

LA PHRASE

« Nous voulons construire cette métropole de sorte que personne ne puisse penser qu'il faudrait la supprimer »

Patrick Ollier, président de la MGP

PORTRAIT

Jean-Michel Fourgous
Décomplexé p. 16



LE CHIFFRE

6,5

millions, c'est le déficit de nuitées hôtelières entre novembre 2015 et septembre 2016

(Source Crocis)

SUR NOTRE SITE

Société du Grand Paris / Carlyle
Paris sud aménagement / Geoterre
Initiative Ile-de-France / Numa
RATP / Bouygues construction
Epadesa / Agoranov / Eiffage
Acadie / Elum / Plume Labs
Woodoo / Grand public / Adim
Caisse d'Épargne la Banque Privée
Sigeif mobilités / IRT SystemX
Suez / Bombardier / Drone Volt
France urbaine / Enedis / Therdiag
Epamarne / Siredom / Undostral
Paris Batignolles aménagement
Action logement / ICF Habitat
La Sablière / Tagerim / Opievoy

lejournaldugrandparis.fr

Le journal du Grand Paris

ENTREPRISES / TERRITOIRES / INNOVATIONS / ATTRACTIVITÉ

SOMMAIRE

LA SEMAINE

La métropole fête son premier anniversaire

P. 2-3

Ligne 15 sud : ripage du pont-rail de Champigny

DOSSIER

Au 1^{er} janvier 2018, le stationnement fait sa révolution

P. 4-5

MARCHÉS PUBLICS

Parapheur électronique et workflow

P. 6

TERRITOIRES

Est Ensemble, candidat écologique à l'Exposition universelle

Budget : des questions en suspens

Hervé Marseille, président du Syctom

« Le Syctom a eu un an pour s'adapter aux conséquences de la loi »

P. 7 à 9

DÉBAT

Benoît Chang, directeur général d'Alliages et Territoires

« Europacity peut être une locomotive pour tout le nord-est francilien »

P. 10-11

Simplifier la métropole oui, la supprimer non

La Région persiste à affirmer que la métropole ne survivra pas à la prochaine échéance présidentielle. « Si l'on veut réaliser des économies, il faudra simplifier le nombre de couches », affirme-t-on dans l'entourage de Valérie Pécresse. En privé, « Valérie » est plus cash. Elle indique qu'en cas de basculement à gauche lors des prochaines municipales, par un jeu d'alternance successive connu, une métropole présidée par Anne Hidalgo constituerait un adversaire de poids pour la Région. Et une rampe de lancement en vue des présidentielles de 2022, auxquelles les deux femmes penseraient parfois. On défend ici une métropolisation qui caractérise non pas la France mais le monde. Mais à n'en pas douter, il faudra, au plus vite, simplifier la construction – ubuesque il est vrai – née d'une

trop longue et irrationnelle gestation parlementaire. Ainsi, par exemple, si on se félicite de l'engagement de la métropole pour l'économie circulaire, « sujet majeur du XXI^e siècle », on s'interroge sur la pertinence de mettre en place un G142, regroupant des représentants de chaque commune et des 11 territoires sur ce sujet. N'eût-il pas été plus efficace de mettre sur pied un G12,

réunissant un correspondant par territoire, ce dernier fédérant à son tour les communes de son périmètre ? Autre exemple, Patrick Ollier organisera

prochainement une conférence des maires – regroupant les 131 premiers magistrats de la métropole – pour aborder les sujets clés que sont la définition de l'intérêt métropolitain ou la revitalisation des centres-villes. Mais la métropole et ses 209 conseillers n'est-elle pas faite pour être le lieu de cette concertation ? ■



ÉDITORIAL

par Jacques Paquier
rédacteur en chef



VOUS ÊTRE UTILE



IL Y A PLUS D'UNE BANQUE DANS VOTRE VILLE
MAIS IL Y EN A UNE QUI L'AIDE À GRANDIR.

En bref Actualités

Vélib'. Dans le rayon métropolitain. Patrick Ollier l'a redit lors des vœux de la MGP : la métropole entière bénéficiera, à terme, du Vélib'. Le projet avance puisque le président a dit vouloir investir 10 000 euros pour chaque nouvelle station. Soit un investissement de 4 millions d'euros.

Grand Paris de la culture. Encore une annonce signée Patrick Ollier, décidé à faire vivre sa métropole : la MGP met en place le Pass musées métropolitain qui doit permettre d'accéder à tous les musées du Grand Paris à tarif préférentiel. « On ne nous a pas facilité la tâche... », a glissé le président.

Gare de Lyon - Austerlitz. Test des navettes autonomes. 200 m. C'est la distance que parcourent les navettes autonomes de la RATP actuellement en phase de test entre les deux gares parisiennes. Les voyageurs pourront utiliser le service gratuitement pendant trois mois, avant une éventuelle mise en service définitive.

Seine. Développement du transport fluvial. Après l'élargissement du Pass Navigo aux Batobus, les « taxis volants » Sea Bubble seront testés à partir de février sur la Seine. Ils pourraient être opérationnels dès juin. Patrick Ollier a, quant à lui, redit son attachement à la mise en place de navettes fluviales métropolitaines. Sans plus de détails pour l'heure car cela nécessite une délégation de compétence de la Région.

SGP et Placoplatre. Des déblais aux remblais. La Société du Grand Paris et l'entreprise Placoplatre ont signé une convention afin de réutiliser les déblais gypsiphères provenant des chantiers du métro automatique. La moitié de ces déchets sera acheminé dans les quatre carrières de gypse de Placoplatre pour garantir leur remblaiement et leur remise en état. On parle là de près de 4 millions de tonnes de déblais.



Au moins 200 personnes se sont réunies dans les locaux de la MGP.

GRAND PARIS

La métropole fête son premier anniversaire

Le tout Grand Paris s'est rendu, le 23 janvier, au siège de la métropole pour assister aux premiers vœux de la MGP.

2 00. C'est au bas mot le nombre de personnes présentes à la première cérémonie de vœux de la métropole du Grand Paris. Outre la plupart des conseillers métropolitains, Anne Hidalgo, Philippe Yvin, président du directoire de la Société du Grand Paris, Bernard Lapasset, coprésident du comité de candidature Paris 2024, étaient notamment présents. Les responsables des différents groupes

politiques de la métropole se sont succédé pour saluer la coconstruction à l'œuvre et le respect du pluralisme des opinions. Une cérémonie à l'image de la jeune institution, donc.

Catherine Baratti-Elbaz, présidente du groupe socialiste à la métropole du Grand Paris, s'est dite « très fière de participer à cette aventure cette métropole représente l'avenir, le sens de l'Histoire ! ». Galla Bridier, élue du 18^e et représentante du groupe éco-

logiste, prévient, quant à elle, qu'en 2017 « la métropole devra être au rendez-vous des attentes des citoyens et s'imposer comme un échelon indispensable ». L'écologiste a notamment évoqué le plan métropolitain pour l'habitat et l'hébergement (PMHH) comme un des premiers défis de cette année.

« Construire quelque chose d'histérique comme la MGP, c'est reconnaître la nécessité de se mettre ensemble au service de sept millions d'habitants », a déclaré le président Ollier, avant d'affirmer que la métropole avait toute sa place dans le paysage institutionnel. « Nous voulons construire cette métropole de sorte que personne ne puisse penser qu'il faudrait la supprimer », a-t-il déclaré, à bon entendeur. ■

GRÉGOIRE MÉROT

VAL-DE-MARNE

Premières directives pour la Cité de la gastronomie

Le conseil scientifique, éducatif et culturel du projet de Cité de la gastronomie Paris-Rungis a formulé une première série de recommandations pour la réussite du projet.

Réunis le 25 janvier, les membres du conseil ont présenté aux élus un premier rapport d'étape, dans lequel ils confirment la pertinence du thème retenu pour cet équipement qui doit ouvrir ses portes en 2024 : « le repas gastronomique des Français ». Ils le jugent notamment riche, dynamique, transversal et fédérateur, de même qu'il répond à leur exigence de formuler un

« concept fort » pour la Cité de la gastronomie. Le rapport dresse ensuite une série d'enjeux à relever pour que ce projet constitue une « cité du XXI^e siècle ». Cet équipement devra ainsi « assembler et hybrider un large éventail de fonctions », « concevoir un espace physique qui favorise les rencontres et les connexions », mais également exister de manière numérique dès sa préfiguration. Le conseil scien-

tifique préconise également d'imaginer une vocation originale autour de « la transmission de la connaissance et des méthodes ». Une ambition qui passe, selon lui, par un partenariat avec les acteurs de la formation et l'aménagement d'espaces de rencontre entre les acteurs de la filière agroalimentaire et les publics.

Autre recommandation, « inscrire le projet de la Cité dans celui de son territoire », aspect qui nécessite à la fois de combiner les échelles – du local au régional – tout en nouant un partenariat fort avec le Marché international de Rungis situé à proximité. Enfin, les membres du conseil préconisent le lancement de chantiers pour accompagner le volet muséal et culturel de la Cité. ■ RAPHAËL RICHARD



Le bal des pelleteuses qui s'activent pour faciliter le ripage de l'énorme pont-rail en béton armé.

TRANSPORT

Ligne 15 sud : ripage du pont-rail de Champigny

L'ouvrage en cours de ripage permettra un accès piéton à la future gare du Grand Paris express. Quand l'arrivée du métro automatique recoud la ville.

