aux députés évoquent 45.000 installations dès 2020.

Si le maillage patine, c'est qu'il reste des écueils. Un pas de géant avait été franchi avec l'adoption d'un standard de prise en 2014, une connexion poussée par Siemens. L'harmonisation européenne n'efface pas la prise Chademo, du nom du standard japonais. Quant au paiement, un décret du 12 janvier contraint les opérateurs à ouvrir leurs systèmes, pour que le conducteur puisse se brancher où bon lui semble, y compris sans abonnement.

Des recharges payantes

« Le problème, c'est que ce décret n'est pas rétroactif », souligne Bruno Lebrun, président de Gireve, une plate-forme créée par des acteurs français dont EDF, Engie, Renault et PSA, qui vise à transposer le principe du badge autoroutier à la mobilité électrique. L'idée : interconnecter les infrastructures pour que l'automobiliste, habitué à payer son

péage d'autoroute à la même société même s'il a transité sur un autre réseau, puisse faire de même s'il charge sur une borne Bolloré, Sodetrel (EDF) ou autre. « Je dispose d'une trentaine de cartes », déplore Hervé Sachot, directeur du site Caudalie près d'Orléans, qui attend une harmonisation avant de muscler sa flotte de camions électriques.



Problème : les premières générations de bornes n'étaient pas équipées pour transmettre les consommations, encore moins pour recevoir des paiements sans contact. Enfin, un installateur privé, qui n'a pas accès aux soutiens publics, n'est pas rentable si la charge est gratuite. A court terme, l'utilisateur d'une voiture électrique devra payer l'électricité qu'il consomme. « Nous avons repris les bornes de Londres, où le prix moyen de la charge est de 3,50 euros, explique Didier Marginèdes, vice-président de Bolloré Blue Solutions. A ce prix-là, elle devient tout juste rentable. » Reste à faire passer le message que la voiture électrique sera un peu plus coûteuse à l'usage.

Correspondant à Tours ■

par Stéphane Frachet

Parution : Quotidienne

Diffusion : 127 475 ex. (Diff. payée Fr.) - © OJD PV 2015/
2016

Audience : 566 000 lect. (LNM) - © AudiPresse One 2015/
2016



Tous droits réservés Les Echos 2017

A15FC9687B80AD0F402C0C136D0E11B962D7819635841DA05B2A565

La France en pole position

A lors que les syndicats d'électricité départementaux ont pris les devants depuis 2011 pour s'équiper en bornes de recharge, le secteur privé monte en puissance. Total a annoncé l'installation de 300 bornes dans ses stations. En Corse, le groupe Ferrandi a équipé 4 stations Esso de bornes de recharge, y com-

pris des recharges rapides. Dans la grande distribution, Leclerc compte plus de 170 bornes, Super U une trentaine avant un déploiement plus vaste. Carrefour en a une vingtaine et Lidl veut équiper tous ses points de vente en Europe. Leroy Merlin et McDonald's s'y mettent. Reste le cas des superchargeurs Tesla dans des sites

visant une clientèle haut de gamme, hôtels, golfs, monuments (le château de Chenonceau, par exemple) : l'américain en a déployé 150 et compte doubler ce chiffre à court terme. ■

par Stéphane Frachet



La Touraine mise sur un abonnement universel

Deux syndicats d'électricité ont signé avec les acteurs des recharges électriques, en imposant la solution scandinave Virta.

La facilité du badge autoroutier Liber-t dupliquée dans la recharge des véhicules électriques : c'est en résumé le contenu des conventions signées fin janvier dans les départements d'Indre-et-Loire et du Loir-et-Cher. Elles relient les syndicats intercommunaux d'électricité et les principales plates-formes gestionnaires de bornes. D'un côté, l'allemand Hubject, qui totalise plus de 50.000 utilisateurs et qui compte des constructeurs auto (BMW, Mercedes, Volkswagen) et des énergéticiens (RWE, E-On) dans son actionnariat. De l'autre, les français Freshmile (1.300 utilisateurs) et KiWhi pass (28.000 utilisateurs), ainsi que Renault, qui a confié à Bosch la gestion des prises dans ses concessions. Lors du dernier Salon de l'Auto à Paris, le Syndicat intercommunal d'énergie d'Indre-et-Loire (SIEIL) avait déjà contractualisé avec la plate-forme française Gireve, lancée par la Caisse des Dépôts, EDF, Enedis, la Compagnie nationale du Rhône et Renault.

Garder le contrôle

Concrètement, lorsque le propriétaire d'un véhicule électrique prend un abonnement pour recharger sa batterie, il se branche sur n'importe quel point, tout en recevant une seule et même facture. Autre intérêt de ces accords, selon Jean-Luc Dupont, président du SIEIL et vice-président de la Fédération nationale des collectivités concédantes et régies pour les véhicules propres : les collectivités gardent le contrôle. Pour cet élu local (LR), « les collectivités ne doivent pas concéder à un opérateur global, afin que l'on ne revive pas les redevances perçues par Veolia ou Saur dans la fourniture d'eau, par exemple ».

Depuis 2013, le SIEIL a investi 3,3 millions d'euros avec le soutien de l'Ademe pour déployer quelque 420 points de charge d'ici la fin de l'année, y compris des prises rapides utilisées par les Tesla. La gestion du système, confiée à une SEM commerciale, Enersiell, est volontairement

ouverte, pour accepter tous les véhicules d'où qu'ils viennent. « Pour cela, nous avons choisi le finlandais Ensto-Chago et sa plate-forme Virta, qui a déjà une expérience solide dans les pays d'Europe du Nord », explique Jean-Luc Dupont. Principal atout : Virta favorise l'itinérance dans toute l'Europe et l'interopérabilité entre les opérateurs. « Ce qui est indispensable pour l'accueil de touristes étrangers dans le Val de Loire », glisse Jean-Luc Dupont.

Pour le conducteur, c'est aussi la fin des recharges gratuites, qui ont accompagné les premiers pas de la voiture électrique. « Produire, distribuer, facturer de l'électricité a un coût. Mais à 2 euros la charge complète en moyenne, qui permet de rouler entre 100 et 300 km selon la batterie et l'usage, cela reste très compétitif », résume Jean-Luc Dupont, qui milite pour que les autres syndicats d'énergie s'engagent sur la même route. ■

par S. F.



Ensto a fait de Vernon sa base pour l'Europe

Le fabricant finlandais de bornes modulables dans le temps en fonction des normes compte 300 salariés en France.

Le fabricant de matériel électrique finlandais Ensto cultive la modestie. Il a choisi en 2015 un ancien supermarché désaffecté de Vernon (Eure) pour y implanter sa fabrication de bornes de recharge des véhicules électriques destinées à l'ensemble de ses clients européens. Le groupe a remis en état le site, qui s'étend sur 3.500 mètres carrés, et installé sa ligne de production, qui a rapidement monté en puissance. Elle occupe aujourd'hui la moitié de l'espace disponible et a dépassé en importance l'autre fabrication du site, des boîtiers pour baies informatiques.

Ces bornes relèvent toutefois du « pari industriel », car les ventes sont encore loin de couvrir les frais de recherche et développement. « Elles représentent moins de 10 % du chiffre d'affaires de la filiale française, qui s'élève à 60 millions d'euros, mais elles doublent chaque année », assure Jérôme Perdu, directeur commercial pour la France.

A Vernon, où travaillent 55 salariés, dont une vingtaine de nouveaux embauchés, Ensto fabrique des bornes qui ont vocation à s'intégrer dans les réseaux intelligents des villes ou des entreprises. Elles sont « interopérables », c'est-à-dire utilisables quel que soit le véhicule et « modulables » dans le temps en fonction de l'évolution des normes. Côté esthétique, elles sont conçues comme un élément du mobilier urbain et leur design fait l'objet de recherches approfondies en Finlande. « Nous n'avons jamais essayé de refus de la part des architectes des Bâtiments de France », assure Jérôme Perdu.



