



FRANCE STRATÉGIE

ÉVALUER. ANTICIPER. DÉBATTRE. PROPOSER.

CITATIONS DE FRANCE STRATÉGIE

vendredi 31 juillet 2015

www.strategie.gouv.fr

Sommaire

France Stratégie

Autocars. 200 nouvelles lignes d'ici fin 2016 <i>Entreprises.Ouest-France.Fr - 30/07/2015</i>	5
Autocars. 200 nouvelles lignes d'ici fin 2016 <i>Ouest-France.Fr - 30/07/2015</i>	7
Autocars/loi Macron: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 à fin 2016 (ministère... <i>Agence France Presse Fil Eco - 30/07/2015</i>	9
Autocars/loi Macron: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 à fin 2016 (ministère... <i>Agence France Presse Fil Gen - 30/07/2015</i>	10
Autocars/loi Macron: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 à fin 2016 (ministère... <i>J2rauto.Com - 30/07/2015</i>	11
Autocars/loi Macron: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 à fin 2016 (ministère... <i>Journalauto.Com - 30/07/2015</i>	12
Autocars/loi Macron: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 à fin 2016 (ministère... <i>Lexpress.Fr - 30/07/2015</i>	13
Autocars/loi Macron: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 à fin 2016 (ministère... <i>Notretemps.Com - 30/07/2015</i>	14
Autocars/loi Macron: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016 (min... <i>Agence France Presse Fil Gen - 30/07/2015</i>	15
Autocars/loi Macron: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016 (min... <i>Lexpress.Fr - 30/07/2015</i>	16
Autocars: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016 <i>Liberation.Fr - 30/07/2015</i>	18
Autocars: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016 <i>20Minutes.Fr - 30/07/2015</i>	20
Autocars: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016 <i>Aisnenouvelle.Fr - 30/07/2015</i>	21
Autocars: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016 <i>Boursorama.Com - 30/07/2015</i>	23
Autocars: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016 <i>Challenges.Fr - 31/07/2015</i>	24
Autocars: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016 <i>Courrier-Picard.Fr - 30/07/2015</i>	26
Autocars: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016 <i>Fortuneo.Fr - 30/07/2015</i>	28
Autocars: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016 <i>Journaldunet.Com - 30/07/2015</i>	30
Autocars: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016 <i>Lamontagne.Fr - 30/07/2015</i>	31
Autocars: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016 <i>Larep.Com - 30/07/2015</i>	33
Autocars: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016 <i>Lavoixdunord.Fr - 30/07/2015</i>	35
Autocars: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016 <i>Leberry.Fr - 30/07/2015</i>	37
Autocars: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016 <i>Lechorepublicain.Fr - 30/07/2015</i>	39
Autocars: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016 <i>Lejdc.Fr (Journal Du Centre) - 30/07/2015</i>	41
Autocars: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016 <i>Leparisien.Fr - 30/07/2015</i>	43