Le bal des pelleteuses qui se sont activées, mardi 24 janvier dans la soirée, pour faciliter le ripage de l'énorme pont-rail en béton armé, avenue Roger Salengro à Champigny-sur-Marne, est spectaculaire. Long de 40 mètres, large de près de 9 mètres, cet immense bloc de béton (3 466 tonnes) en forme de boîte à chaus-

sures permettra aux Champinois d'accéder à la future gare du Grand Paris express. « Il est révélateur de constater que les travaux de construction du Grand Paris express auront pour premier effet d'ouvrir la ville sur la ville », soulignait Didier Bense, directeur général de SNCF réseau, lors d'une visite de ce chantier hors norme, mené par SNCF réseau et financé par

la Société du Grand Paris (SGP) pour un montant de 5 millions d'euros.

Le pont-rail offrira aux habitants, outre un accès à la gare du Grand Paris express, un nouveau passage sécurisé, alternatif à la RD4, entre deux quartiers aujourd'hui coupés par la voie ferrée de la ligne de fret « Grande ceinture », sorte de périphérique ou plutôt d'A86 ferrée, qui permet aux convois de marchandises d'éviter la capitale et de ne pas engorger le trafic voyageur.

Prochain ripage à Clamart

« Les deux entrées de la future gare étant réalisées, nous allons donc pouvoir commencer les travaux de la gare proprement dite puisque le permis de construire devrait être délivré au mois

de mars », indiquait Philippe Yvin, président du directoire de la SGP, lors de cette visite de chantier en présence des pionniers d'Orbival, Christian Favier, président du conseil départemental du Val-de-Marne, et Jacques JP Martin, président du T10, en tête, qui mesuraient le chemin parcouru.

« L'opération en cours consiste à pousser l'ouvrage vers sa destination, indiquait Cédric Kervella, directeur de l'agence Grand Paris de SNCF réseau. Les trousseaux coupantes situés à l'avant de l'ouvrage percent dans la terre, permettant à l'ouvrage d'avancer de 2 mètres par heure. Il doit progresser de 43 mètres. Le pont existant, qui se trouve à quelques mètres de là, aurait été déstabilisé si l'ouvrage avait été fabriqué à l'endroit de sa localisation finale. Nous sommes donc tenus de préfabriquer l'ouvrage à côté, et de l'avancer en le forant dans les remblais. »

Un semblable ripage se déroulera du 12 au 15 août à Clamart, dans le cadre de la couverture de la future dalle de la gare de la ligne 15 sud du Grand Paris express. « Il s'agira de permettre à la Société du Grand Paris de bâtir les parois de la future gare de Clamart sous nos voies ferrées », poursuivait Cédric Kervella. Tout au long de ce chantier, la SGP et SNCF réseau accueillent les riverains pour des visites guidées. ■ JACQUES PAQUIER

LES CHIFFRES DE LA SEMAINE

14,1%

de nuitées en moins au troisième trimestre 2016 par rapport à la même période 2015, note le Crocis. L'hôtellerie francilienne souffre encore, malgré des événements comme l'Euro de football.

53

milliards d'euros de déficit commercial pour l'Ile-de-France, note encore le Crocis, un chiffre stable depuis 2014 mais en baisse de 2,1 % au dernier trimestre 2016 par rapport à celui de 2015.

36480

entreprises ont été créées en Ile-de-France au troisième trimestre 2016. La création d'entreprise a augmenté de 15% sur les neuf premiers mois de 2016.

ARCHITECTURE

Grand central crée une respiration aux abords de la gare Saint-Lazare

La SNCF a cédé au fonds d'investissement Carlyle un ancien bâtiment, contiguë à la gare Saint-Lazare, qui laissera la place à un ensemble immobilier tertiaire de près de 24 000 m². Tout l'enjeu consistait « à empiler un bâtiment neuf sur une infrastructure liée à la gare et contre une halle classée, tout en ouvrant un nouvel espace public », explique Jacques Ferrier, maître d'œuvre. « J'ai voulu aérer cet îlot et apporter de la lumière à l'intérieur. J'ai pu imaginer une façade à la fois transparente et colorée, inspirée des Impressionnistes qui ont beaucoup peint la gare Saint-Lazare. » Le projet Grand central comprend des bureaux, des activités de services, des commerces, un site développant de l'agriculture urbaine et des espaces ouverts sur la ville. L'opération devrait être bouclée d'ici à 2019. ■ F.P.

LA PHRASE

« L'économie circulaire constitue un sujet essentiel du XXI^e siècle »

Xavier Lemoine,
conseiller métropolitain



© DKART

Chaque municipalité devra déterminer le montant de son forfait de post-stationnement.

EN CHIFFRES

150 000

c'est le nombre de places de stationnement en voirie, objet de l'appel d'offres en cours à Paris.

90%

des automobilistes parisiens (résidentiels et titulaires d'un abonnement exclus) n'acquittent pas les redevances prévues pour le stationnement en voirie.

50 euros

tel sera le coût à régler pour le non-paiement du stationnement dans l'hypercentre parisien après le 1^{er} janvier 2018.

STATIONNEMENT

Au 1^{er} janvier 2018, le stationnement fait sa révolution

Dans moins d'un an, le non-paiement du stationnement en voirie sera dépenalisé. Une révolution pour toutes les collectivités locales, Paris en tête.

Cinq consortiums – dont Indigo/Docapost, Saemes/Effia/Parkeon – ont reçu, mi-janvier, une heureuse nouvelle : choisis parmi 13 candidats, ils figurent sur la short-list constituée par la mairie de Paris pour sélectionner les opérateurs qui, à partir du 1^{er} janvier 2018, auront pour mission de contrôler le paiement du stationnement en voirie dans la capitale. Soit la bagatelle de 150 000 places réparties en trois lots. Ils ont désormais jusqu'à mi-février pour déposer leur offre. S'engagera ensuite un dialogue compétitif jusqu'au choix des deux – ou trois –

heureux élus, à l'été prochain : la mairie en effet n'accordera pas plus de deux lots au même prestataire.

Au 1^{er} janvier 2018, le défaut de paiement sera dépenalisé. Autrement dit, il ne donnera plus lieu à un pro-

cess-verbal de 17 euros, mais au paiement d'un forfait de post-stationnement (FPS). Ce changement de statut juridique n'est pas sans conséquence : chaque municipalité ou intercommunalité devra elle-même

déterminer le montant de ce FPS, l'émettre, gérer les recours, et le recouvrement. Du moins pendant les trois premiers mois, l'Antai (Agence nationale de traitement automatisé des infractions) se chargeant ensuite du recouvrement forcé (qui sera majoré de 50 euros).

L'idée est simple : fixer des FPS plus dissuasifs que l'actuelle contravention, et intensifier les contrôles pour augmenter le taux de paiement. La marge est importante : « à l'échelle nationale, le taux de paiement n'atteint, en France, que 30 à 40 % », estime Michèle Salvadori, directeur général de Q-Park France. A Paris, la municipalité l'estime à

UN RISQUE D'EFFETS PERVERS

Stationnement gênant ou interdit ne sont pas inclus dans la réforme.

Ils feront toujours l'objet d'une contravention pénale. Problème : qui désormais verbalisera ces voitures mal stationnées ? Si la collectivité continue d'assurer elle-même les contrôles, ses agents devront donc, à la fois, délivrer des FPS et des contraventions. Si elle externalise, elle devra conserver des effectifs dédiés à ce type de tâche. Limitant ainsi les synergies possibles... ■

moins de 10% ! Soit un manque à gagner qu'elle évalue à 300 millions d'euros par an : le budget des crèches !

Dépénalisation, mode d'emploi

1 - Déterminer le montant du FPS

Qu'elle décide ou non d'externaliser le contrôle des paiements, chaque municipalité (ou EPCI) doit donc déterminer, avant la fin de l'année, le montant de son FPS en respectant les règles d'une équation tout de même un peu compliquée. Le montant du FPS ne peut, en effet, être supérieur à la redevance due pour la durée maximale du stationnement autorisée. Sachant que, dans les centres-villes les plus prisés, cette durée était souvent plafonnée à 2 ou 3 h, il devient donc indispensable de l'augmenter pour que le FPS soit, au moins, supérieur à la contravention actuelle ! Solution adoptée, notamment par Paris : ne rien modifier aux tarifs appliqués à la durée maximale actuelle (soit 4 euros/h dans l'hypercentre) mais adopter des tarifs évoluant de façon exponentielle – jusqu'à 12 euros de l'heure – pour les 4 heures suivantes, la durée maximale autorisée passant en effet à 6 h. Ce qui permettra d'afficher un FPS à 50 euros en zone I (hypercentre) et 35 euros en zone II (autres zones). Et aussi, espère-t-on, de décourager le stationnement « ventouse » grâce aux tarifs rétroactifs des longues durées.

Pour déterminer son FPS et boucler le budget de cette réforme, la municipalité doit également, en Ile-de-France, tenir compte des reversements qui seront effectués vers le Stif (Syndicat des transports d'Ile-de-France) et représenteront au maximum 50 % du FPS (le pourcentage n'étant pas encore déterminé).

Enfin, les collectivités peuvent décider d'un FPS minoré, en cas de paiement rapide : Paris a choisi de le fixer à 35 euros en zone I et 24,50 euros en zone II.

2 - Adapter horodateurs et formulaires

Quoi qu'il arrive, les collectivités devront également adapter horodateurs et bordereaux d'amende (désormais de FPS) pour informer clairement l'automobiliste sur le mécanisme des FPS, les modalités de paiement et de recours.

3 - Organiser le contrôle et la gestion des FPS

Pour le reste, chacune est libre de s'adapter selon la modalité qu'elle préfère : certaines préféreront continuer à travailler en régie directe, quitte à confier à l'Antai la gestion totale des FPS émis, avant même le délai des trois mois. Cette possibilité leur est en effet offerte.

La ville de Paris a décidé d'externaliser l'ensemble du contrôle du stationnement en voirie.