Un marché fermé

Le groupe compte parmi ses références France Télévisions, Disney-

land, le Palais des Festivals à Cannes, le laboratoire Pierre Fabre à Castres et l'hôtel de ville d'Orléans. Ses clients se répartissent à égalité entre le public et le privé. Toutes fabrications confondues, la France est devenue le deuxième marché après la Finlande pour Ensto, avec une part de plus de 20 % dans son chiffre d'affaires, qui s'est élevé à 280 millions d'euros en 2016.

Le groupe fondé en 1958 a fait le choix, au milieu des années 2000, de fabriquer dans l'Hexagone pour pénétrer un marché français du matériel électrique qu'il estimait fermé. Il compte aujourd'hui en France 300 salariés répartis dans 5 usines implantées à Vernon, à Lyon, à Perpignan et à Bagnères-de-Bigorre, où il exploite 2 sites.

Correspondant à Rouen ■

par Dominique Aubin



VP8 - CULTURE

LUTTE

L'épopée des ex-Samsonite

Après l'occupation puis la fermeture de leur usine, la confrontation avec la justice américaine, les ex-ouvrières de Hénin-Beaumont se sont lancées dans le théâtre.

Désormais, les trois coups ne résonnent plus sur les scènes de théâtre mais cela n'empêche pas les coups de théâtre, même à Hénin-Beaumont (Pas-de-Calais). Surtout lorsque l'audace s'en mêle : comme braver un fonds d'investissement, propriété d'un prétendant à la présidence américaine, Mitt Romney, devant les tribunaux, à New York, Chicago et Boston. Une première de la part de salariés français. Ou encore, oser monter sur scène lorsqu'on est ouvrière, aux côtés de comédiens professionnels, pour y rejouer dix ans de combat pour la dignité. « Votre histoire se forge dans la réalité de la lutte des classes mondiale. Vous avez réussi à saisir cette mondialisation pour montrer qui sont les adversaires », est venu leur dire, avant le spectacle, Fiodor Rilov, leur défenseur devant les tribunaux français, américains et britanniques.

Ce vendredi soir 3 février, la salle des fêtes de Carvin, une commune du bassin minier, est pleine à craquer pour la neuvième représentation d'On n'est pas que des valises ! ou l'épopée des salariés de Samsonite. Une pièce décapante, drôle, mise en scène par une jeune scénariste lilloise, Marie Liagre, d'une efficacité remarquée et des plus généreuses à l'égard de celles qui ne le sont pas moins : Annie, Isabelle, Josiane, Paulette, Renée, Raymonde et Brigitte, l'ex-représentante du personnel des Samsonite, leader de « ces filles », les sept ouvrières-comédiennes. La soirée est un peu spéciale, teintée de tristesse. Dédiée à un homme : Jean Haya, l'ancien maire communiste de

la commune voisine de Rouvroy, inhumé le matin même en présence de 700 personnes. « Vous avez vu, nous lui avons envoyé un signe, un baiser de la scène à la fin du spectacle. Nous avons joué pour lui. Il nous a tant aidés », confie Brigitte Petit, qui, outre ses activités théâtrales, préside l'association contre Samsonite (AC Samsonite).

L'idée du théâtre a germé dans la tête d'Hélène Desplanques, qui signe le scénario. Au lendemain de l'élection d'un maire FN à Hénin-Beaumont, elle voulait comprendre : « Je connais les valeurs de ma ville. Elles sont à mille lieues de ce que prône ce parti. La pièce est l'histoire d'une lutte sociale racontée à ma fille, une pièce de résistance pour les jeunes. » A-t-elle trouvé des réponses à ses questions ? Oui, grâce aux collégiens. « Les comédiennes-ouvrières sont très proches d'eux et de leurs familles. Le fait qu'ils voient ces femmes sur scène raconter leur combat leur redonne des figures héroïques. Ils nous disent qu'elles sont fortes. J'ai compris que ces territoires et leurs habitants massacrés par le chômage et des élus locaux malveillants avaient perdu l'estime d'eux-mêmes. » Ce soir, Thomas, 14 ans, est venu voir la pièce, un peu tiré par la manche par ses parents. « C'est drôle, notamment la scène où Brigitte arrive en retard à la manifestation de New York, raconte-t-il, tout sourire. Elles sont les premières à partir en Amérique pour défendre leur travail. C'est fort. »

« Quand on lutte, on ne tombe pas ! Il ne m'a pas fallu 90 secondes pour arrêter ma machine et sortir. Pas de salaire. Pas de travail », s'exclame Renée, bouillonnante, en répétant le slogan repris dans la pièce, et en se remémorant le début de l'histoire, la vraie. Il y a dix ans, presque jour pour jour. L'annonce du patron, c'était un matin : « Ce mois-ci, je ne pourrai pas payer vos salaires. » Pour toutes les filles, l'aventure théâtrale a commencé il y a trois ans. Et après un temps de réflexion bien plus long que les 90 secondes évoquées par Renée pour occuper l'usine. « Au départ, personne n'était d'accord, moi la première », lance Josiane, tandis que, atablées à ses côtés, en attendant l'incontournable filage d'avant représentation, Annie et Paulette haussent la voix pour soutenir le propos de leur camarade. « Ah ! Non ! Non. On ne s'en sentait vraiment pas capable. » Elles se sont finalement lancées, ravies, étonnées d'abord de leur succès, mais parfaitement conscientes de ce qui se joue lorsque Brigitte hurle à l'oreille du directeur séquestré : « Toucher à nos salaires, c'est comme si vous touchiez à nos enfants. »

« Ici, chaque famille peut raconter une histoire de chômage, d'entreprise fermée », confie Annie. Elle travaille désormais à l'hôpital comme aide-soignante. Elle a suivi une formation en occupant l'usine. « Vous savez, pour nous, le théâtre, c'est notre lutte qui continue », complète Paulette. Une drôle de dame, Paulette. Durant sept mois, elle a appris son texte en cachette de son mari

et de ses enfants pour leur faire une surprise. Josiane, elle, affolée par la longueur du scénario, se pliait aux consignes de son mari, qui lui donnait la réplique de la cuisine alors qu'elle déclamaient du salon, pour élever sa voix.

Si les femmes de Samsonite ont le beau rôle, François Godart a le plus mauvais. Comédien professionnel, il incarne Mitt Romney, créateur et

PDG de Bain Capital, le fonds d'investissement propriétaire de Samsonite. « Heureusement, je suis sympa », s'amuse-t-il, plein de gratitude pour ses partenaires ouvrières. « Avec elles, le collectif était là avant le spectacle. En répétition, si l'une d'elles ne parvient pas à faire quelque chose, une autre prend le relais. Dans les troupes professionnelles, cela n'existe pas. Les artistes ont des ego surdimensionnés. » Ce soir encore, le

public se lève pour une longue ovation. Les larmes coulent sur scène et dans la salle. Celles de Carine, ex de Samsonite. Elle a déjà vu le spectacle deux fois. Elle reviendra encore. « Dans notre solidarité, je retrouve celle de nos parents, nos familles de mineurs. » ■

par Sylvie Ducatteau



Tourville: vers un plan quinquennal pour achever le «Jean-Bart»?

