

TRAVAIL DU DIMANCHE

Un an après, les premiers ratés de la loi Macron

Le ministre de l'Économie s'est livré à un bilan élogieux pour la première année de sa loi, mais force est de constater que les effets sur la croissance sont faibles et que le travail dominical produit des effets négatifs.

Un bilan dithyrambique. Emmanuel Macron ne cache pas sa satisfaction, un an après l'adoption de la loi éponyme. Dans les colonnes de la *Dépêche du Midi*, le 4 août, il s'est laissé aller à un exercice d'autosatisfaction : « Cette loi porte une série de mesures très concrètes qui ont commencé à changer le quotidien des Français. » Mais les économistes n'ont pas tardé à calmer ses ardeurs. Ludovic Subran, chef économiste de l'assureur Euler Hermes, estime à « un demi-dixième de point » l'apport de la loi sur la croissance du pays, soit 0,05 %, alors que le compteur affichait zéro au deuxième trimestre. Objectif raté pour un texte qui devait rebooster l'économie. Sur le travail du dimanche, autre mesure phare de la loi, les effets sont aussi discutables.

Au centre commercial Beaugrenelle, dans le 15^e arrondissement de Paris, après une première ouverture dominicale très médiatisée en octobre 2015 à la suite de son classement dans l'une des 21 zones touristiques internationales (ZTI) nées de la loi Macron, l'expérimentation a pris l'eau. Comme le raconte **Éric Scherrer**, président du Seci-Unsa, « au début, les commerçants avaient reçu un mémo leur demandant d'ouvrir, mais il y a eu un contrôle de l'inspection du travail et ceux qui n'avaient pas d'accord d'entreprise (obligatoire dans les ZTI, -NDLR) ou organisé de référendum (dans les entreprises de moins de 11 salariés -NDLR) ont fermé le temps de le mettre en place. Sans compter qu'avec le classement en ZTI, les baux ont augmenté, les charges aussi. Résultat, aujourd'hui, environ un quart des magasins sont fermés le dimanche ».

« Depuis le début de l'année les résultats sont catastrophiques »

Au BHV Marais, ouvert tous les dimanches depuis début juillet, les résultats sont aussi difficiles à quantifier. Premier magasin à avoir mis en place les nouvelles dispositions de la loi Macron sur les ZTI, en se dotant d'un accord d'entreprise ratifié par SUD et la CFE-CGC en mai dernier, malgré un référendum en novembre où 52 % des employés s'étaient opposés à l'extension de l'ouverture do-



SUITE À UN ACCORD D'ENTREPRISE SIGNÉ PAR SUD ET LA CFE-CGC, LE BHV MARAIS EST DÉSORMAIS OUVERT TOUS LES DIMANCHES DEPUIS LE MOIS DE JUILLET. PHOTOPASCAL SITTLER/REA

minicale, son directeur espère 6 à 8 % de ventes supplémentaires et réaliser 150 embauches. Des prédictions irréalisables pour **Éric Scherrer** : « Pour amortir le coût, il faudrait augmenter la rentabilité de 10 à 15 %. La moitié des salariés le dimanche ne sont pas des employés du BHV,

mais des démonstateurs qui doivent être couverts par un accord ou une consultation, beaucoup de stands devraient être fermés. Quand aux 150 recrutements, c'est de la promesse de Gascon, le BHV ne s'est pas

« Quand je vois le bilan positif dressé par le ministre de l'Économie, je ressens de l'amertume. »

CLAUDE EMPLOYÉ AU PRINTEMPS HAUSSMANN

se multiplient, le climat lourd dans le pays n'a jamais autant freiné les touristes étrangers. Fouzia Essalmi, secrétaire générale de la CGT, n'est pas très optimiste. « Depuis le début de l'année les résultats sont ca-

engagé sur la fixité du personnel. »

Aux Galeries Lafayette, boulevard Haussmann, dans le 9^e arrondissement, après un imbroglio juridique, l'accord signé par la CFE-CGC et la CFTC s'appliquera d'ici à fin 2016. Mais paradoxalement, à l'heure où les jours d'ouverture

tastrophiques. On sait que le samedi et le lundi sont les deux jours phares pour le commerce. Avec l'ouverture le dimanche, les gens ne vont pas consommer plus, juste décaler les jours des achats. » Effectivement, Christopher Dembik, économiste de la banque danoise Saxo, confirme que « le retour dont nous disposons de la part des commerçants est qu'il n'y a pas d'augmentation significative du chiffre d'affaires. Les dépenses de consommation sont apparemment sur une durée plus longue ».