D'autres délégueront la totalité des opérations : nouveaux équipements, contrôle, gestion et recouvrement des FPS, systèmes d'information adéquats. Mais elles peuvent aussi, troisième possibilité, externaliser les outils techniques (horodateurs, assistants personnels pour les contrôleurs, systèmes d'information), tout en conservant leur propre personnel pour le contrôle. « Environ 80 % des villes qui avaient déjà confié leur stationnement à un prestataire devraient opter pour l'externalisation, totale ou partielle », estime Maxime Autran, directeur de la voirie chez Indigo.

La ville de Paris a fait le choix de tout externaliser : les prestataires désignés devront donc fournir le matériel, les systèmes d'information, les services de gestion, mais aussi recruter le personnel de contrôle. Les quelque 1 800 ASVP (agents de surveillance de la voie publique) qui

effectuaient auparavant les contrôles seront en effet redéployés dans une brigade anti-incivilités.

Des marchés publics encore rares

Peu de communes, cependant, sont déjà passées à l'acte : « les villes ont réagi assez tardivement », estime ainsi Michèle Salvadoretti, de Q-Park, qui a vu la dépénalisation entrer dans les mœurs en Europe du Nord mais aussi, par exemple, en Espagne, il y a déjà quelques années. La réforme était en effet inscrite dans la loi Mapam (janvier 2014) et l'application a déjà été deux fois retardée (elle était prévue pour janvier, puis octobre 2016).

En région parisienne, Suresnes (Hauts-de-Seine) a déjà clôturé son appel d'offres et choisi, comme prestataire, Urbis Park. Alfortville (Val-de-Marne, Indigo), Saint-Maur-des-Fossés (Val-de-Marne, Effia) ont fait de même. Charenton (Val-de-Marne), Nogent-sur-Marne (Val-de-Marne)

De nombreuses communes n'ont pas encore établi leur nouvelle politique de stationnement.

sont en cours de procédure. D'autres villes, comme Le Kremlin-Bicêtre (Val-de-Marne), avaient inclus une option liée à la perspective de la dépénalisation dans le contrat de gestion du stationnement en voirie (confié à Q-Park). Elle pourrait donc être facilement activée. Boulogne-Billancourt

teste depuis 2015, avec Indigo, tous les outils permettant le règlement facile du stationnement, l'émission des FPS et leur gestion. Mais quantité de communes doivent donc déterminer leur politique de stationnement et lancer leurs appels d'offres.

Les prestataires sur les rangs

Le marché intéresse, bien entendu, nombre d'acteurs : les spécialistes du stationnement en voirie (comme Effia) ou en infrastructure (comme Saemes, Q-Park, Indigo), mais aussi tous les prestataires techniques du secteur, tel Parkeon (horodateurs), entre autres. « Gérer tout à la fois le stationnement en voirie et en infrastructure permet d'assurer une cohérence globale des politiques de stationnement des villes, et facilite l'équilibre économique des opérations », estime ainsi Michèle Salvadoretti. Le parking en infrastructure coûte en effet cher, or la fréquentation n'est pas toujours à la hausse. L'harmonisation des tarifs et l'intensification des contrôles peuvent permettre une meilleure répartition des voitures entre les deux modes de stationnement. De la même façon, les délégataires et prestataires actuels du stationnement en voirie aimeraient, logiquement, récupérer la partie « contrôle » de ce même stationnement. Pour l'instant cependant, il est tout à fait possible que, en raison d'échéances différentes, les deux marchés soient séparés. Reste de toute façon à les lancer : l'année 2017 promet d'être, en la matière, intense ! ■

CATHERINE BERNARD

Un lifting technologique

Augmenter le taux de paiement des usagers et, partant, fluidifier la circulation, tel est bien le but premier de la réforme. Pour ce faire, de nouveaux outils s'invitent pour faciliter tant le stationnement (via un guidage à la place) que son paiement, le contrôle, et le paiement des FPS. La plupart des nouveaux horodateurs exigent de rentrer le numéro d'immatriculation : cela facilite la tâche des agents de contrôle qui peuvent directement interroger ce terminal pour vérifier le paiement de la redevance. Il deviendra aussi de plus en plus fréquent de pouvoir payer son stationnement, non seulement sur l'horodateur mais aussi par téléphone portable. Pour faciliter le contrôle, des voitures ou scooters, équipés de lecteurs automatisés de plaques d'immatriculation

(Lapi), réaliseront un précontrôle des voitures stationnées afin de mieux orienter les agents. « On estime qu'il faut une voiture pour environ 5 000 places », explique-t-on chez Indigo. « Ces véhicules sont surtout utiles pour repérer les mauvais payeurs lorsqu'ils sont minoritaires. Mais pour l'instant, le taux général de non-paiement (60-70 %) est si élevé qu'ils ne sont pas toujours nécessaires », tempère Michèle Salvadoretti chez Q-Park. Les agents de contrôle, eux, seront équipés de PDA (assistants personnels) qui leur permettront de calculer le FPS : en effet, de son montant maximal sera déduit le montant déjà payé par l'automobiliste. Ensuite, l'idée est de faciliter le paiement immédiat des FPS, via téléphone portable, sur l'horodateur ou sur internet.

En bref Jurisprudence

DÉSORDRES

Garantie décennale

Compte tenu de la garantie décennale des constructeurs, des désordres apparus dans le délai d'épreuve de dix ans, de nature à affecter la solidité de l'ouvrage ou à le rendre impropre, engagent leur responsabilité, même si ces désordres n'ont pas été révélés dans toute leur étendue avant l'expiration du délai de 10 ans. CAA Bordeaux, 1^{er} décembre 2016, n° 14BX01051

RESPONSABILITÉ

Bureau de contrôle

La responsabilité d'un bureau de contrôle est engagée s'il a exigé la mise en place d'un joint de dilatation, sans pour autant s'être rendu compte que les façades n'étaient pas auto-stables. Et ce, même si ces désordres ne se sont manifestés dans toute leur ampleur que postérieurement à la réception dans le délai de dix ans. CAA Bordeaux, 1^{er} décembre 2016, n° 14BX01051

REDRESSEMENT

Offre irrégulière

Même si une entreprise fait l'objet d'un plan de redressement lui permettant de poursuivre son activité sous certaines conditions, le pouvoir adjudicateur doit néanmoins pouvoir s'assurer de son aptitude à exécuter le marché. L'entreprise doit joindre à son offre une copie du jugement. A défaut, l'offre est irrégulière et l'acheteur doit l'écarter. CAA Bordeaux, 1^{er} décembre 2016, n° 14BX01718

Retrouvez toute l'actualité des marchés publics sur LEJOURNALDUGRANDPARIS.FR

MARCHÉS PUBLICS LE DÉCODEUR

Parapheur électronique et workflow

Les nouvelles obligations de facturation électronique nécessitent de revoir le processus de validation interne de celles-ci. Le recours à un parapheur électronique et au workflow semble particulièrement utile.

Depuis le 1^{er} janvier 2017, un certain nombre de structures sont tenues de transmettre leurs factures par voie électronique aux acheteurs, qui doivent en assurer le paiement dans le délai maximum réglementaire. A cette fin, la plateforme unique mise à disposition par les services de l'Etat, « Chorus Pro », doit être utilisée. En parallèle, un projet de dématérialisation de la chaîne comptable doit être envisagé, afin d'acter l'optimisation maximale du processus de paiement.

1 CIRCULATION DES DOCUMENTS

Le système de workflow et le parapheur électronique permettent de répondre aux enjeux de fiabilisation et d'optimisation de la circulation et de la validation des documents électroniques. Les deux outils vont de pair. L'enjeu est celui de la gestion électronique de documents. Cela a vocation à remplacer les différentes étapes de paraphes et signatures de validation de pièces importantes, en interne, en matière (notamment) de marchés publics.

2 SYSTÈME DE VALIDATION

Un système de workflow a vocation à définir et orchestrer, entre les différents acteurs concernés, les tâches relatives à la validation des documents : notification de réception, file d'attente des tâches à réaliser, historique des étapes du circuit. Si un tel système est complété par le recours à un parapheur électronique, il offre à l'utilisateur un espace facilitant la visualisation des documents et leur validation.

La validation peut relever d'un simple visa ou d'une signature électronique (signature de commande, certification du service fait ou signature des bordereaux, etc.) rendue possible par l'utilisation d'un certificat électronique devant être préalablement remis au signataire, via un tiers de certification. Par ailleurs, il est utile de compléter ce dispositif par un lien avec la GED (gestion électronique de documents), dans laquelle le document sera intégré avec signature. Une gestion de délégation de signature en cas d'absence ou le suivi d'avancement et la traçabilité des documents complètent ces possibilités.

3 OFFRE GLOBALE

Il existe plusieurs logiciels permettant de gérer un tel process, qu'il s'agisse de logiciels libres ou commerciaux. Certains outils informatiques proposent ainsi des parapheurs sous la forme de services web externalisés (mode SaaS, « *Software as a Service* ») favorisant la disponibilité auprès des

opérationnels chargés de viser ou des signataires distants du système d'information interne de l'organisation. Si l'acheteur a recours à une offre globale d'un seul éditeur, proposant un bus de communication interapplicatif (ESB), workflow et parapheur seront techniquement plus simples à intégrer dans le système d'information.

4 CRITÈRES DE CHOIX

Afin de choisir la meilleure solution informatique pour le couple « workflow et parapheur électronique », l'acheteur pourra utiliser des critères portant, par exemple, sur : compatibilité avec les applications de l'actuel système d'information GED étant en place, logiciel financier ou autres applications métiers ; possibilité d'accès externe au système informatique de l'organisation ; qualité ergonomique (paramétrage de circuits à l'aide d'une interface graphique ou plus simple dans des fichiers de type XML) et, bien sûr, le coût financier de l'outil, ainsi que les formations à son utilisation. ■

QUELLE MÉTHODE POUR METTRE EN PLACE DE TELS OUTILS ?