PAR OLIVIER DUFOURG
dunkerque@lavoixdunord.fr
GRAVELINES. Coût.- Selon Christian Cardin, construire le Jean-Bart dans un arsenal coûterait entre 12 et 14-millions. «Mais comme nous avons notre propre chantier naval sur place (en clair, tout est réalisé par les bénévoles et les jeunes du chantier insertion), nous estimons ce coût entre 8 et 10 millions.» À titre de comparaison, la réplique de L'Hermione, navire de guerre français de 1779, dont la construction s'est étalée de 1997 à 2014, a coûté 26 millions. «L'Hermione a été construite par une entreprise extérieure. Ensuite, si le

Jean-Bart est une cathédrale, L'Hermione est une église puisqu'il tiendrait dedans!», illustre Christian Cardin. À titre de comparaison toujours, au XVIIIe siècle, il ne fallait «que» trois ou quatre ans pour construire un bateau de la taille du Jean-Bart (le chantier mobilisait en permanence un bon millier de personnes). Financement.- Pourquoi le projet de L'Hermione a-t-il abouti? Parce qu'il a bénéficié de mécénats importants. «Cette frégate de la fin du XVIIIe avait servi à amener Lafayette aux États-Unis pour la guerre d'Indépendance. Pour le tricentenaire de l'événement, une fondation

américaine a donc largement contribué à sa réalisation.» Plan quinquennal.- Pour la première fois, la CUD a octroyé une subvention de 30000€ à Tourville. Et ensuite? «Si le SIVOM de l'Aa, qui nous soutient déjà, la CUD et la Région s'engageaient à verser chacune 100000€ tous les ans pendant cinq ans, renouvelables cinq ans, il faudrait entre huit et dix ans pour terminer le Jean-Bart.» Le SIVOM serait partant, à condition que la CUD et la Région s'engagent sur les mêmes sommes. À suivre, donc. ■



Un chantier débuté fin 2002

Menée sous l'impulsion de Christian Cardin (notre photo), la construction à taille réelle du Jean-Bart a été engagée fin 2002, année du tricentenaire de la mort de Jean Bart, sur un terrain privé aménagé en bordure du port historique de Gravelines. L'assemblage des premiers éléments de la quille a été réalisé en avril 2003 à partir de quatre

chênes pluricentennaires provenant de la forêt de Mormal. Depuis, les travaux de construction ont progressé, surtout de 2005 à 2012, avec le façonnage de l'assemblage de nouvelles structures, dont les plus spectaculaires (étrave de 12m de haut, étambot de 11m de haut et arcasse avec ses allonges de 17m de haut) ont fait passer le vaisseau dans sa troi-

sième dimension. L'année 2012 a été consacrée au façonnage et à la pose d'une dizaine de couples (constitués des genoux et des premières allonges) au niveau de la partie centrale du vaisseau, donnant un aperçu de sa largeur (15m). ■



**VP9 - FORMATION ET
RELATIONS AVEC LES
ENTREPRISES**

Une première en France: mieux former les futurs dirigeants de l'économie sociale et solidaire

Région. L'économie sociale et solidaire (ESS), c'est aujourd'hui plus de 10% du produit intérieur brut du pays et des emplois. Afin de mieux former à l'ESS les futurs décideurs, la première chaire interuniversitaire vient de voir le jour. L'économie sociale et solidaire, ce sont les coopératives, mutuelles, associations, syndicats et fondations. Une manière différente de concevoir l'économie et l'entreprise, fonctionnant sur des principes d'égalité des personnes, de solidarité entre membres et d'indépendance économique. Cette ESS, c'est près de 200000 emplois rien que dans notre

région, selon l'INSEE. Mais d'ici quelques années, environ 35000 salariés de l'ESS vont partir en retraite. Il apparaît donc nécessaire de mettre en place des formations qualifiantes afin de préparer et sensibiliser les futurs dirigeants et responsables de projets au monde de l'ESS. La première chaire ESS interuniversitaire de France vient de voir le jour dans les Hauts-de-France. Elle est le fruit de dix-huit mois de réflexion et d'un partenariat entre la Mutualité française des Hauts-de-France, la Métropole européenne de Lille, les universités de Valenciennes et du Hainaut-Cambrésis, de Lille 1, d'Artois, le

CNRS et le conseil régional. La Chaire ESS a pour but de coordonner l'offre de formation régionale en ESS, créer des synergies et des coopérations entre les acteurs du territoire, et donner une visibilité maximale à l'économie sociale et solidaire dans les universités. Sont ainsi prévus un master spécialisé en ESS (Université de Lille1, de Valenciennes et IAE de Lille), un module d'introduction à l'ESS pour les autres formations universitaires et un module de formation continue. Une autre vision de l'économie à partager. Jean-Marc Petit ■



Entrepreneurs britanniques et calaisiens réunis pour renforcer les échanges

PAR ARIANE DELEPIERRE
calais@lavoixdunord.fr CALAIS. Et si le Brexit, expression donnée à la sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne, devenait un atout pour le Calais ? Il est encore trop tôt pour l'affirmer mais Natacha Bouchart entend saisir l'opportunité. D'où l'invitation dans les salons de l'hôtel de ville d'une délégation d'entrepreneurs britanniques, principalement des patrons de PME (petites et moyennes entreprises) du Kent, issus de différents domaines (gastronomie, électronique, marketing, transports...). Le Kent compte 1,6 millions d'habitants et près de 60000 entreprises. «Malgré le Brexit (...) dont nous ne connaissons pas encore les conséquences (...), une chose est sûre : au moment où la Grande-Bretagne quitte l'Europe, je suis persuadée que nous pouvons continuer à travailler ensemble», a assuré la maire de Calais.

«Je me sens européen»

Échanger, commercer, l'idée séduit Tom Chown, un Britannique, patron de Digitom, société de production audiovisuelle (5 salariés). Il a déjà travaillé pour le groupe Eurotunnel pour lequel il a conçu des clips vidéo. Il dit travailler beaucoup en Europe. «Je me sens européen, assure-t-il. La Grande-Bretagne ne peut pas vivre comme une île isolée. Nous avons tout à gagner à travailler avec la France et d'autres pays» Le chef d'entreprise assure que le vote en faveur du Brexit a freiné le commerce dans le pays. «Les gens sont nerveux, ils ont peur de dépenser leur argent».

«À nous, français, de nous bougerAussi »

Côté français, François Polley, PDG de Polley Transports et logistique zone Marcel-Doret et Transmarck (53 employés), est satisfait de l'initiative. Le Brexit n'a pas eu d'impact négatif

sur son volume de marchandises vers l'Angleterre. «Les Anglais veulent s'ouvrir vers la France. J'ai discuté avec des brasseurs, des vigneron. Je peux proposer des services en termes de transport et de logistique. C'est aussi à nous Français à nous bouger. La langue de Shakespeare est universelle. Il faut la parler», estime-t-il. Par ailleurs, en septembre dernier, une délégation d'élus et d'acteurs économiques du Calais s'est rendue à Ashford, dans le Kent, pour faire la promotion de la Ville de Calais et du Calais auprès de leurs homologues britanniques (notre édition du vendredi 2 septembre). Afin de poursuivre cet échange, ces derniers seront accueillis à Calais le 2 mars prochain pour découvrir le territoire. *Calais Promotion, la chambre de commerce et d'industrie Côte d'Opale, le comté du Kent (Ken County Council) et IOD (Institute of Directors) sont aussi partenaires de l'opération. ■



VP11 - LYCÉES

Au lycée Delaunay, les élèves ont témoigné du devoir de mémoire

Lambersart. À cette occasion, ils ont également accueilli Paulette Touzard-Dawidowicz, sauvée de la déportation par des Justes des nations, et présidente de l'AMEJD (Association de la mémoire des enfants juifs déportés), Lili Leignel-Rosenberg, déportée à l'âge de 11 ans à Ravensbruck et Bergen-Belsen, et Maurice Baran-Marszak, raflé à l'âge de 9 ans et sauvé par des cheminots et par une gouvernante. Jacques Altman, déporté en 1944 à Auschwitz, devait faire partie de cette délégation, mais, souffrant et âgé de 94 ans, il n'a pu faire ce déplacement.