Sommaire

Autocars: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016 <i>Le- Pays.Fr - 30/07/2015</i>	45
Autocars: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016 <i>Lepopulaire.Fr - 30/07/2015</i>	47
Autocars: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016 <i>Lexpansion.Lexpress.Fr - 30/07/2015</i>	49
Autocars: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016 <i>Lyonne.Fr - 30/07/2015</i>	51
Autocars: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016 <i>Nordnet.Fr - 30/07/2015</i>	53
Autocars: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016 <i>Yahoo ! Finance France - 30/07/2015</i>	55
Avant-Première Rentrée sociale chargée et à haut risque pour l'exécutif <i>Lefigaro.Fr - 30/07/2015</i>	56
Macron mobilise les sociétés d'autocars après le vote de sa loi <i>Lesechos.Fr - 30/07/2015</i>	57
Macron mobilise les sociétés d'autocars après le vote de sa loi <i>Reuters.Fr - 30/07/2015</i>	58
Macron mobilise les sociétés d'autocars après le vote de sa loi <i>Zonebourse.Com - 30/07/2015</i>	59
Une cinquantaine de lignes d'autocars en 2016 <i>Lemonde.Fr - 30/07/2015</i>	60
Une cinquantaine de lignes d'autocars en France d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016 <i>Paris- Normandie.Fr - 30/07/2015</i>	61
Une cinquantaine de lignes d'autocars devrait voir le jour en 2015, et 200 d'ici fin 2016 <i>Bulletin Quotidien - 31/07/2015</i>	62
Une fois la loi Macron promulguée, une cinquantaine de lignes d'autocars devrait voir le jour <i>La Correspondance Économique - 31/07/2015</i>	63
Travailler le dimanche ne réglera pas le chômage et cela distendra le lien social <i>Le Petit Journal Lot - 30/07/2015</i>	64
Ministry of Economy and Finance of French Repu : Emmanuel MACRON a réuni les entreprises <i>Zonebourse.Com - 30/07/2015</i>	65
Mission Combrexelle: les contributions de certains partenaires sociaux en ligne, L'actualité <i>Liaisons- Sociales- Quotidien.Fr - 30/07/2015</i>	66
Mission Combrexelle: les contributions de certains partenaires sociaux en ligne <i>Liaisons Sociales Quotidien - 31/07/2015</i>	67
Commission Combrexelle : les propositions des partenaires sociaux <i>Actuel RH - 30/07/2015</i>	68
Monétisation de la dette européenne : un processus dangereux? <i>L' Observateur De L'immobilier - 01/06/2015</i>	69
Réformes : les devoirs de vacances des ministres <i>Les Echos - 31/07/2015</i>	83
Réformes : les devoirs de vacances des ministres <i>Lesechos.Fr - 31/07/2015</i>	86
Rentrée sociale chargée et à haut risque pour l'exécutif <i>Le Figaro - 31/07/2015</i>	88
La France en classe touriste <i>Régions Magazine - 01/06/2015</i>	89

France Stratégie



Autocars. 200 nouvelles lignes d'ici fin 2016

Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016, après la libéralisation du secteur dans le cadre de la loi Macron, a annoncé jeudi le ministère de l'Economie.



200 lignes d'ici à 2016

Les professionnels du secteur, reçus jeudi par le ministre de l'Économie Emmanuel Macron, ont indiqué vouloir "ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici la fin de l'année", selon un communiqué de presse de Bercy. "Plusieurs dizaines" d'entre elles ont déjà été ouvertes, "à titre expérimental et en anticipation de la loi", a indiqué le ministre lors d'un point presse. Les opérateurs prévoient des ouvertures "notamment sur des liaisons qui ne bénéficient pas de services ferroviaires directs", mais aussi "des services de nuit (...). De nombreuses villes de taille moyenne (Bayonne, Besançon, Montpellier, Limoges, Orléans, Brive, Poitiers) et des aéroports seront également desservis par des arrêts intermédiaires", a précisé le ministère. Le transport longue distance par autocar a été autorisé dans le cadre de la loi Macron, adoptée le 10 juillet.

"L'ouverture de près de 200 lignes est ainsi envisagée par les principaux acteurs d'ici fin 2016", souligne le ministère, qui espère "la création de 2.000 à 3.000 emplois directs au cours des 18 prochains mois, à laquelle s'ajoutera l'activité induite sur le tourisme et le commerce local.

France Stratégie avait évalué le potentiel de l'ouverture du marché à 22.000 emplois dans le secteur du transport routier à horizon 2025".

Vers des emplois dans la filière industrielle?

Par ailleurs, "l'acquisition de nouvelles flottes d'autocars devrait permettre de créer davantage d'emplois dans la filière industrielle française" selon Bercy, qui avance également "un effort de formation professionnelle et la reconversion des conducteurs du transport routier de marchandise", secteur en difficulté.

"Nous allons travailler, avec mon collègue François Rebsamen (ministre du Travail, NDLR) (...), à la demande précisément des transporteurs qui étaient là, à la simplification des conditions d'accès à la profession", a ajouté Emmanuel Macron, pour supprimer "des contraintes, en particulier en matière d'âge, qui n'apparaissent plus adaptées".

Emmanuel Macron a plaidé en faveur de l'autocar, qui "n'est pas un moyen de transport

dangereux", et dont la libéralisation "ne doit pas accroître le caractère accidentogène. (...) Nous renforcerons, véritablement, dans le cadre de la formation, toutes ces exigences en termes de sécurité routière".