La mise en place d'une gestion dématérialisée de validation de documents nécessite une approche méthodique : il convient de décrire le circuit de validation de documents (étapes et acteurs impliqués) ; d'harmoniser les différents process entre directions et services déconcentrés ; d'identifier les éventuels spécificités et ajustements à apporter. La mise en place de l'ensemble de ce processus de dématérialisation des factures permet également, à un acteur en déplacement à l'extérieur, de prendre connaissance et valider en temps réel les documents comptables et la certification du service fait, outre un important volet de simplification. ■



L'AUTEUR

Jérôme Michon, consultant, enseignant, auteur de nombreux ouvrages, intervient à vos côtés pour tous vos besoins en marchés publics. **Contact : juris-projet@orange.fr**



QUESTIONS À...

Hervé Marseille

Sénateur-maire (UDI) de Meudon, vice-président de Grand Paris Seine Ouest, président du Syctom

« Le Syctom a eu un an pour s'adapter aux conséquences de la loi »

JGP : Le 26 janvier, le Syctom – agence métropolitaine des déchets ménagers – a installé son nouveau comité, mettant fin à une année de fonctionnement transitoire reposant sur le principe de représentation-substitution. En quoi cela consistait-il ?

Hervé Marseille : Rien n'avait été prévu dans la loi. Nous avons bataillé et le gouvernement avait finalement inscrit ce principe de représentation-substitution dans une ordonnance de décembre 2015, permettant, pendant un an, de garder les élus en place en attendant que les suivants soient désignés. Sans cette disposition, au 1^{er} janvier 2016, avec la création de la métropole et des territoires qui devenaient compétents en matière de déchets, il n'y avait *de facto* plus d'adhérents au Syctom. Cette période intermédiaire était nécessaire pour assurer la continuité du service public.

JGP : Comment les statuts du Syctom ont-ils dû être modifiés ?

Nous avons adopté deux modifications statutaires en un an, pour prendre acte de la création des territoires et de la fin des syndicats primaires – le Sitom93 et le Syelom – et, à partir de là, trouver un autre fonctionnement qui soit conforme à la loi et aux textes (lire ci-contre). Ce n'était pas évident car, dès que l'on touche aux équilibres, on risque d'avoir moins d'élus de tel ou tel territoire, de tel groupe politique ou de tel autre... Il y a eu des discussions, c'est sûr, mais il n'y a pas eu de difficultés grâce à l'esprit de responsabilité partagé par l'ensemble des élus du Syctom qui, par deux fois, ont adopté à l'unanimité les modifications nécessaires. Tout cela paraît compliqué, ennuyeux, et très pénible, mais rien n'avait été anticipé par la loi, il n'y avait pas eu d'étude d'impact.

JGP : Les territoires de la métropole et les intercommunalités peuvent-ils adhérer à plusieurs syndicats de déchets ?

L'intercommunalité est désormais compétente en matière de traitement des déchets. Mais est-ce que toutes les villes qui la composent doivent adhérer au même syndicat ? Personne ne savait répondre à cette question,

car ce n'était pas dans la loi. L'Etat a fini par accepter l'idée que ceux qui adhéraient préalablement à des syndicats différents pouvaient continuer ainsi, grâce à une « *adhésion en étoile* ». Lorsque les établissements publics territoriaux (EPT) ont été créés, dans la majorité d'entre eux, les communes adhéraient à plusieurs syndicats. Argenteuil, dans le terri-

toire Boucle Nord de Seine (T5), adhère au syndicat Azur, Rueil-Malmaison, au sein de Paris Ouest La Défense (T4), est adhérent au Sitru ; au sein de Grand Orly-Seine-Bièvre (T12), il y a même quatre types d'adhésions différentes. Entre octobre et décembre derniers, les EPT ont dû faire une démarche volontaire de réadhésion à l'un ou l'autre des syndicats. Cela aurait pu être très déstabilisant mais tous les EPT ont réadhéré à périmètre géographique constant. Les syndicats ont besoin de stabilité pour pouvoir prévoir et investir.

JGP : Le Syctom ne souhaitait pas, à cette occasion, recruter de nouveaux adhérents ?

Notre priorité, depuis déjà trois ans, est de créer un réseau de fonctionnement avec la trentaine de syndicats qui sont mitoyens de la métropole. Le Syctom traite environ 2,5 millions de tonnes par an de déchets, mais il y a 277 000 tonnes de déchets – c'est-à-dire environ 10 % du tonnage annuel – qui sont encore enfouies. Au lieu d'enfouir, on peut envoyer des tonnages vers des syndicats moins importants qui ont des vides de fours. D'autres sont intéressés par nos déchets pour leurs projets de méthanisation. On peut trouver des mutualisations.

JGP : Quels sont les principaux projets du Syctom en 2017 ?

Le premier, évidemment, c'est la poursuite du projet IP13 à Ivry, sur lequel nous avons beaucoup progressé, et nous devrions prendre une série de décisions le 26 janvier. A Romainville, après les objections soulevées par la méthanisation, nous sommes repartis quasiment à zéro pour proposer un nouveau projet qui fera l'objet d'une concertation préalable simple sous l'égide d'un garant, selon la décision de la CNDP du 4 janvier dernier. Pour le nouveau centre de tri de Paris 17, les travaux vont pouvoir être engagés, le permis de construire ayant été obtenu. Enfin, à moyen terme, nous menons un important projet de cométhanisation avec le Siaap. Une Semop entre le Siaap, la Caisse des dépôts et le Syctom va être créée de façon à porter ce projet, très important pour la région parisienne. ■

PROPOS RECUEILLIS PAR MARIE BIDAULT



Les travaux du nouveau centre de tri Paris 17, dans l'éco-quartier Clichy-Batignolles, vont démarrer en 2017.

De nouveaux statuts pour le Syctom

Les nouveaux statuts du Syctom, adoptés fin septembre 2016, ont été validés par un arrêté préfectoral en janvier 2017. De nouveaux critères de représentativité des territoires sont prévus :

- 1 délégué pour 100 000 habitants ;
- 4 membres de droit : les maires des villes accueillant les grands équipements du Syctom (Ivry-sur-Seine, Saint-Ouen, Issy-les-Moulineaux et Romainville) ;
- terme correctif de 20 % appliqué à la population de Paris, pour tenir compte des aspects de centralité et des activités économiques spécifiques (tourisme notamment).

Sur les 12 territoires de la métropole du Grand Paris, seuls cinq sont composés de communes adhérant toutes au Syctom et, à l'inverse, seul un territoire – Grand Paris Sud Est Avenir – n'adhère pas du tout au Syctom. Six territoires adhèrent au Syctom et à un ou plusieurs autres syndicats.



Le conseil régional a voté une nouvelle baisse moyenne de 10 % des dotations des organismes associés.

© JGP

CONSEIL RÉGIONAL

Budget : des questions en suspens

Le Conseil économique, social et environnemental régional (Ceser) d'Ile-de-France souhaite connaître les conséquences des décisions de la région Ile-de-France sur différents points du budget 2017.

Le conseil régional d'Ile-de-France a examiné, durant la semaine du 23 janvier, son budget primitif pour 2017. Dans un avis voté le 19 janvier, le Ceser s'interroge sur les effets de certaines baisses de moyens, par exemple s'agissant de la poursuite annoncée de l'application du principe de non-

renouvellement d'un fonctionnaire du siège sur deux, partant à la retraite. Après les 50 postes supprimés en 2016, le Ceser souhaite connaître « la trajectoire, l'impact et la soutenabilité, à terme, de cette mesure ».

Pour les conséquences de la réduction des dotations aux organismes associés de la Région – en moyenne

à nouveau de 10 % cette année – l'institution souhaite aussi « connaître l'impact de cette mesure sur l'activité et le devenir » de ceux-ci, tout en se satisfaisant du maintien du niveau de la somme attribuée à l'IAU. L'institut s'en sort en effet avec la même dotation que celle réellement attribuée l'an passé, en baisse toutefois par rapport à ce qui était inscrit au budget 2016.

Paris région entreprises ou Airparif voient leur soutien maintenu, alors que le Comité régional du tourisme devra fonctionner avec 10 millions d'euros, contre plus de 14 l'an passé. La Fonderie, elle, voit s'éroder son soutien de 800 000 à 550 000 euros en un an, en ayant divisé son budget par deux sur la même période. Le groupe socialiste du conseil régional interpellait, lui aussi, la présidente de

région le 19 janvier sur le sujet, afin d'être informé des intentions concernant l'avenir de ces organismes qui ont fait l'objet d'un audit remis en octobre dernier. « Tout porte à croire que ces coupes budgétaires servent à les empêcher de mener à bien leur mission correctement, pour justifier ensuite plus facilement leur démantèlement », écrivaient les élus d'opposition.

Coût du déménagement

Il est un autre point sur lequel l'avis du Ceser demande des éclaircissements : « les coûts engagés en 2017 par la décision de l'exécutif de déménager les locaux de la Région à Saint-Ouen, et les économies générées en 2018 et au-delà ».

D'autres chiffres font l'objet de questions du Conseil économique, social et environnemental qui s'interroge notamment sur « l'absence, dans le budget primitif 2017, de toute référence comptable au récent engagement, pris par l'exécutif, d'apporter une contribution financière régionale (110 millions d'euros) à la construction du canal Seine-Nord Europe ». Il souligne par ailleurs, dans son avis, l'accroissement de la dette malgré un emprunt qui resterait stable par rapport à 2016 (800 millions d'euros) : de 5,363 milliards à fin 2015, l'encours devrait atteindre 5,857 milliards à fin 2017. « Le Ceser encourage donc l'exécutif régional à poursuivre son effort de maîtrise de la dette. » ■ RAPHAËL RICHARD

BUDGET

Les socialistes hostiles à « la destruction de la solidarité francilienne »

Les élus du groupe socialiste ont exprimé, le 23 janvier, leur désapprobation face au projet de budget présenté par Valérie Pécresse et sa majorité.