«Il ne faut jamais oublier»

Devant les lycéens, les trois déportés ont témoigné de leur parcours et apporté leur témoignage, souvent émouvant. Paulette Touzard a aussi appelé à la vigilance «devant

l'endoctrinement des consciences, car tout peut revenir». «Il ne faut jamais oublier que nous sommes tous de la même famille humaine» a-t-elle ajouté. Lili Leignel a témoigné du traumatisme des déportés à leur retour. «Vous êtes la France de demain, a-t-elle déclaré aux lycéens, mais le racisme est un fléau. Il faut être tolérant et savoir se supporter car les différences sont une richesse.» Maurice Baran a rappelé que les deux tiers des juifs français avaient été sauvés par la solidarité, mais que, «sur les 76 000 juifs déportés (dont 11 000 enfants), seuls 2 500 sont revenus». Au nom des lycéens de Sonia-Delaunay, Giovanni a signalé que «depuis 2015, les élèves sont impliqués dans le devoir de mémoire». Il a aussi dénoncé toutes formes de discrimination et de racisme. Il a également rappelé le voyage fait en Pologne, l'an dernier, par une quarantaine de lycéens qui ont visité d'anciens camps de

concentration. La proviseur, Nathalie SAYSSET, a félicité les élèves pour leur investissement, ainsi que le professeur Zacharie Bouchelit, qui est à l'initiative de cette démarche. Elle a également fixé une mission aux lycéens: expliquer pourquoi on parle de génocide et être à l'affût de toute manifestation de racisme «car tout peut recommencer». Au cours de cette manifestation, une plaque du souvenir et de la mémoire a été inaugurée, vendredi dernier, près du rosier de la renaissance, plantée en 2015 à l'entrée du lycée. Lors de cette cérémonie, Jacques Altman a interprété, avec émotion, une chanson tchèque apprise dans le camp, ainsi qu'une chanson de Charles Trenet, On chante, détournée par les déportés pour devenir On souffre. **ANDRÉ VANSTEENKISTE (CLP) ■**



A Beauvais, le triathlon met un pied au lycée

Le club ouvrira à la rentrée un centre d'études et d'entraînement en partenariat avec le lycée Paul-Langevin.

L'initiative n'a pas d'équivalent dans l'Oise. Le club de triathlon de Beauvais, sous l'impulsion de sa présidente Agnès Mahey, vient de nouer un partenariat avec un lycée polyvalent de la ville, Paul-Langevin, pour la création d'un centre d'études et d'entraînement spécifique dès la rentrée prochaine. « On n'aura pas le statut de sport-études », précise toutefois Agnès Mahey, qui n'envisage de poser une candidature pour le label dédié à la Fédération française de triathlon (FFTri) et à l'Education nationale qu'à l'issue de la première année d'activité, considérée comme une phase de test.

Du coup, les étudiants concernés ne pourront pas bénéficier d'un emploi du temps aménagé. Ils devront donc s'adapter d'eux-mêmes à un planning hebdomadaire très chargé, rythmé par cinq séances de natation, trois de course à pied, deux de cyclisme et une de musculation. Pour le Beauvais Triathlon, l'idée reste de maximiser ses chances d'attirer des jeunes à fort potentiel en s'appuyant sur l'internat du lycée Paul-Langevin.

« Notre club a construit sa renommée sur des titres remportés par des athlètes formés ailleurs, souffle Agnès Mahey. On a changé notre fusil d'épaule, on veut accentuer nos efforts de formation, notre avenir passe par là. »

La structure de 190 licenciés évolue dans ce sens depuis 2012 et l'arrêt d'une politique axée autour du haut niveau, exception faite de Cyril Viennot. Ce dernier, champion du monde 2015, est toutefois reparti à Dole (Jura), sa ville d'origine, fin 2016, marquant symboliquement la fin d'une époque.

Une sélection drastique

D'ailleurs, si les pensionnaires du centre pourront garder leur licence dans leur club d'origine la première année, ils devront ensuite intégrer Beauvais Triathlon pour continuer une aventure destinée à des athlètes confirmés. « Il y aura une quinzaine de places », indique Agnès Mahey, précisant que des tests d'entrée se dérouleront le 18 mars à Beauvais. Outre le dossier scolaire, les perfor-

mances sportives seront placées au cœur de la sélection. « Ce n'est pas du loisir, glisse l'entraîneur responsable du projet, Aurélien Dubois. On a fixé des minima élevés, les postulants devront avoir le potentiel pour se qualifier pour les Championnats de France de leur catégorie et y être performants ! » ■



Agnès Mahey

par A.y.



VP12 - RÉNOVATION
URBAINE, LOGEMENT,
INNOVATION NUMÉRIQUE...

Silver Surfer 2.0: trois innovations récompensées

Lille. Répondre aux problématiques du handicap et de la dépendance. Telle est l'ambition de l'appel à projets Silver Surfer 2.0, deuxième du nom, organisé par Eurasanté et soutenu par le conseil régional et M comme Mutuelle. Trois projets régionaux inno-

vants ont été primés lors de la récente convention d'affaires AgeingFit et bénéficieront d'une subvention de BPIFrance de 50000euros: mamy-Room.fr met en relation des seniors vivant seuls avec des jeunes en quête d'un logement à bas prix. Be-Lab est un bracelet permettant de mesurer

en temps réel le niveau d'hydratation (notre photo). My Cyber Royaume est un outil de réalité virtuelle pour stimuler des malades atteints de troubles cognitifs. PHOTO PATRICK JAMES Voir également notre site www.lavoixdunord.fr ■



VP14 - RURALITÉ,
DÉVELOPPEMENT DU
NUMÉRIQUE, FAMILLE...

La Linière : Xavier Bertrand va interpellier le ministre de l'Intérieur

GRANDE-SYNTHE. «Nous ne pouvons pas nous permettre de voir revenir les migrants». À la sortie du comité de suivi de la situation migratoire dans le Calais, qui a eu lieu hier à la sous-préfecture de Calais, Xavier Bertrand, président des Hauts-de-France, annonce la couleur: «Je ne veux pas que le Calais revive la situation de l'après-Sangatte où il n'y avait pas eu de suivi». Xavier Bertrand a fait part de son intention d'interpeller le ministre de l'Intérieur, Bruno Le Roux, pour lui demander de «ne pas rester sans rien faire devant le camp de Grande-

Synthe. C'est de là que viennent les migrants tous les soirs, en bus.» La maire de Calais Natacha Bouchart confirme : «Les passeurs et les associatifs créent des passerelles entre Grande-Synthe et Calais et on ne peut pas l'accepter». Les deux élus vont demander «le maintien des forces de l'ordre dans le Calais». Pour Natacha Bouchart, «la population a peur de voir les migrants revenir. Et je crains une mauvaise réaction de leur part. Nous avons trop souffert, cela ne peut pas recommencer». La maire de Calais a évoqué le chiffre de 300 migrants environ dans

le secteur avec «le problème des mineurs. Et de ceux qui ne le sont pas. La création d'un nouveau centre d'accueil a été évoquée mais pas dans la région». Xavier Bertrand va dans le même sens et réclame que «tout rassemblement de migrants ne dépasse pas vingt-quatre heures. Ce qui est une façon aussi de les protéger par rapport aux conditions climatiques. Je vais également demander au ministre la tolérance zéro pour les personnes sans titre de séjour.» ÉRIC DAUCHART ■



Migrants : les élus ne veulent pas revivre «un après-Sangatte»

«Nous ne pouvons pas nous permettre de voir revenir les migrants». À la sortie du comité de suivi de la situation migratoire dans le Calais, qui a eu lieu en sous-préfecture, en présence des élus locaux, des représentants des forces de l'ordre et de la préfète du Pas-de-Calais Fabienne Buccio, Xavier Bertrand, président des Hauts-de-France, annonce la couleur: «Je ne veux pas que le Calais revive la situation de l'après-Sangatte où il n'y avait pas eu de suivi».

maintien des forces de l'ordre

Xavier Bertrand va interpellier le ministre de l'Intérieur, Bruno Le Roux, pour lui demander de «ne pas rester sans rien faire devant le camp de

Grande-Synthe. C'est de là que viennent les migrants tous les soirs, en bus.» La maire de Calais Natacha Bouchart confirme : «Les passeurs et les associatifs créent des passerelles entre Grande-Synthe et Calais et on ne peut pas l'accepter». Les deux élus vont demander «le maintien des forces de l'ordre dans le Calais». Pour Natacha Bouchart, «la population a peur de voir les migrants revenir. Et je crains une mauvaise réaction de leur part. Nous avons trop souffert, cela ne peut pas recommencer». La maire de Calais a évoqué le chiffre de 300 migrants environ dans le secteur avec «le problème des mineurs. Et de ceux qui ne le sont pas. La création d'un nouveau centre d'accueil a été évoquée mais pas dans la région».