Le ministère affirme également que la part du transport collectif dans les déplacements pourrait passer de 15 à 20%, ce qui "contribuera à une réduction significative des émissions de polluants". Concernant les gares routières, Emmanuel Macron a souligné que certaines compagnies en "ont déjà (...), elles peuvent continuer à les développer". Il les a incitées "à mutualiser les emplacements". Par la suite, il prendra, avec le secrétaire d'État aux Transports Alain Vidalies, "une ordonnance, qui est prévue par la loi, d'ici la fin de l'année, (...) afin de définir le cadre dans lequel ces gares routières pourront être développées et installées sur le territoire, qu'elles soient d'initiative privée ou d'initiative publique".



Autocars. 200 nouvelles lignes d'ici fin 2016

Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016, après la libéralisation du secteur dans le cadre de la loi Macron, a annoncé jeudi le ministère de l'Economie.



200 lignes d'ici à 2016

Les professionnels du secteur, reçus jeudi par le ministre de l'Économie Emmanuel Macron, ont indiqué vouloir "ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici la fin de l'année", selon un communiqué de presse de Bercy. "Plusieurs dizaines" d'entre elles ont déjà été ouvertes, "à titre expérimental et en anticipation de la loi", a indiqué le ministre lors d'un point presse. Les opérateurs prévoient des ouvertures "notamment sur des liaisons qui ne bénéficient pas de services ferroviaires directs", mais aussi "des services de nuit (...). De nombreuses villes de taille moyenne (Bayonne, Besançon, Montpellier, Limoges, Orléans, Brive, Poitiers) et des aéroports seront également desservis par des arrêts intermédiaires", a précisé le ministère. Le transport longue distance par autocar a été autorisé dans le cadre de la loi Macron, adoptée le 10 juillet.

"L'ouverture de près de 200 lignes est ainsi envisagée par les principaux acteurs d'ici fin 2016", souligne le ministère, qui espère "la création de 2.000 à 3.000 emplois directs au cours des 18 prochains mois, à laquelle s'ajoutera l'activité induite sur le tourisme et le commerce local.

France Stratégie avait évalué le potentiel de l'ouverture du marché à 22.000 emplois dans le secteur du transport routier à horizon 2025".

Vers des emplois dans la filière industrielle?

Par ailleurs, "l'acquisition de nouvelles flottes d'autocars devrait permettre de créer davantage d'emplois dans la filière industrielle française" selon Bercy, qui avance également "un effort de formation professionnelle et la reconversion des conducteurs du transport routier de marchandise", secteur en difficulté.

"Nous allons travailler, avec mon collègue François Rebsamen (ministre du Travail, NDLR) (...), à la demande précisément des transporteurs qui étaient là, à la simplification des conditions d'accès à la profession", a ajouté Emmanuel Macron, pour supprimer "des contraintes, en particulier en matière d'âge, qui n'apparaissent plus adaptées".

Emmanuel Macron a plaidé en faveur de l'autocar, qui "n'est pas un moyen de transport

dangereux", et dont la libéralisation "ne doit pas accroître le caractère accidentogène. (...) Nous renforcerons, véritablement, dans le cadre de la formation, toutes ces exigences en termes de sécurité routière".

Le ministère affirme également que la part du transport collectif dans les déplacements pourrait passer de 15 à 20%, ce qui "contribuera à une réduction significative des émissions de polluants". Concernant les gares routières, Emmanuel Macron a souligné que certaines compagnies en "ont déjà (...), elles peuvent continuer à les développer". Il les a incitées "à mutualiser les emplacements". Par la suite, il prendra, avec le secrétaire d'État aux Transports Alain Vidalies, "une ordonnance, qui est prévue par la loi, d'ici la fin de l'année, (...) afin de définir le cadre dans lequel ces gares routières pourront être développées et installées sur le territoire, qu'elles soient d'initiative privée ou d'initiative publique".



Autocars/loi Macron: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 à fin 2016 (ministère)

Paris, 30 juil. 2015 (AFP) -

Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016, après la libéralisation du secteur dans le cadre de la loi Macron, a annoncé jeudi le ministère de l'Economie.