Il y a, à travers ce budget, une volonté très claire de s'attaquer à la cohésion sociale, territoriale et environnementale de l'Ile-de-France », assène Carlos Da Silva. Le président du groupe socialiste du conseil régional concentre ses critiques sur le volet du développement économique. « On nous annonce un budget en hausse de 33 %, mais cela n'est que du trompe-l'œil car cette hausse n'est que la

transposition des transferts de compétences prévus par la loi NOTRe, tout financé par le fonds Valls. A compétences égales, le budget du développement économique est en réalité en stagnation, voire en régression sur le plan de l'économie sociale et solidaire », considère Catherine Limebiffe, membre de la commission développement économique.

L'élue dénonce le manque de vision dans la traduction budgétaire du

schéma régional de développement économique, (SRDEII). Le Ceser considère, lui, « insuffisant » le budget (220 000 euros) consacré à sa mise en œuvre.

Logement métropolitain

Les socialistes ne décolèrent pas non plus contre la décision de l'exécutif de supprimer les subventions au logement social sur le territoire de la métropole du Grand Paris. « L'accrois-

sement des compétences de la MGP n'est qu'un prétexte de Valérie Pécresse pour poursuivre sa guerre contre la métropole et le logement social », considèrent les élus de l'opposition. La métropole doit en effet élaborer, en 2017, son plan métropolitain de l'habitat et de l'hébergement (PMHH), qui doit notamment permettre de coordonner et de répartir les aides financières en faveur du logement social. Seulement, comme le rappelle l'Aorif (Union sociale pour l'habitat d'Ile-de-France) : la MGP ne « prendra la plénitude de la compétence logement, dont le financement du logement social, qu'à la date de l'adoption du PMHH et, au plus tard, le 31 décembre 2017, date qui sera portée au 31 décembre 2018 à la publication de la loi égalité et citoyenneté ». ■ G.M.



Gérard Cosme, président d'Est Ensemble en compagnie de Valérie Mayer-Blimont, conseillère métropolitaine, lors d'une visite de Patrick Ollier à Est Ensemble.

EXPOSITION UNIVERSELLE

Est Ensemble, candidat écologique

La candidature d'Est Ensemble à l'accueil du Village de l'Exposition universelle que la France espère organiser en 2025 est placée sous le signe de la protection de l'environnement, la préservation des terres agricoles et l'optimisation des infrastructures existantes.

Est Ensemble fait partie, avec le Triangle de Gonesse, le plateau de Paris-Saclay, Sénia et Confluence (Val-de-Marne), Erable et La Motte (Val d'Europe), des territoires candidats à l'accueil du Village global de l'Expo universelle. Ce dernier prendrait place sur la Plaine de l'Ourcq et la Corniche des Forts, soit une zone disponible de 50 ha de part et d'autre du canal. Les pavillons s'égrèneraient le long du

canal, voire dessus et sur les friches foncières. L'idée est de profiter de l'Expo universelle pour ouvrir au public ce parc de 55 ha situé sur d'anciennes carrières. Un premier pas dans ce sens a été effectué par la Région, qui a attribué un budget de 30 millions d'euros pour aménager 10 ha afin de créer une base de loisirs d'ici à 2019.

« Le potentiel est énorme, assure Gérard Cosme, l'utilisation de ces

friches peut permettre de répondre aux enjeux climatiques métropolitains. »

Le président de l'établissement public territorial (EPT) Est Ensemble insiste sur « la dimension environnementale » de cette candidature fondée sur des notions novatrices de « jardiner la ville » et « renaturer l'urbain ». « Notre candidature est l'opportunité de devenir un laboratoire d'urbanisme écologique », s'enflamme Gérard Cosme, qui ajoute toutefois deux

autres dimensions à ce projet.

L'une concerne l'accessibilité, partant du constat que le territoire d'Est Ensemble occupe une « position centrale au sein de la métropole », à égale distance de Paris et de Roissy et est desservi par neuf stations de métro. Il est, de plus, particulièrement adapté aux déplacements doux avec les 14 km du canal de l'Ourcq, « ce qui permet d'imaginer d'accéder à l'Expo U sans utiliser la voiture », fait valoir Alexandre Bouton, architecte urbaniste.

« Apporter une vision novatrice de l'Expo U »

Enfin, cette candidature se veut à dimension sociale qui présente tout son sens dans le 93. « Nous voulons transformer les faiblesses en atouts et relever l'image de la Seine-Saint-Denis », ajoute Martine Legrand, vice-présidente chargée de la culture et 1^{re} adjointe au maire du Pré-Saint-Gervais. La force de cette candidature tiendrait, au final, à sa capacité à « apporter une vision novatrice de l'Expo U, arbutée sur des infrastructures qui existent, en particulier les trames verte et bleue », souligne de son côté Jacques Champion, 2^e conseiller délégué chargé de la politique locale de l'habitat. Fort de tous ces arguments, Est Ensemble ne compte pas se limiter à une candidature « de la figuration ». Le lauréat sera désigné en juin prochain. ■

FABIENNE PROUX

BUDGET

Le Val d'Oise maintiendra ses investissements en 2017

Le budget primitif, présenté le 20 janvier aux élus du conseil départemental du Val d'Oise, se veut prudent, tout en maintenant l'investissement. « La situation reste compliquée, notre objectif est de poursuivre les actions de développement des services publics et de nos territoires », a affirmé Arnaud Bazin, le président du département. La complexité vient, comme pour tous les conseils départementaux, de la baisse des dotations d'Etat (20 millions d'euros cette année pour le Val d'Oise) et de la hausse des dépenses sociales. Pour y faire face, le territoire du nord de l'Ile-de-France mène un plan d'économie depuis 2011 qui atteint 75 millions d'euros en 2017. La taxe sur le foncier bâti, augmentée en 2016, sera maintenue à son niveau. Ces choix vont permettre de réaliser près de 117 millions d'euros d'investissement, avec une priorité sur la voirie. ■

R.R.

PROJETS

Christian Favier décrit les atouts du Val-de-Marne

« Le chantier du Grand Paris express représente une occasion unique, d'une ampleur inégalée. Il serait inconcevable qu'il ne bénéficie pas aux entreprises du département, petites et grandes, ainsi qu'à leurs salariés », a indiqué Christian Favier en présentant ses vœux à la presse, le 19 janvier. L'élu s'est félicité du prochain lancement du chantier du tramway T9 – qui doit relier la Porte de Choisy à Orly Ville à l'horizon 2020, dont les travaux de génie civil vont commencer – et pour lequel le Département investit 120 millions d'euros. Le président du Département a également signalé le lancement du chantier de la Maison du handball à Créteil. « Le Val-de-Marne doit faire la différence pour accueillir l'Exposition universelle de 2025 », a-t-il poursuivi, décrivant les atouts du lieu d'accueil qui pourrait se situer à la confluence de la Seine et de la Marne. ■

J.P.

CONCERTATION

Paris vers une stratégie alimentaire territoriale

Le Conseil de Paris sera l'occasion, le 30 janvier, de lancer une concertation en vue de l'élaboration d'une stratégie alimentaire territoriale, en lien avec les acteurs du territoire parisien agissant au sein du système alimentaire de la production agricole à la valorisation des déchets. A partir de l'état des lieux de l'alimentation réalisé sur son territoire en 2016, Anne Hidalgo devait dévoiler certaines orientations de cette stratégie le 27 janvier à la Ferme de Paris. « Ce sont des réponses concrètes aux défis écologiques, économiques et alimentaires que doivent aujourd'hui mettre en œuvre les villes et les métropoles à travers des circuits courts et en réconciliant l'agriculture urbaine et périurbaine », indique la délibération soumise aux élus. Des initiatives seront aussi lancées en matière d'agriculture urbaine. ■

R.R.

INTERVIEW

« Europacity peut être une locomotive pour tout le nord-est francilien »

Modèle économique, spécificité du projet, impact sur l'emploi et le commerce, calendrier, oppositions locales : Benoît Chang, directeur général d'Alliages et Territoires en charge d'Europacity, fait le point sur le projet hors norme, d'un montant de 3 milliards d'euros, susceptible de créer 8 000 emplois net.

JGP : Rappelez-nous la genèse du projet Europacity ?

Benoît Chang : Ce projet révèle l'identité du groupe Auchan et sa manière de se projeter dans le temps. Nous sommes aujourd'hui en 2017 et nous sommes en train de finaliser la vision de 2030. C'est dans le cadre de ces exercices de projection que le concept d'Europacity est né. L'idée est apparue en 2006 et, lorsque nous avons senti que nous touchions du doigt une évolution qui avait du sens, le groupe a décidé de constituer une *business unit* à part entière.

JGP : Est-ce que, aujourd'hui, on peut se dire sans risque d'erreur qu'Europacity se fera ?

Bien souvent, les projets qui n'aboutissent pas sont ceux qui manquent de financement. Ce qui n'est pas notre cas puisque le partenariat entre Immochan et le groupe chinois Wanda Dalian Group est solide. Les difficultés peuvent également naître de la lenteur des procédures administratives. Mais la puissance publique tient son calendrier et nous

sommes donc confiants. Notre projet est lié à la procédure de la ligne 17 du Grand Paris express et à la ZAC du Triangle de Gonesse. La déclaration d'utilité publique de la ligne du 17 devrait être signée prochainement et c'est notre point de départ, car c'est à partir de la desserte en transports en commun que l'urbanisation du Triangle de Gonesse peut se faire.