Grande-Synthe dans le viseur

Xavier Bertrand va dans le même sens et réclame que «tout rassemblement de migrants ne dépasse pas vingt-quatre heures. Ce qui est une façon aussi de les protéger par rapport aux conditions climatiques. Je vais également demander au ministre la tolérance zéro pour les personnes sans titre de séjour». Il évoquera la situation du Calais ce matin, avec l'ambassadeur de Grande-Bretagne. «Le développement économique du Calais ne redémarrera pas tant que les gens pensent que les migrants peuvent revenir», ajoute Xavier Bertrand. ÉRIC DAUCHART ■



La douche froide

Les relations entre la Mairie de Calais et le Secours Catholique n'étaient déjà pas précisément cordiales, elles sont en passe de devenir exécrables. Il faut dire que les motifs de crispation sont anciens autour du local de l'association, rue de Moscou. Au plus fort de la crise migratoire, certains riverains se plaignaient des nuisances à cause des attroupements de migrants. Mais depuis le démantèlement, c'était le calme plat, ce que confirme un des voisins: «C'est vrai qu'on avait des problèmes avec les distributions de nourriture, à l'autre bout de la rue. Mais en ce moment, pas de problème, non.» L'homme est bien plus préoccupé par l'évacuation des eaux usées, sa connexion internet un peu lente, et les chauffards qui prennent la rue de Moscou pour une piste de course...

Quand la benne chasse les douches

Du côté du Secours Catholique, on explique devoir faire face à un nouveau public en détresse: «En

moyenne, on a trente à quarante migrants qui arrivent par jour. Il doit y en avoir environ 200 à Calais, dont un très fort pourcentage de mineurs dans un état épouvantable. Et vu la véritable chasse à l'homme que leur livre la police, ils n'ont pas de répit. Alors on a décidé d'installer temporairement trois containers avec des douches, pour qu'ils puissent se laver...», expose Didier Degrémont, président du Secours Catholique dans le département. La livraison était prévue hier matin, mais la mairie de Calais a moyennement apprécié de découvrir ces aménagements. Alerté par des riverains remontés, c'est le directeur de cabinet de Natacha Bouchart qui s'est rendu sur place, avant de bloquer avec sa voiture l'accès au site du Secours Catholique pour empêcher la livraison du troisième container. Dans la foulée, les services municipaux ont installé une benne à ordures pour condamner plus radicalement l'accès au site... L'argument de la municipalité (voir ci-dessous), c'est qu'aucun permis de construire ou déclaration préalable

n'a été déposé. Ce que reconnaît Didier Degrémont sans y attacher d'importance: «Écoutez, on est quand même une association assez puissante et assez bien conseillée pour savoir que si l'installation est temporaire, pour une durée inférieure à trois mois et sur un terrain privé, on n'a pas besoin de déclaration en Mairie...»

Deux parties droites dans leurs bottes

Et de regretter «l'attitude de la Mairie face à une situation sanitaire qui existe sur son sol. La souffrance est là, la réalité est là: on a des cas de gale, c'est un problème de santé publique!» Pour le reste, Didier Degrémont se fait fort d'obtenir le déblocage de l'accès du site avec un recours au tribunal administratif qui doit être lancé aujourd'hui: «Ne serait-ce que pour permettre aux pompiers d'accéder à nos locaux en cas de problème, la mairie devra retirer cette benne!» Édouard Odièvre ■



«Il ne respecte pas ses engagements»

Le site du Secours Catholique de la rue de Moscou accueille deux modulaires depuis hier... «Nous avons appris par un riverain en colère que le Secours Catholique installait des modulaires dans sa cour. Un membre de mon cabinet est allé voir sur place et a pris les dispositions pour empêcher l'implantation d'un troisième modulaire.» Que reprochez-vous au Secours Catholique? «De ne pas respecter sa parole. Ils se sont engagés auprès des riverains: le site serait dédié à la distribu-

tion de vêtements deux samedis par mois. Il n'y aurait ni distribution de repas, ni de douches ni de dortoirs...J'ai appelé le président qui a compris mon message mais qui va poursuivre son action car la situation a changé. Mais si l'État a pris une décision qui ne convient pas au Secours Catholique, ce n'est pas de notre faute. Calais a d'importants problèmes à gérer pour ne pas en rajouter d'autres.» Quelle action avez-vous engagé? «Nous avons dressé un procès-verbal et entamé la phase

contradictoire d'échange. Nous demandons au procureur un arrêté interruptif des travaux. Pour un modulaire de 15m2, une autorisation doit être demandée en mairie. Cela n'a pas été fait. Et si la situation ne s'arrange pas du côté de la Route de Saint-Omer et de la route de Coulogne, où nous avons fait intervenir les forces de l'ordre, nous dénonçons les conventions qui nous lient avec le Secours Catholique.» ■



Tensions au site de la route de St-Omer

Tensions au site de la route de St-Omer La mairie de Calais a porté plainte contre X pour «installation en réunion sur un terrain appartenant à autrui», en l'occurrence un terrain municipal, après la découverte d'un squat de migrants, a-t-on appris hier auprès de la Mairie. «Des migrants séjournèrent la nuit sous des modulaires appartenant à la ville de Calais, route de Saint-Omer, et mis à la disposition du Secours Catholique», a dit à l'AFP Emmanuel Agius, premier-adjoint à la ville de Calais. «Il y avait des sacs de cou-

chage qui laissaient supposer qu'une habitation allait y être installée, et même si c'était de manière temporaire, depuis le démantèlement il n'y a aucun campement qui est autorisé sur le Calais», a déclaré Faustine Maliar, directrice de cabinet adjointe de la maire de Calais. «Dans ces modulaires, le Secours Catholique reçoit les migrants pour leur délivrer des renseignements administratifs etc. mais l'association n'est pas autorisée à héberger des migrants dans ces modulaires», a indiqué Emmanuel Agius, précisant que les migrants

n'occupaient plus actuellement le lieu. À ce sujet, Didier Degrémont estime que la responsabilité du Secours Catholique n'est pas en cause. «Effectivement, c'est une construction sur pilotis et il y avait peut-être des migrants qui s'y sont réfugiés pour passer la nuit, en dehors de nos horaires d'ouverture. Après, ce local est seulement mis à notre disposition par la Mairie, il n'est pas dans nos attributions d'assurer le gardiennage du site.» ■