À la Fnac, si la CFTC, la CFDT et la CFE-CGC s'étaient prononcées en faveur d'un accord de ce type, le 5 juillet, les syndicats représentant plus de 50 % des suffrages, la CGT, FO et SUD, ont réussi à l'invalider. Les garanties étaient trop maigres et ●●●

Le camp de la justice climatique

ENVIRONNEMENT Les militants avaient rendez-vous dans le Lot pour des formations à l'action de masse. Reportage. P. 6

Sous la plage, des tensions communautaires

CORSE À Sisco, une altercation autour de photos de femmes en burkini a dégénéré en rixe de masse. Les progressistes veulent stopper les dérives racistes. P. 3

Événement

●●● les dangers bien réels. Comme l'explique Catherine Gaigne, déléguée syndicale SUD Fnac Ternes. « Nous avons eu la pression de la DRH pour signer... Mais le texte était totalement misérable. Il prévoyait la création d'une vingtaine de postes sur tout Paris, uniquement des temps partiels, sans préciser s'il s'agissait de CDD ou de CDI. Depuis plusieurs années, la Fnac ne remplace aucun départ, sachant qu'on perd 10 % des effectifs par an depuis 5, 6 ans, nous n'avons plus confiance dans nos dirigeants. » D'autres zones d'ombre subsistaient dans le texte. « Il n'y avait pas écrit que le travail jusqu'à minuit ne serait pas mis en place, note Catherine Gaigne, nous n'avons qu'une seule certitude : être corvéables à merci ! » Les Fnac en ZTI ne pourront donc ouvrir que les douze dimanches dits du « maire » et non pas toute l'année.

« Le rythme était infernal, je me suis retrouvée isolée »

Cet été, une nouvelle étude sur l'impact du travail dominical a encore apporté de l'eau au moulin de ses opposants. Selon l'Insee, il entraîne une perte de sociabilité familiale et amicale plus importante qu'un jour travaillé classique, manque qui n'est pas entièrement compensé par un jour de repos en semaine...

« Quand je vois le bilan positif dressé par le ministre de l'Économie, je ressens de l'amertume », lâche Claude, 50 ans, employé au Printemps Haussmann, où la négociation d'un accord a justement débuté en juillet. « Depuis 2011, je refuse de travailler le dimanche. Je suis présent tous les samedis et je me sens déjà exclu du tissu social. Le samedi soir, je suis fatigué. Ma femme se lasse de cette situation... » Quant à la notion de volontariat, utilisée à outrance par Emmanuel Macron pour faire passer la pilule, elle est toute relative. « On sait que si on veut telle ou telle semaine de vacances, la direction peut nous dire non parce qu'on ne s'est pas porté volontaire le dimanche », précise Claude. Nezha voit aussi d'un très mauvais œil cette expansion du travail. Pendant huit ans, cette employée dans une enseigne de vêtements a ferrailé au moins deux dimanches par mois. L'entreprise était ouverte 363 jours par an, en toute illégalité. « Le rythme était infernal. Je me suis retrouvée isolée. Après un burn-out, je suis revenue. J'ai pris un mandat syndical et l'entreprise a fini par respecter la loi. » De quoi alimenter la résistance contre cette banalisation du travail du dimanche. ●

CÉCILE ROUSSEAU

D'APRÈS L'INSEE, LE TRAVAIL DU DIMANCHE MULTIPLIE PAR DEUX LA PERTE DE SOCIABILITÉ « PARENTS-ENFANTS » PAR RAPPORT AU TRAVAIL EN SEMAINE.

Les cars Macron, ou le transport à deux vitesses

BUS Un an après la libéralisation totale du transport par car au détriment du rail, instituée par la loi Macron, la note finale pourrait s'avérer salée pour les usagers. Elle l'est déjà pour la SNCF.

Les « bus Macron » tracent leurs routes en France. Des autocars privés à bas prix s'implantent dans le paysage depuis l'adoption de la loi du locataire de Bercy il y a un an, en desservant plus de 180 villes françaises. Avec 3 300 départs et arrivées par jour, 3,8 millions de passagers ont été transportés depuis l'été dernier. Mais la libéralisation du transport en bus se fait aussi au détriment des usagers. Un temps de trajet à rallonge, des sièges peu confortables, une promiscuité avec le voisin de route... Un transport collectif à deux vitesses, favorisé par la loi du ministre de l'Économie, Emmanuel Macron, dont s'inquiète Gilbert Garrel, secrétaire général de la CGT cheminots : « Macron a créé des moyens de transport différents selon les catégories sociales. Les personnes les plus en difficulté prennent le bus, car elles ne peuvent plus se payer de billets de train. L'État se désengage de sa mission d'assurer un service public ferroviaire accessible à tous. »

« La solution ne réside pas dans le fait de mettre en concurrence le train et les bus... »