JGP : Comment se finance ce projet ?

Le chiffre de trois milliards d'euros est souvent annoncé, c'est le coût de l'investissement total prévu. Il est encore un peu tôt pour parler de la structuration du financement total, qui sera de nature à évoluer en fonction des phases du projet.

JGP : Le modèle économique du projet est-il, lui aussi, ancré dans l'innovation ?

Il s'agit de créer une nouvelle destination, un nouveau lieu d'échange physique. Notre objectif est de faire une synthèse entre le *online* et le *offline*, tout en regroupant plusieurs activités jamais réunies dans ces

dimensions. Nous travaillons, depuis l'origine de ce projet, en coconstruction avec des parties prenantes très diverses. Un conseil d'orientation scientifique a été mis en place dès 2010 avec des sociologues, des urbanistes, des prospectivistes, des gens qui pensent le monde de demain, car ce projet doit d'abord être à l'heure de 2024 mais surtout à l'heure de 2040, 2050, etc.

JGP : Plusieurs élus locaux se sont inquiétés de l'impact que pourrait avoir Europacity sur leur ville...

Le projet est situé dans le Val d'Oise et les élus de ce département y sont très favorables. Le département considère même qu'Europacity est un élément constitutif de la dynamique territoriale qui a rendu possible la volonté des élus, notamment celle du président Arnaud Bazin, d'accueillir une gare du Grand Paris express. Patrick Renaud, le président de Roissy Pays de France, dit souvent qu'Europacity est tombé dans la corbeille de la mariée. Il fait en effet le pont entre les communes

QU'EN PENSE-T-IL ?

CALENDRIER

Notre projet est lié à la procédure de la ligne 17 du Grand Paris express et à la ZAC du Triangle de Gonesse.

ÉCONOMIE LOCALE

Ce projet peut être une réelle locomotive pour tout le nord-est francilien.



Vue aérienne du projet Europacity dans le Triangle de Gonesse.



Benoît Chang

Directeur général d'Alliances et Territoires en charge d'Europacity

REPÈRES

1997 Ecole supérieure de commerce de Paris

2004 Directeur administratif et financier puis directeur des risques et de la prospective de la banque Oney au Portugal

2009 Directeur administratif et financier d'Immochan France, en charge notamment de la refonte de la stratégie immobilière

2016 Administrateur d'Alliances et Territoires

2017 Directeur général d'Alliances et Territoires

autour de Roissy – au dynamisme économique certain – et les communes des grands ensembles du sud-est du département. C'est une fierté pour nous d'être un élément de dynamisme de ce territoire.

JGP : L'hostilité vient davantage de la Seine-Saint-Denis ?

Il y a effectivement eu des manifestations d'inquiétude en Seine-Saint-Denis. Notre projet est celui du territoire voisin et il peut être perçu comme concurrentiel par rapport aux équipements existant aujourd'hui en Seine-Saint-Denis. Or, je ne pense pas qu'il y ait de concurrence mais complémentarité. Complémentarité avec Paris intra-muros, et complé-

mentarité avec l'offre commerciale déjà présente qui est principalement destinée aux habitants de Seine-Saint-Denis. Europacity doit être vu comme le projet d'un même territoire, qui fera du corridor aéroportuaire une destination. Ce projet peut être une réelle locomotive pour tout le nord-est francilien. Il ne faut pas avoir une photographie figée de ce qu'est le territoire aujourd'hui, mais plutôt le voir en dynamique.

JGP : Il s'agit d'un projet privé, mais dans quelle mesure l'action publique intervient-elle ?

Le projet Europacity se situe dans le Triangle de Gonesse, à l'intérieur d'une ZAC créée en septembre 2016.

Il y a ainsi une opération d'aménagement public qui s'étale sur 299 hectares au sein du Triangle de Gonesse, et dont l'aménageur est Grand Paris aménagement. Dès la déclaration d'utilité publique signée, l'établissement public foncier d'Ile-de-France (Epfi) va acquérir les terrains pour le compte de GPA qui nous les rétrocédera par la suite. Cette ZAC existe grâce à la volonté des pouvoirs publics d'installer une gare dans le Val d'Oise. Notre projet est donc très lié à l'ambition des élus locaux et de l'Etat pour ce territoire.

JGP : Qu'en est-il de la fameuse piste de ski indoor qui a fait couler tant d'encre ?

C'est vrai que, sous certains aspects, elle peut paraître quelque peu anachronique car on pense tout de suite à celle de Dubaï qui a déjà plus de 10 ans. Je pense cependant que, si nous innovons, ce parc des neiges peut avoir un vrai public, y compris au sein du territoire où tout le monde ne va pas au ski. On peut imaginer des partenariats avec des écoles pour que les enfants d'Ile-de-France puissent découvrir les sports de glisse sur neige. Le point d'arbitrage sur la réalisation ou non de cet équipement se situera sur sa capacité à être respectueux de l'environnement. Nous avons en effet des exigences environnementales extrêmement élevées.

JGP : Ce projet ne risque-t-il pas de susciter des oppositions, à l'image des zadistes ?

Les terrains sont aujourd'hui exploités par des agriculteurs, et ils ne sont pas favorables à ce que l'on vienne occuper leurs champs. De plus, nous ne sommes pas dans un environnement éloigné d'une zone urbaine comme à Notre-Dame-des-Landes. Et ses habitants sont souvent très favorables au projet. Parce que cela va créer beaucoup d'emplois et que cela va leur donner accès à des équipements incroyables. C'est ce qui s'est passé durant le débat public qui a eu lieu de mars à juillet 2016 : d'un côté, des opposants qui contestent la destruction de terres agricoles, et de l'autre, des habitants qui leur expliquent l'opportunité d'un tel projet. Cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas entendre des revendications de ces associations. Par ailleurs, il faut rappeler que la puissance publique sanctuarise un espace agricole de 400 ha sur la partie nord du Triangle de Gonesse. C'est bien pour éviter la consommation excessive de terres agricoles que la région Ile-de-France a adopté un schéma directeur (SDRIF) qui oriente l'installation d'activités économiques vers la partie sud du Triangle, la plus proche des zones urbaines. La question est désormais de savoir s'il faut y créer un nouveau quartier comprenant des équipements culturels, de loisirs et des commerces avec des milliers d'emplois pour les habitants à la clé ou uniquement accueillir des sièges sociaux d'entreprises qui viendront avec leurs employés. ■

PROPOS RECUEILLIS PAR JACQUES PAQUIER

Une création nette de 8 000 emplois annoncée

« Plus de 10 000 emplois seront nécessaires pour faire fonctionner Europacity, assure Benoît Chang. Cela représenterait une création nette de près de 8 000 emplois. 75 % de ces emplois pourraient être accessibles à des habitants ayant un CAP, BEP et BAC. 25 % seront à destination de profils plus diplômés. L'enjeu, pour nous, doit être de préparer les habitants aux nouveaux métiers qui vont voir le jour d'ici à 2024. Nous pensons qu'une partie des compétences

nécessaires pour ces nouveaux métiers ne sont pas encore enseignées aujourd'hui, et que nous devons être innovants pour accompagner les habitants du territoire afin qu'ils soient les premiers bénéficiaires de ces emplois. Nous allons, dès cette année, mettre en place des partenariats pour coordonner notre action avec celle des autres acteurs de la formation et de l'emploi du territoire. C'est une nécessité car tous les métiers de « l'hospitality » sont en tension aujourd'hui. »

En bref Institutions

RATP. Un plan stratégique en mars. Lors de ses vœux, le 18 janvier, la PDG de la RATP, Elisabeth Borne, a annoncé qu'elle présenterait début mars un plan stratégique, baptisé « Défis 2025 ». « 12 000 salariés ont participé à l'élaboration de ce plan, qui sera mis en œuvre en interne et avec l'ensemble des partenaires, notamment les collectivités locales » a-t-elle indiqué. Avec quatre priorités : excellence au service des voyageurs, excellence environnementale, innovation et sécurité.

Saclay. Faisabilité urbaine. Le groupement composé de l'agence HDZ urbanistes architectes, OLM paysagistes, Urban Eco Scop, Ingérop et Transitec, a été retenu pour la réalisation de l'étude de faisabilité urbaine sur le secteur de la Croix de Villebois à Palaiseau. Ce secteur est situé à l'interface de l'Ecoquartier Camille Claudel et de la ZAC du quartier de l'École polytechnique.

Massy. Nouvelle étape pour la ZAC Vilgénis. Paris sud aménagement sera l'aménageur de la ZAC Vilgénis, située à l'ouest de Massy. Icade Promotion est le mandataire du groupement promoteurs. Cette ZAC, créée en mars 2016 constitue un projet urbain à dominante résidentielle qui se déploiera sur un ancien site de formation d'Air France, avec près de 1 000 logements sur plus de 18 hectares. Le programme devra intégrer l'ouverture du parc de Vilgénis au public et l'arrivée de la nouvelle gare de tram-train du Pileu.

Nangis. Un aménageur pour la ZAC de la Grande plaine. Le groupement composé de Geoterre et Grand Paris aménagement a annoncé, le 25 janvier, avoir été retenu par Nangis (Seine-et-Marne) pour réaliser un quartier mixte et diversifié sur la ZAC de la Grande plaine. Il s'agit de développer un nouveau quartier de 35 hectares connecté à la ville existante, avec une offre de logements mixtes, un gymnase et une maison des associations.



Célia Blauel, Anne Hidalgo, Benjamin Gestin et Christian Favier, visitent l'usine d'Orly.

© JGF

SERVICES URBAINS

L'usine d'Orly régénérée

Pendant qu'Eau de Paris présentait le plan de modernisation de l'usine d'Orly, Anne Hidalgo en a profité pour vanter le modèle d'Eau de Paris, alors que les territoires de la MGP vont devoir choisir leur mode d'exercice de la compétence « eau potable » avant fin 2017.