La Région réfléchit à une aide pour le permis de conduire

La région des Hauts-de-France a une spécificité économique: le service public pour l'emploi local est représenté dans les 26 arrondissements de la région par un sous-préfet et un conseiller régional. Leur but est de piloter des actions au plus proche du terrain. Xavier Bertrand, président de la Région, et Michel Lalande, préfet de région, ont donc présenté lundi à Château-Thierry les actions de ce service public créé en juillet 2016. Dans le domaine des chiffres, le président de Région souligne que 92000 personnes ont été formées au lieu de 46000 l'an dernier. Mais il se défend de tout triompha-

lisme. Avec un budget de 262 millions d'euros consacré à la formation dans son budget, Xavier Bertrand est venu aussi exprimer une écoute. «Les gens ne veulent plus de discours, juste du concret. Il n'y a que le terrain qui dise la vérité.» Dans ce domaine, il souligne que l'arrondissement de Château-Thierry recherche 55 auxiliaires de vie. Après avoir proposé quarante voitures à la location pour des demandeurs d'emploi, le président des Hauts-de-France veut aller plus loin en étudiant une aide pour le permis de conduire. «Nous essayons des idées nouvelles avec des solutions de terrain. Je ne crois pas à la

baguette magique.» Michel Lalande, préfet de région, mesure, également, le chemin parcouru. Il dresse un constat: «L'exclusion, c'est aussi la ruralité.» Mais il n'hésite pas non plus à formuler des critiques concernant des sous-préfets: «La motivation a été inégale sur certains territoires.» Si cela ne s'arrange pas, certains d'entre eux pourraient être mutés à Saint-Pierre-et-Miquelon selon notre estimation personnelle. C'est beau, mais c'est froid! Thierry de LESTANG PARADE ■



DIVERS

Les quatre bonnes raisons de croire à une nouvelle prison près d'Arras

PAR SAMUEL COGEZ
arras@lavoixdunord.fr ARRAGEOIS. 1Parce que le Pas-de-Calais a été retenu dans le «plan prison» Confronté au défi de la surpopulation carcérale, le gouvernement a confirmé en octobre, dans le sillage des déclarations du garde des Sceaux Jean-Jacques Urvoas, un plan prévoyant la construction de trente-trois nouvelles prisons, soit 16000 cellules supplémentaires, ainsi que 28quartiers de préparation de sortie. Parmi les zones retenues, le Pas-de-Calais, et plus précisément l'Arrageois ou l'Audomarois. Après échange entre députés, c'est la ville préfecture qui s'est imposée naturellement dans la localisation de ce qui n'est pour l'heure qu'un projet d'une capacité de 600places, soumis en outre aux échéances électorales et aux contraintes budgétaires. 2Parce que le projet d'Arras serait passé prioritaire C'est Jacqueline Maquet, dépu-

tée (PS) de la 2e circonscription du Pas-de-Calais, qui l'assure. Le projet de prison, qui au départ avait été retenu dans la deuxième liste en termes de priorités, figurerait désormais dans la short list des neuf projets prioritaires. «C'est retenu, on est passé dans cette liste, annonce la députée. J'espère maintenant une visite pour une annonce prochaine.» 3Parce qu'il y a un besoin dans le secteur La maison d'arrêt d'Arras, si elle n'est pas surpeuplée (160places environ), n'en demeure pas moins vétuste malgré de gros efforts pour l'entretenir. Les bâtiments ont été construits en 1866. Sa faible capacité, sa position en centre-ville et sa sécurisation délicate (projections régulières, évasion par le toit en février 2014) ne plaident pas non plus en faveur d'un maintien durable. La construction d'une nouvelle prison près d'Arras permettrait aussi de sou-

lager l'établissement pénitentiaire béthunois. Le bassin minier est lui bien doté, comme l'Audomarois (Longuenesse). Dans l'Arrageois, à part la prison et le centre de détention de Bapaume (longues peines), il n'y a rien. 4Parce que le dossier avance vite Après l'annonce du plan, les préfets ont été chargés d'identifier les terrains pouvant accueillir ce futur établissement. Plusieurs réunions ont eu lieu depuis, associant la communauté urbaine d'Arras et la chambre d'agriculture. À l'issue de ces réunions, «un dossier a été rendu que j'ai remis la semaine dernière à Jean-Jacques Urvoas», indique Mme Maquet, qui ne souhaite pas en dire plus sur la localisation précise. Tout juste avance-t-elle que la prison serait construite dans la communauté urbaine. Soit quarante-six communes possibles... ■



La carte de la pénitentiaire en changement

RÉGION. L'annonce de l'ouverture de la nouvelle maison d'arrêt dans l'Arrageois était attendue, à la direction interrégionale de l'administration pénitentiaire. Surtout après le rapport publié en septembre par le ministre de la Justice Jean-Jacques Urvoas (consultable sur Internet), En finir avec la surpopulation carcérale. Il avait rappelé la règle de l'encellulement individuel, dans le code pénal depuis 1875, et la nécessité selon lui de construire de nouvelles prisons. En donnant la priorité aux maisons d'arrêt, destinées aux prévenus (pas encore jugés) et aux condamnés à de courtes peines, parce qu'elles seules sont concernées par la surpopulation. Les établissements pour peines ne dérogent pas à la règle d'un détenu par cellule. Jean-Jacques Urvoas

dressait aussi ce constat: les trois quarts des 186 établissements pénitentiaires français sont «au moins centenaires». Donc vétustes, comme l'actuelle prison d'Arras.

à «taille humaine»?

La direction interrégionale des services pénitentiaires du Nord, amputée de la Haute-Normandie depuis le 2 janvier, conséquence de la réforme territoriale, compte, dans les cinq départements des Hauts-de-France, 17 prisons. Dont six maisons d'arrêt, un centre de détention (Bapaume), un établissement pour mineurs (Quiévrechain) et neuf centres pénitentiaires (divers types de détention). Pour, au 1er janvier, 8840 détenus. Les maisons d'arrêt de la région ont en moyenne une densité de 120%. Le

record est pour Béthune avec une densité de 176%, soit 318 détenus pour 180 places. En cours de construction dans la région: le centre de semi-liberté de Saint-Martin-Boulogne, qui devrait être livré dans moins d'un an, et la nouvelle prison de Loos, dont l'avancement du chantier est visible depuis l'A25. Ce sera, à l'horizon 2021, un centre de détention de 700 places pour les moyennes peines, avec un quartier de semi-liberté et un de préparation à la sortie. Guillaume Pottier, secrétaire régional de l'UFAP, déplore que les nouveaux projets soient «des grosses structures». «Les surveillants peuvent mieux faire leur boulot dans des établissements à taille humaine.» P. R. ■



POLITIQUE NATIONALE

Collaborateurs parlementaires, «les intermittents de la politique»

Par Sébastien Leroy sebastienle-roy@lavoixdunord.fr Région. «Depuis quelques jours, il a été dit tellement de choses bizarres... Je ne me reconnais pas dans la description qu'on fait du travail d'assistant parlementaire.» Alexandra Mahé a 39ans, elle est depuis cinq ans la plus proche collaboratrice de René Vandierendonck, l'ancien maire (PS) de Roubaix, au Sénat. Qu'on puisse penser qu'elle se la coule douce sous les ors de la République lui vrille une pointe d'amertume dans la voix. Certes, elle se situe dans la fourchette haute des rémunérations de collaborateurs parlementaires. «Je gagne plus de 4000€ net par mois. Mais c'est un salaire qui correspond à un parcours et une technicité.»