GILBERT GARREL
SECÉTAIRE GÉNÉRAL
DE LA CGT CHEMINOTS

mise en place d'une complémentarité des transports avec les bus, les TGV, les TER, pour qu'ils soient propres et efficaces pour la société. La solution ne réside pas dans le fait de mettre en concurrence le train et les bus ou d'abaisser les normes sociales dans tous les transports », insiste-t-il. D'autant que Ouibus fragilise les comptes de l'entreprise. « La SNCF va déboursé cette année 5 millions pour combler le déficit de la filiale », estime encore Gilbert Garrel. Lancé en 2012, IDbus (aujourd'hui rebaptisée Ouibus) a déjà causé 40 millions d'euros de pertes à la SNCF, sans compter le déficit de 2014, qui n'a pas été publié. Car, depuis un an, les compagnies se livrent une guerre sans

merci pour se tailler la plus grosse part de marché. À ce stade, deux entreprises raflent la mise : FlixBus (groupe allemand), qui revendique 1,6 million de passagers, et Ouibus (filiale française de la SNCF), 1,5 million. Isilines (Transdev, une multinationale française) est à la traîne avec 600 000 billets vendus. Au jeu de la libéralisation, la concentration des opérateurs n'est ja-

mais bien loin : le géant FlixBus a ainsi racheté, le 1^{er} juillet, des activités européennes de la compagnie britannique Megabus, tandis que son concurrent français, Ouibus, a annoncé un partenariat avec Starshipper, un réseau de PME de transport aux niveaux régional et local.

Quant aux offres alléchantes visant à séduire des usagers au pouvoir d'achat limité, elles pourraient ne pas durer. À 5 euros le billet pour un trajet Paris-Lyon, l'autocar défie pour l'heure le train et le service de covoiturage. « Les opérateurs ont d'abord attaqué le covoiturage en pratiquant un discount de 20 %, analyse Yann Raoul, président du site Kelbillet, qui compare les offres de transports. On observe déjà des tentatives d'augmentation. Mais elles sont éphémères. » « Les entreprises ne peuvent pas vivre au niveau de prix actuels », ajoute Roland de Barbentane, directeur de Ouibus, qui mise sur « un objectif de rentabilité à trois ou quatre ans ». Les compagnies pourraient profiter des pics de départ à la Toussaint ou à Noël pour augmenter leurs tarifs, au bonheur des usagers. ●

LOLA RUSCIO

« La SNCF va déboursé 5 millions pour combler le déficit »

Les retombées économiques sur l'emploi, elles, sont bien maigres. Avec la création de 1 500 postes en un an, la barre des 10 000 emplois que faisaient miroiter les tenants de la réforme est encore bien loin. Mais qu'importent ces faibles résultats, Thibault Lanxade, vice-président du Medef, continue de juger cette loi comme « une avancée majeure, (car) c'était un monopole de la SNCF », se targuant ainsi d'avoir « réussi à libérer le transport ». De fait, cette libéralisation des cars menace la préservation du service public ferroviaire qu'ils concurrencent, quitte à le faire à perte. La SNCF a elle-même développé des lignes de bus, avec sa filiale low cost Ouibus, qui concurrencent ses propres trains. À des kilomètres de cette stratégie, le syndicaliste cégétiste préconise « la

186 624 EUROS D'AMENDE POUR AVOIR FERMÉ LE 14 JUILLET

Une douzaine de marchands du centre commercial Grand Var, à La Valette-du-Var, près de Toulon, ont été sanctionnés par des amendes astronomiques pour n'avoir pas ouvert le 14 juillet. L'exploitant d'une brasserie a ainsi écopé de 186 624 euros de pénalités et un gérant de tabac de 72 576 euros à régler d'ici fin août. La direction du groupement d'intérêt économique (GIE) du Grand Var, exploitant du centre commercial, assumait pleinement cette lourde sanction dans les colonnes de *Var-Matin*, estimant « qu'il n'était pas normal que des commerçants ne respectent pas les jours d'ouverture qui ont été votés en assemblée générale ».

(Publicité)

LA CROISIÈRE DE L'HUMANITÉ

LE JOURNAL FONDÉ PAR JEAN JAURÈS

l'Humanité

Les voyages de l'Humanité

CROISIÈRE DES TEMPLES D'ANGKOR AU DELTA DU MEKONG

150€ DE RÉDUCTION AUX ABONNÉS DU JOURNAL

AVEC LA PARTICIPATION DE ALAIN RUSCIO

Organisation **Rivages du Monde**

DES BATEAUX PAS COMME LES AUTRES

RÉSERVATION 01.83.79.94.60

PRÉCISEZ LE CODE HUMMEK16

Du 05 au 17 décembre 2016

13 JOURS ENTRE SIEM REAP (CAMBODGE) ET HO CHI MINH VILLE (VIETNAM)

À BORD DU MEKONG PRESTIGE