3 00 000 mètres cubes d'eau par jour. Telle est la capacité d'acheminement vers les robinets des Parisiens de l'usine de traitement d'Orly (Val-de-Marne). En moyenne, la distribution quotidienne d'eau est moitié moindre... Mais représente le quart de la consommation quotidienne de la capitale. Une usine hors norme donc, où se dressent des installations impressionnantes. C'est aussi sur ce site de plusieurs

dizaines d'hectares – auquel on accède en traversant un quartier pavillonnaire – que l'on prélève et stocke directement l'eau de la Seine. Un site stratégique s'il en est, et pour lequel Eau de Paris annonce aujourd'hui un plan d'investissement de 33 millions d'euros sur trois ans. L'enjeu, garantir une eau encore de meilleure qualité via, notamment, l'utilisation de charbon actif et de réacteurs ultraviolets. Ceci afin de garantir l'élimination des

polluants dits « émergents », tels que les résidus médicamenteux, tout en réduisant l'utilisation de produits de traitement et la consommation d'énergie. Des investissements qui permettront aussi la création d'une filière indépendante, capable de produire 150 000 m³ d'eau par jour. De quoi pallier un incident technique, mais surtout des épisodes de canicule ou de pollution particulière, et d'être à l'heure de grands rendez-vous tels que les J.O.

Assises métropolitaines de l'eau

Cette visite, en présence de Célia Blauel, adjointe à la maire de Paris et présidente d'Eau de Paris, de son directeur général, Benjamin Gestin, ainsi que des élus du Val-de-Marne à l'instar de Christian Favier, le président du conseil départemental, était surtout l'occasion, pour Anne Hidalgo, de prouver que cette régie municipale pouvait être un modèle inspirant dans le processus de métropolisation. Les territoires de la métropole vont devoir établir leur stratégie eau potable avant la fin de l'année. Dans ce cadre, Anne Hidalgo entend peser au niveau de la MGP, « car il est indispensable que la puissance publique pose les conditions ». La maire et la régie ont ainsi lancé des études pour définir des scénarios de coopération des services publics de l'eau à l'échelle métropolitaine. Résultats en mai, prélude à d'éventuelles « assises métropolitaines de l'eau ». ■

G.M.

ASSOCIATIONS

Initiative Ile-de-France et P3MIL fusionnent

Les deux réseaux associatifs ont annoncé, le 18 janvier, leur fusion afin de proposer une offre complète de soutien à l'entrepreneuriat alliant aide à la création, financement et hébergement. D'un côté, Initiative Ile-de-France regroupe 14 plateformes locales – et 22 points d'accueil – qui accompagnent chaque année 5 500 entrepreneurs, apportant notamment des solutions de financement par le biais de prêts d'honneur. De l'autre, P3MIL réunit 47 pépinières et incubateurs de la région. Le second, à l'issue de la fusion, va devenir un programme de la première. « Le rapprochement est logique car il permet de proposer une offre plus cohérente », affirme Edouard de Pengilly, président d'Initiative Ile-de-France. De nouvelles actions communes vont être mises en place et certains services d'Initiative Ile-de-France – comme le prêt croissance institué avec la CCI Paris Ile-de-France – vont être étendus aux membres de P3MIL. ■

R.R.

RATP

Un nouveau programme d'intrapreneuriat

Le Groupe RATP a lancé un nouvel appel à candidatures pour son programme d'intrapreneuriat qui vise à inciter ses salariés à créer de nouvelles activités. Big data, logistique, gare intelligente... certains des 60 000 salariés de la RATP ne manquent pas d'idées, et le groupe a fait le choix, depuis 2014, de les accompagner dans la réalisation de ces projets qui peuvent apporter de nouvelles sources de revenus à la régie. En 2016, une cinquantaine de dossiers ont été proposés pour le programme "Bouge !", et six sont allés au bout (trois mois d'accélération chez Numa et élaboration d'un business plan). Cette année, à l'issue de la phase de candidatures qui s'achève en février 2017, une vingtaine de dossiers vont être sélectionnés afin de suivre une première session de préparation, puis une dizaine sera retenue. Les dossiers finalisés seront examinés par le Comex pour passer, ou non, au développement. ■

R.R.

INVENTONS LA MÉTROPOLE

Mission accomplie pour Clichy-Montfermeil

L'établissement public territorial Grand Paris Grand Est et les villes de Clichy-sous-Bois et Montfermeil ont soumis deux sites au concours d'"Inventons la métropole". Le premier site a inspiré quatre groupements, le second cinq.

C'est une des vertus d'"Inventons la métropole" de mettre au jour les atouts de sites auxquels les promoteurs et autres bâtisseurs ne penseraient pas toujours spontanément. C'est le cas des deux sites soumis au concours sur le territoire de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil (Seine-Saint-Denis), qui font l'objet de plusieurs dossiers de candidature, confidentiels pour l'heure. Le premier, situé au cœur du projet de renouvellement urbain du plateau, est porté par l'établissement public territorial Grand Paris Grand Est, les villes de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil, avec Grand Paris

aménagement comme aménageur et l'Etablissement public de coopération culturelle Médecis Clichy-Montfermeil comme partenaire.

Accélérateur des projets

Il s'agit d'un tènement composé de neuf emprises situées dans un rayon de 400 m autour de la future gare de la ligne 16 du Grand Paris express. A proximité immédiate de l'Arc vert métropolitain. Les porteurs de ce projet y envisagent une programmation mixte, habitat, activités économiques, commerces et des services de proximité. « Le site a enclenché, de manière progressive, la phase de diversification



Nexity vient de commercialiser un programme de logements privés sur le Plateau, une première depuis longtemps.

de l'offre d'habitat après le traitement des copropriétés, en prévision de l'arrivée des transports à l'horizon 2019 (T4) et 2023 (GPE) », font valoir les communes. Deux programmes sont livrés ou en cours de livraison. « L'effet médiatique et les ambitions véhiculées par l'appel à projets pourraient avoir un effet de mise en lumière du site et d'accélérateur des projets », soulignent également les deux communes.

Clichy a aussi soumis un autre site

au concours, celui des terrains Leclair. Une emprise située sur les coteaux, aux confins de la commune à la frontière avec Livry-Gargan, offrant une vue imprenable sur la métropole – jusqu'à La Défense – mais techniquement complexe puisque sur le site d'anciennes carrières. Un pari réussi, là encore, puisque ce lieu a également suscité cinq candidatures dans le cadre d'"Inventons la métropole". ■ J.P.



SOGARIS

LA LOGISTIQUE URBAINE AUTREMENT



© UFLY Drones



© Christian Fournier



© SAGL-Architectes Associés

Sogaris est un pionnier de la logistique urbaine dans le Grand Paris.

Nous réintégrons la logistique en ville, en conciliant respect de l'environnement et efficacité économique car le transport de marchandises et les activités logistiques restent un maillon essentiel de la compétitivité de nos territoires. C'est un défi de taille à l'heure de la construction métropolitaine : la logistique urbaine doit aujourd'hui s'inventer autrement, c'est la conviction du groupe Sogaris.

PLACE DE LA LOGISTIQUE - SOGARIS 106 - 94514 Rungis Cedex • Tél. : +33(0)1 45 12 72 00 • Fax : +33(0)1 45 12 72 99 • contact@sogaris.fr

www.sogaris.fr

TRANSPORT

La mise en concurrence des bus franciliens programmée dans 4 ans

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif) a obtenu un délai de quatre ans pour ouvrir à la concurrence le réseau des bus franciliens (hors RATP), qui bénéficiait jusqu'ici d'un régime particulier.

Si les regards étaient portés sur 2024 et la fin du monopole de la RATP sur les bus, les moyenne et grande couronnes vont connaître un bouleversement bien avant, en la matière. Jusqu'ici, le Stif s'appuyait sur le réseau Optile, qui regroupe 80 opérateurs dont les poids lourds Transdev et Keolis, pour gérer près de 1 200 lignes. Historiquement, il négociait de gré à gré avec ces entreprises – situation unique en France – tout en cherchant à se rapprocher, au fil des années, d'un système de délégation de service public.

L'Etat a décidé de mettre fin à cette situation atypique et la préfecture a alors demandé de rentrer dans le droit commun au 1^{er} janvier 2017. Les opérateurs ont manifesté leur opposition et le Stif, pourtant favorable à une ouverture à la concurrence, a estimé le délai un peu court. Un accord a finalement été trouvé avec le préfet. Il prévoit que de nouveaux contrats, dans l'esprit des précédents, pourront être signés pour une durée de quatre ans, et que le marché sera ensuite ouvert. Les transporteurs espéraient huit ans.

140 contrats négociés

Un an a été nécessaire pour négocier les 140 contrats – qui représentent 700 millions d'euros et lient le Stif avec les opérateurs de bus franciliens – et qui doivent être validés par un conseil exceptionnel le 26 janvier. « *Quatre ans ne seront pas de trop pour préparer l'ouverture à la concurrence* », observe-t-on du côté du syndicat. Dans cette perspective, ce dernier va par exemple devoir acquérir les dépôts de bus afin de garantir une certaine égalité entre les opérateurs qui répondront, à l'issue des quatre ans, à des appels d'offres pour chaque ligne.

Les élus Front de gauche du Stif ont déjà annoncé qu'ils s'opposeraient à la mesure, craignant que cette ouverture à la concurrence conduise à un dumping social. « *Qualitativement, les offres ne sont pas très différentes, le seul levier sur lequel pourront jouer les opérateurs, ce sont les salaires*, estime Jacques Baudrier, conseiller (FDG) de Paris. *Par cette décision, l'Etat double Valérie Pécresse par la droite et déstabilise les entreprises de transport franciliennes qui emploient près de 10 000 salariés.* » ■ R.R.