Un travail intense et stratégique

Ingénieure en environnement et titulaire d'un bac+5 en économie, spécialiste des questions d'urbanisme,

Alexandra Mahé a travaillé sur des sujets aussi ardues que la réforme territoriale ou la loi ALUR sur le logement. «C'est un travail de fond. J'aide le sénateur dans la rédaction de ses rapports, je l'assiste dans toutes les réunions. Sur la loi ALUR, on a conçu un amendement sur la requalification des friches industrielles. C'est deux mois de boulot, pour rédiger en fonction de la réalité locale, et pour convaincre les autres sénateurs de le voter.» Un travail intense, de «9 h à 20 h», qui oblige parfois à exploser les horaires (151h40 prévus par mois pour un temps plein), quand les séances se prolongent de nuit, par exemple. Un travail intense et stratégique qu'Arthur Bart a touché du doigt entre 2014 et 2016 au côté de Laurent Degallaix, député-maire (UDI) de Valenciennes. «Tout ce travail de préparation, de recherche avec l'élu, c'est la partie sympa du boulot, qui permet à l'élu d'être parfaitement au courant d'un dossier», explique ce diplômé de Sciences Po Lille. Concrètement, ça se traduit par des notes,

des «briefs». Un boulot dans l'ombre, qui se prolonge dans «une partie moins sympa: une vingtaine de courriers par jour, qui demandent une réponse et les coups de fil avec parfois des demandes originales...» Conclusion: «Il y a 80% de tâches répétitives et impératives et 20% de tâches stratégiques. C'est sur ces 20% qu'on prend du plaisir...» Du plaisir, donc. Mais aussi un statut de collaborateur précaire et des disparités salariales. «Beaucoup de mes anciens collègues sont payés 1500 à 1800€. Et ce sont des intermittents de la politique, si demain ça s'arrête pour le député, ça peut s'arrêter pour vous aussi», raconte Arthur Bart. «Si l'élu s'arrête ou n'est pas réélu, au Sénat, on est licencié pour motif personnel. Nous demandons que ce soit un licenciement économique, revendique Alexandra Mahé. Dans le premier cas, on touche l'équivalent de 5% de notre salaire, dans l'autre, 75%. Or, nous cotisons comme n'importe qui...» Lire aussi page 34. ■



Une tribune pour «rétablir les vérités»

Région. «Non, les collaborateurs parlementaires ne sont pas des aristocrates de la cour politique! Pas plus qu'ils ne sont des petits marquis dont la rémunération moyenne tournerait autour des 4000€ net mensuels, chiffres avancés par quelques élus soucieux visiblement de banaliser l'affaire en cours (...) Entre une vision fantasmée et un portrait trop misérabiliste, il convient de rétablir les vérités.» Ils se nomment Évelyne Merlier, Fabrice Layer, Jérôme Hébert, Fabien Duquesne, Myriam Lagarde Feiguelman, Mickaël Lévy, Dé-

borah Assor ou encore Gonzague de Chanterac. Tous sont collaborateurs de députés et sénateurs PS, EELV, UDI ou LR. Lassés de «lire ou d'entendre que les assistants parlementaires sont tous grassement payés 4000€ par mois à ne rien faire», ils ont décidé de mettre les points sur les «i» en signant une tribune. Objectif: rappeler qu'il s'agit bien d'un «vrai métier», qui nécessite de véritables compétences. D'autant que, contrairement à ce qui a pu être décrit ces derniers jours, en particulier au sujet de Penelope Fillon, les

conditions de travail des véritables collaborateurs se révèlent parfois peu enviables du point de vue de la précarité... «Notre contrat est à durée déterminée, le temps du mandat. Et puis, nos relations avec l'employeur étant basées avant tout sur la loyauté et la confiance, cela élargit le spectre des raisons subjectives qui peuvent conduire à une rupture!» La plupart d'entre eux regrettent d'ailleurs l'absence d'un statut qui sécuriserait leurs parcours professionnels. Hubert Féret, avec Alice Bonvoisin ■



Bayrou met la droite sur les nerfs

Le centriste a une nouvelle fois attaqué François Fillon hier. Pour mieux l'affaiblir et préparer sa candidature ?

Par Olivier Beaumont

Entre François Bayrou et François Fillon, la rupture est désormais totale. Hier matin, le président du MoDem, peu tendre avec le candidat de la droite à l'Élysée depuis le Penelopegate, en a remis une couche : « Jamais, dans l'histoire de la République, un candidat aux plus hautes fonctions, à la présidence de la République, n'a été ainsi sous l'influence des puissances d'argent », a ainsi attaqué Bayrou sur France 2, alors que l'ancien Premier ministre a détaillé en début de semaine la liste de ses clients au sein de sa société 2F Conseil : l'assureur Axa, la société Fimalac, dont son ami Marc Ladreit de Lacharrière est PDG, ou encore la banque Oddo. « De très grandes sociétés multinationales se paient des hommes politiques, appointent, donnent de l'argent à des hommes politiques pour qu'ils les aident à ouvrir des portes, à se servir de leurs relations pour leurs intérêts », attaque le maire de Pau.

Ces propos particulièrement virulents ne surprennent même plus les équipes de François Fillon. Dimanche déjà, il avait lancé une première salve, en accusant Fillon « d'atteinte à la décence » et en lui demandant de se « retirer de la course présidentielle ». « Avec Bayrou, à chaque élection présidentielle, il y a toujours la finance qui cherche à être représentée et à prendre le contrôle de la vie politique française », ironise ainsi Thierry Solère, porte-parole du candidat. « Ce qui est excessif est insupportable. Il cherche seulement à exister », balaie de son côté Bruno Retailleau, chargé du projet, tandis que Jean-François Copé, lui, tranche de manière catégorique : « Il n'est pas, et il ne sera jamais des nôtres. »

Crédité de 5 %

Si François Bayrou tape si fort, c'est peut-être aussi que lui-même n'a pas encore pris sa décision sur sa propre candidature à l'Élysée : « Il se pose la question. Sa seule chance, c'est un Fillon très très faible dans les son-

dages, qui finirait par renoncer à la présidentielle. Alors c'est pour cela qu'il cogne comme un sourd sur lui », décrypte un stratège du parti les Républicains. Hier, le centriste, qui a déjà candidaté trois fois à la présidentielle, a fait un pas de plus vers une quatrième fois : « Je vois venir des choses qui sont tellement lourdes que je prendrai mes responsabilités », a-t-il glissé, un brin énigmatique, alors qu'il est crédité d'environ 5 % dans les intentions de vote pour le premier tour. « S'il y va, c'est quand même un gros risque, jure un stratège filloniste. S'il fait moins de 5 % à l'arrivée, il ne sera même pas remboursé de ses frais de campagne. Une donnée qui pèsera forcément très lourd dans son choix final. Je ne le crois pas assez courageux pour aller jusque-là. » ■

« Jamais, dans l'histoire de la République, un candidat aux plus hautes fonctions n'a été ainsi sous l'influence des puissances d'argent », a cogné François Bayrou à propos de Fillon.

par @olivierbeaumont



Macron ne siphonne pas le PS

Contrairement à ce que certains annonçaient, la victoire de Benoît Hamon à la primaire n'a pas suscité l'exode massif de l'aile droite du PS vers les rangs d'En marche.

Par Philippe Martinat et Pauline Théveniaud

La grande transhumance n'a pas eu lieu. Non, malgré la victoire de Benoît Hamon à la primaire, les parlementaires de l'aile droite du PS n'ont pas massivement demandé asile au mouvement d'Emmanuel Macron. Au lendemain du second tour, seule une petite poignée de députés et sénateurs a officiellement passé le Rubicon. Et encore, sans pour autant larguer totalement les amarres avec le PS. Plusieurs raisons expliquent que rien ne se soit passé comme annoncé.

D'abord, la plupart des postulants ont tout simplement trouvé porte close. Soucieux qu'En marche n'apparaisse pas comme un PS bis, ce qui ferait fuir les centristes et donnerait un coup de vieux à la nouvelle formation, les proches de Macron ont mis la herse. Tel grand élu, qui a régné pendant des années sur une ville du Sud-Est, s'est vu répondre rudement qu'il ne correspondait pas vraiment à l'un des critères requis, le renouvellement. Du coup, on a vu le même homme jouer des coudes à la convention d'investiture de Benoît Hamon pour occuper les premiers rangs... Malgré sa proximité idéologique évidente, un ministre — qui

n'avait pourtant rien demandé — s'est vu opposer son manquement au critère de probité.

