

# Préférence locale

Le conseil départemental du Val-de-Marne tente de sécuriser les retombées locales du Grand Paris Express

PAR JACQUES SECONDI

La réglementation seule ne suffira pas à garantir les retombées locales du Grand Paris Express. C'est la conclusion à laquelle sont parvenus les élus du Val-de-Marne, et qui justifie leur démarche. Le département vient de signer une charte destinée à sécuriser un flux d'activité et d'emploi, y compris d'insertion, qui bénéficiera spécifiquement aux territoires que traversent la ligne 15 sud du Grand Paris Express, entre Pont-de-Sèvres et Noisy-Champs. Il s'agit de ne pas passer à côté d'un moment historique. Ce n'est pas tous les jours que l'on distribue 6 milliards d'euros dans le département. Ce n'est même jamais arrivé de mémoire d'élus. De plus tout va aller très vite: cette manne va être répartie d'ici fin 2017. Or, la clause sociale désormais incluse dans les marchés publics prévoit bien 5% d'heures d'insertion et, dans le cas de celle signée avec la SGP, des priorités pour les petites et moyennes entreprises d'un territoire donné. Mais, sans un coup de pouce supplémentaire, il n'est pas certain que les retombées soient assurées.

Il y aurait des millions d'heures d'insertion en jeu. Vu du département qui est en charge de distribuer le RSA (revenu social d'insertion), c'est évidemment une opportunité à ne pas



rater. Le conseil départemental est le mieux placé pour construire le parcours d'insertion de personnes fragilisées dont ses services suivent la situation. Le risque est que les très grandes entreprises présentes sur le chantier remplissent leur quota en faisant appel à des structures d'insertion venues d'ailleurs, avec lesquelles le dispositif prévu par le département se retrouverait en concurrence.

La garantie de voir octroyée une part respectable du gâteau, 20%, à un groupe d'entreprises composé à la fois de "TPE", très petites donc, et d'ETI, de taille intermédiaire, pose également problème. "Le fait d'avoir inclus dans la clause les ETI, des entreprises comptant jusqu'à 5000 salariés, nous préoccupe" commente Pierre Bell'lloch, vice-président emploi et formation professionnelle du département. La crainte est de voir les plus

puissants, parfois des filiales de grands groupes extérieurs au territoire, s'accaparer l'essentiel des marchés. En effet, la clause n'inclut pas de clé de répartition entre TPE et ETI, qui sont les entreprises qui intéressent véritablement le département. Les élus n'auront, pour agir sur ce point, et faire pencher la balance en faveur d'une entreprise plutôt qu'une autre, que leur capacité d'influence.

## L'arbitrage entre l'économique et le social

La difficulté vient aussi de la manière dont sont construits les appels d'offres, en clair: trop gros pour les trop petits. "Les PME du territoire n'ont souvent pas la capacité de répondre globalement, commente Pierre Bell'lloch. Par exemple, les uns savent construire une

base vie, oui, mais pas le tunnel autour duquel celle-ci doit être installée." Une démarche de négociation est envisagée avec les titulaires de ces marchés au moment où se posera la question de la sous-traitance.

On flirtera alors peut-être avec les limites de l'esprit de la compétition voulue par la loi sur les marchés publics. Les élus mettent de leur côté en avant une approche qu'ils jugent de bon sens face aux à-côtés négatifs que ne manquera pas de générer le chantier, des impacts directs des travaux, aux effets plus insidieux et durables du renchérissement du foncier et de l'immobilier autour des gares. "Le chantier va produire des nuisances, il faut que la population en ressentent des bénéfices bien supérieurs, estime Pierre Bell'lloch, sinon les entreprises risquent de se heurter à l'opposition des populations." Le responsable de l'emploi compte d'ailleurs sur cette notion d'acceptabilité pour favoriser la négociation: "les grandes entreprises sont la plupart du temps soucieuses de leur image sur ce point et donc accoutumées à être à l'écoute des collectivités locales".

La méthode peut donc se concevoir principalement comme une entreprise de lobbying, avec recherche d'un effet de masse, car la charte réunit un sérieux attelage d'acteurs publics, dont le département, l'état, la Société du Grand Paris (SGP), les collectivités

locales et différents syndicats. Le groupe devra partir au front auprès des entreprises, pour orienter dans le sens souhaité le contenu des zones de flou laissées par la réglementation des marchés publics. Objectif donc: obtenir l'application des clauses sociales avec le maximum de retombées pour l'économie de leur territoire.

S'il fait ses preuves, le procédé peut faire école ailleurs, autour de la nouvelle ligne, qui se poursuit en tronçon ouest et est. Son succès espéré dépendra beaucoup de la capacité de persuasion de ses promoteurs. Les élus du Val-de-Marne, emmenés par Christian Favier, le dernier communiste à la tête d'un département, s'estiment expérimentés en la matière, pour avoir créé il y a une dizaine d'années l'association "Orbival" de promotion d'un métro en périphérie de Paris. Le travail de pétition et de lobbying qui s'était exercé dans le cadre d'une action groupée des principaux acteurs du territoire, communes, communautés d'agglomérations, département, chambres de commerce, se prolonge aujourd'hui. L'exercice trouve sa limite dans l'arbitrage que doivent faire les élus entre le respect de la logique budgétaire au nom du contribuable et l'objectif d'intégration sociale au nom du citoyen.