Les entreprises de transport franciliennes emploient près de 10 000 salariés.

AGENDA

Les événements du développement économique en Ile-de-France

23 FÉVRIER Techinnov

Techinnov, « journée 100 % business & innovation » organisée par la CCI Essonne, propose 5 conventions d'affaires, 20 conférences et 4 500 m² d'exposition organisés en 5 villages thématiques : Territoires d'innovation ; Compétitivité ; Ressources humaines ; Grands donateurs d'ordre ; Fabrication additive & nouveaux composites. A cette occasion, la CCI Essonne organise avec le WAI BNP Paribas, Fidal, KPMG, Orange, la première édition du Start-up challenge.

Paris Orly

LE 24 FÉVRIER Participation et aménagement durable

Le réseau Teddif (Territoires, environnement et développement durable en Ile-de-France) organise un atelier consacré à « la participation dans les projets d'aménagement durable », destiné notamment aux agents des collectivités et aménageurs (EPA, SEM). Objectif : échanger autour des pratiques et réfléchir aux conditions de leur diffusion. Le réseau Teddif est copiloté par la DRIEE, la direction régionale de l'Ademe, le conseil régional Ile-de-France, l'Arene, et le Cerema Ile-de-France.

DRIEA, 21-23 rue Miollis, Paris 15

LES 28 ET 29 MARS Reconvertir les friches polluées

Pour accompagner les acteurs publics et privés dans la conduite de projets sur foncier dégradé, l'Ademe organise la 5^e édition des journées techniques nationales « Reconvertir les friches polluées ». L'événement est l'occasion de faire un point sur les méthodes et outils disponibles et de partager les retours d'expérience des opérateurs de terrain. Les ministères du Développement durable, du Logement, de l'Égalité

1^{ER} FÉVRIER 2017

IV^e Forum du Grand Paris « Innover pour Réussir »

Rendez-vous incontournable des acteurs publics et privés qui œuvrent pour le succès du Grand Paris, le Forum du Grand Paris « Innover pour Réussir », organisé par Paris-Ile de France Capitale Economique, permet des échanges entre décideurs économiques et politiques au plus haut niveau sur les enjeux essentiels du Grand Paris. Avec cette année, des focus sur la dynamique Grand Paris : Comment les territoires surfent sur la dynamique ? Le point sur les grands concours d'architecture ; l'attractivité internationale, l'œil des grands investisseurs internationaux : quels sont les modèles de financement et d'aménagement gagnants dans le monde, quelles bonnes pratiques pour Paris Ile-de-France ? Le Brexit : Paris Ile-de-France face à ses nouvelles concurrentes pour attirer talents et entreprises basés à Londres : quelles sont nos propositions pour gagner la course au sein de l'Union européenne ? L'Innovation : le Grand Paris, laboratoire des emplois de demain et de la ville inclusive : un gisement unique autour de l'agriculture urbaine, le cas de Paris-Roissy. En présence notamment de Bernard Cazeneuve, Premier ministre, Didier Kling, président de la CCIR, Jean-Michel Wilmotte, architecte, Etienne Guyot, DG de la CCIR, Jean-François Carencio, préfet d'Ile-de-France et de Paris, Bernard Michel (Gecina), José-Michael Chenu (Vinci), Elisabeth Borne (RATP), Patrick Ollier, président de la MGP, Philippe Yvin (SGP) ou Xavier Lépine (La Française).

CCI Paris-Ile de France - Paris 8

des territoires, la Fédération des EPL, Lille Métropole, le Grand Lyon, le Réseau des établissements publics fonciers locaux, l'Etablissement public

foncier de Lorraine, Nexity, la Caisse des dépôts, l'Union des professionnels de la dépollution des sites (UPDS) sont partenaires. Paris 75007

En bref Coulisses

Bry-Villiers-Champigny. Qui doit payer ? Parmi ses arguments pour ne pas financer la gare de Bry-Villiers-Champigny, qui doit relier le Grand Paris express à Eole, la Région avance qu'il ne s'agit pas d'une gare d'interconnexion puisqu'il s'agit d'une nouvelle gare. Seules les interconnexions entre les gares existantes et le Grand Paris express entreraient dans le périmètre de ses financements. Une position soutenue par le Val-de-Marne, qui estime également que la Société du Grand Paris (SGP) peut, *a minima*, avancer l'argent.

Stif-SGP. La Région souhaite un « rapprochement ».

La Région estime toujours qu'il faudra, tôt ou tard, procéder au rapprochement du Stif et de la SGP pour « unifier l'organisation des transports dans la région », résume-t-on dans l'entourage de Valérie Pécresse. Où l'on affirme, par ailleurs, ne pas comprendre la revendication d'Anne Hidalgo d'obtenir une meilleure représentation au Stif. « Pourquoi cette demande n'a-t-elle jamais été formulée au cours des 15 dernières années », interroge-t-on.

Carencio. Départ confirmé. L'information est confirmée. Jean-François Carencio s'appête à quitter, sans doute début février, la préfecture de Région pour la présidence de la Commission de régulation de l'énergie (CRE). François Hollande aurait déjà arrêté son choix sur le nom de son successeur. Le nom du préfet de police Michel Cadot est parfois cité.

Ollier-Pécresse-Missika. London calling. Patrick Ollier, Valérie Pécresse et Jean-Louis Missika seront à Londres le 6 février prochain, avec Paris Europlace, pour y rencontrer des investisseurs et vanter les atouts de *Choose Paris Region*, le guichet unique inauguré à la fin de l'année dernière.



Jean-Michel Fourgous, maire d'Elancourt et vice-président de Saint-Quentin-en-Yvelines.

PORTRAIT

Jean-Michel Fourgous Décomplexé

Libéral affirmé, Jean-Michel Fourgous enrage contre l'inculture économique des élites, non sans humour et avec une indéfectible et communicative énergie.

Son appartement du 16^e arrondissement, fastueux, pas plus que les piques libérales et provocatrices dont il ponctue ses interventions publiques ne le laissent deviner. « Je suis né dans une cité à Montreuil, et j'étais mauvais à l'école, sauf en maths », résume Jean-Michel Fourgous, droitier décomplexé, en guise de CV. L'ancien député des Yvelines, maire d'Elancourt, conseiller départemental du 78 et vice-président de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines s'est rattrapé sur le tard, en devenant chercheur au CNRS et diplômé de Sciences po. Il est intarissable et volontiers comique lorsqu'il décrit les égarements de ses bêtes noires favorites : la gauche bien-pensante, l'inculture économique des élites, les déficits publics... et Benoît Hamon. Ce dernier l'a battu aux dernières législatives et Jean-Michel Fourgous l'a mauvaise, c'est de bonne guerre. Il faut l'entendre décrire comment il

redonne le goût d'apprendre aux jeunes des cités d'Elancourt grâce à la généralisation des outils numériques, pour comprendre qu'il n'a pas le conservatisme sec.

Sa rage contre l'Éducation nationale, sa culture unique de la confrontation frontale professeur-élèves cachent mal un goût pour l'égalité sociale. Tout comme sa passion pour l'entreprise, et pour une méritocratie qui récompenserait enfin ceux qui se lèvent tôt pour réussir. « 80 milliards de déficit annuel sur un budget de 300 milliards, et une dette de 2 300 milliards d'euros ». Jean-Michel Fourgous ponctue sa conversation des chiffres de l'endettement étatique, comme un mantra. Alors ne lui parlez pas de revenu universel. Il lève les yeux au ciel et reprend la mitraille verbale, son sport favori. C'est Audiard à la Cour

des comptes. Il loue au passage « la vraie culture économique » de Valérie Pécresse, lui qui continue d'œuvrer au sein de Génération entreprise, le groupe qu'il a créé à l'Assemblée nationale pour placer l'entrepreneuriat au cœur du débat public. Il vante les mérites du crédit impôt recherche, qu'il a promu avec Valérie Pécresse, alors ministre de la Recherche et de l'Enseignement supérieur. Il évoque le monde de l'entreprise et des entrepreneurs, « où l'on se fout des diplômes et des beaux parleurs, et où seuls comptent les résultats obtenus sur le terrain ».

Feinte agressivité

Toute une philosophie qui l'a conduit également à promouvoir un incubateur. A Saint-Quentin-en-Yvelines, « Sqy Cub », où tout est mis en œuvre pour accélérer le développement des jeunes sociétés. « Avec une telle structure, j'aurais gagné deux ans », résume l'ancien chef d'entreprise.

La loi travail ? « Elle se résume à passer de 7 à 11 dimanches ouvrables, et les socialistes ne sont même pas parvenus à rassembler une majorité pour cela », ironise-t-il, avec la feinte agressivité bonhomme et constante qui le

caractérise. Les class action ? « Une idiotie marxiste qui incite les consommateurs à attaquer les chefs d'entreprise ». « Mais que l'on arrête cette haine contre ceux qui entreprennent », martèle-t-il. La reconnaissance de la pénibilité dans le calcul des retraites ? « Une connerie démagogique des socialistes ». En ce début du mois de janvier, il adoube Filion, « dont les convictions ont été cimentées à l'épreuve de la crise de 2008 ». Puis il cite de nouveau les chiffres du déficit de la France. « Ce n'est pas en faisant un colloque que l'on va régler le problème », reprend-il en levant de nouveau les yeux au ciel. Dépit, mais heureux. ■

JACQUES PAQUIER

BIO EXPRESS

1993 Député (UMP) de la onzième circonscription des Yvelines

1996 Maire d'Elancourt

2002 Création, avec Olivier Dassault, du groupe « Génération entreprise »

2010 Rapport parlementaire sur la modernisation de l'école par le numérique