L'attentisme est devenu le mouvement majoritaire au PS

« On a fermé les écoutilles, un peu trop, même. On a beaucoup freiné, regrette un cadre d'En marche. Mais il y avait une inquiétude, car ils frappaient à la porte en masse. » Problème, ce même élu reconnaît qu'« on ne se passe pas de femmes et d'hommes d'expérience » et qu'il est nécessaire d'« épaissir » les équipes du mouvement.

Qui plus est, les députés sont certes courageux mais pas téméraires. « Lorsqu'ils ont vu le succès de la participation à la primaire puis la percée dans les sondages du vainqueur Benoît Hamon, beaucoup se sont dit qu'il était urgent d'attendre », s'amuse un responsable de la rue de Solferino. Nul ne sachant de quel côté la pièce va rouler entre Macron et Hamon, l'attentisme est devenu le courant majoritaire au PS. « Les copains veulent voir un peu comment cela se passe », résume un vallsiste. Un soutien centriste de Macron com-

mente avec un brin d'humour : « D'une certaine façon, le principe de précaution s'applique. »

D'autant que Jean-Christophe Cambadélis a menacé d'exclusion ceux qui apporteraient leur parrainage à la candidature de l'ancien ministre de l'Économie. « Je fais le pari qu'en mars bien peu prendront ce risque », jure un dirigeant socialiste. Manuel Valls, le battu de la primaire, a aussi contribué à contenir le flux en appelant ses partisans à rester au PS et à serrer les rangs autour de lui.

Enfin, pas facile de s'arracher à un parti dans lequel on a grandi. « Ce n'est pas si simple de quitter sa famille, ses amis, des années de militantisme, ses électeurs, pour partir vers l'inconnu », résume un vallsiste. Résultat des courses, on y verra plus clair d'ici un mois, quand on saura qui de « Benoît » ou d'« Emmanuel » aura le plus de chances de se qualifier au second tour. ■

Lyon, samedi. Emmanuel Macron a voulu fermer les écoutilles d'En marche. « Un peu trop même », dit un cadre.

par @pauline_th



Il verdit son projet

L'un de ses proches a mis Emmanuel Macron en garde, juste après la victoire de Benoît Hamon à la primaire : « Le seul point sur lequel il peut sembler plus moderne que toi, c'est l'écologie. » D'autres, à l'image du député Arnaud Leroy, de la présidente de CAP 21, Corinne Lepage, ou du patron de Voyageurs du monde, Jean-François Rial, ont longuement travaillé pour le sensibiliser. Ses discussions avec Nicolas Hulot ont aussi dû infuser. Tout comme ses échanges avec l'ancien ministre EELV Pascal Canfin, désormais patron de WWF France, qui se donne pour mission de verdir un maximum les programmes des candidats à la présidentielle.

Converti

Résultat, c'est un Macron converti qui présentera ce matin ses propo-

sitions en matière d'écologie à l'occasion des #PandaLive, une intervention vidéo diffusée en direct sur Facebook, organisée par l'ONG WWF France. Au total, selon En marche, plus de 30 experts ont planché sur ces mesures. « La philosophie d'Emmanuel, c'est la liberté. Mais il y a un domaine dans lequel cette liberté doit être bornée, c'est l'écologie », résume Arnaud Leroy. Jusqu'à présent plus connu pour sa promotion des autocars, sa volonté d'assouplir des normes et son décret sur l'extraction de sable marin de Lannion, le voilà défenseur d'une « écologie réaliste ».

Selon son entourage, le candidat est opposé à l'exploitation des gaz de schiste, comme à la recherche en la matière. Il est favorable à la fermeture de la centrale de Fessenheim, à une baisse de la part du nucléaire

dans la production d'électricité (- 50 % d'ici à 2025), dans le cadre prévu par la loi sur la transition énergétique qu'il veut mettre en œuvre. Macron compte également sanctuariser le budget de l'Agence française pour la biodiversité, en finir avec l'avantage fiscal au diesel et réfléchir à une aide à l'achat d'un véhicule plus propre, même d'occasion.

Ce matin, il parlera de l'écologie du quotidien, en évoquant la gestion des déchets, la précarité énergétique, l'alimentation ou encore la qualité de l'air. Pile le créneau d'un certain... Benoît Hamon. ■

par P. Th.



Vers un accord entre le PS et les écologistes

Les discussions, encouragées par Duflot, s'accroissent entre Hamon et Jadot.

GAUCHE Sortie par la porte de la primaire des Verts, Cécile Duflot revient par la fenêtre du rassemblement de la gauche. Alors que le candidat socialiste négocie un accord avec son homologue écologiste en vue de l'élection présidentielle, l'ancienne ministre du Logement de François Hollande a lancé un appel aux formations de gauche pour qu'elles se rapprochent, et plutôt derrière Benoît Hamon.

« Sa victoire nous donne une obligation : (...) trouver une majorité de transformation », assure Cécile Duflot dans un entretien à *Libération*. Sèchement battue à la primaire d'Europe Écologie-Les Verts par Yannick Jadot, elle appelle désormais les formations de gauche au dépassement de leurs réflexes historiques. « Il faut de l'audace et faire vite, prévient-elle. On ne doit pas rester dans le confort des vieux appareils. En ce qui concerne ma famille politique, EELV, c'est une page qui se tourne. »

Silencieuse depuis son élimination, Cécile Duflot plaide donc pour une « alliance Jadot-Hamon-Mélenchon » qui « dessine une possibilité de renouveau ». Une porte de sortie honorable pour le candidat écologiste qui stagne dans les sondages - sous la barre des 5 % - et qui connaît surtout

de sérieuses difficultés à réunir les 500 signatures indispensables à une candidature. Pour Cécile Duflot, être l'artisan du rapprochement, c'est aussi se donner de meilleures chances de conserver sa circonscription parisienne en recevant l'onction du PS. C'est en tout cas ce qu'a souligné Jean-Christophe Cambadélis mercredi sur LCP. Tout en se réjouissant de voir Cécile Duflot revenir « à l'unité » après avoir « refusé une primaire de toute la gauche », le patron du PS lui a rappelé que l'investiture socialiste avait déjà été accordée à une élue socialiste dans sa circonscription. « On ne les remet pas en cause », a ajouté Jean-Christophe Cambadélis. Pas de marchandage pour les législatives donc. Ou du moins pas avant que les négociations pour l'élection présidentielle n'aient abouti. À en croire Yannick Jadot, le processus est en cours.



Benoît Hamon et Cécile Duflot, en 2014 à Paris. Photo : C. MORIN/IP3

Une affaire qui marche

Le candidat écolo ne semble pas fermé à l'idée de se ranger derrière Be-

noît Hamon. Mais à condition que ce dernier prenne en compte ses revendications dans son programme. Un peu à la façon de ce qu'avait fait François Hollande avec les Verts en 2011, sous la pression de Martine Aubry. Avant que les écolos ne décident de quitter le gouvernement en cours de mandat pour s'opposer ensuite à la politique du chef de l'État. « Si nous arrivons à créer ce projet commun (...), nous discuterons d'une candidature commune et aussi de la construction d'une majorité parlementaire pour mettre en œuvre ce programme présidentiel », a assuré Yannick Jadot mardi sur Europe 1. Bref, entre lui et Benoît Hamon, c'est une affaire qui marche. Beaucoup mieux en tout cas qu'avec Jean-Luc Mélenchon.

Du côté du leader de La France insoumise, pas question de faire alliance avec les cousins socialistes, fussent-ils emmenés par Benoît Hamon. Ce dernier ne nourrit d'ailleurs que peu d'espoir à cet égard. Un retrait de Jean-Luc Mélenchon n'est pas « l'hypothèse la plus probable », assurait-il dans *Le Monde*. ■

par François-Xavier Bourmaud @fxbourmaud