Le ministre de l'Economie Emmanuel Macron, qui recevait jeudi les professionnels du secteur, "a pris acte avec satisfaction du projet des opérateurs d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici la fin de l'année", a indiqué Bercy dans un communiqué de presse.

Les opérateurs prévoient de les ouvrir "notamment sur des liaisons qui ne bénéficient pas de services ferroviaires directs, de développer des services accessibles à tous les budgets ainsi que des services de nuit, notamment depuis Marseille et Paris. De nombreuses villes de taille moyenne (Bayonne, Besançon, Montpellier, Limoges, Orléans, Brive, Poitiers) et des aéroports seront également desservis par des arrêts intermédiaires", précise le ministère.

Le transport longue distance par autocar a été autorisé dans le cadre de la loi Macron, adopté le 10 juillet.

"L'ouverture de près de 200 lignes est ainsi envisagée par les principaux acteurs d'ici fin 2016", souligne le ministère, qui fait état de "la création de 2.000 à 3.000 emplois directs au cours des 18 prochains mois, à laquelle s'ajoutera l'activité induite sur le tourisme et le commerce local. France Stratégie avait évalué le potentiel de l'ouverture du marché à 22.000 emplois dans le secteur du transport routier à horizon 2025".

Par ailleurs, "l'acquisition de nouvelles flottes d'autocars devrait permettre de créer davantage d'emplois dans la filière industrielle française", selon Bercy, qui avance également "un effort de formation professionnelle et la reconversion des conducteurs du transport routier de marchandise", secteur en difficulté.

Le ministère affirme également que la part du transport collectif dans les déplacements pourrait passer de 15 à 20%, ce qui "contribuera à une réduction significative des émissions de polluants", d'autant plus que les véhicules devront être conformes aux normes environnementales Euro 5 et Euro 6, et que "le recours à des anciens véhicules moins performants sur le plan environnemental sera interdit".

jul/cb/nas

Afp le 30 juil. 15 à 18 07.



Autocars/loi Macron: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 à fin 2016 (ministère)

Paris, 30 juil. 2015 (AFP) -

Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016, après la libéralisation du secteur dans le cadre de la loi Macron, a annoncé jeudi le ministère de l'Economie.

Le ministre de l'Economie Emmanuel Macron, qui recevait jeudi les professionnels du secteur, "a pris acte avec satisfaction du projet des opérateurs d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici la fin de l'année", a indiqué Bercy dans un communiqué de presse.

Les opérateurs prévoient de les ouvrir "notamment sur des liaisons qui ne bénéficient pas de services ferroviaires directs, de développer des services accessibles à tous les budgets ainsi que des services de nuit, notamment depuis Marseille et Paris. De nombreuses villes de taille moyenne (Bayonne, Besançon, Montpellier, Limoges, Orléans, Brive, Poitiers) et des aéroports seront également desservis par des arrêts intermédiaires", précise le ministère.

Le transport longue distance par autocar a été autorisé dans le cadre de la loi Macron, adopté le 10 juillet.

"L'ouverture de près de 200 lignes est ainsi envisagée par les principaux acteurs d'ici fin 2016", souligne le ministère, qui fait état de "la création de 2.000 à 3.000 emplois directs au cours des 18 prochains mois, à laquelle s'ajoutera l'activité induite sur le tourisme et le commerce local. France Stratégie avait évalué le potentiel de l'ouverture du marché à 22.000 emplois dans le secteur du transport routier à horizon 2025".

Par ailleurs, "l'acquisition de nouvelles flottes d'autocars devrait permettre de créer davantage d'emplois dans la filière industrielle française", selon Bercy, qui avance également "un effort de formation professionnelle et la reconversion des conducteurs du transport routier de marchandise", secteur en difficulté.

Le ministère affirme également que la part du transport collectif dans les déplacements pourrait passer de 15 à 20%, ce qui "contribuera à une réduction significative des émissions de polluants", d'autant plus que les véhicules devront être conformes aux normes environnementales Euro 5 et Euro 6, et que "le recours à des anciens véhicules moins performants sur le plan environnemental sera interdit".

jul/cb/bir

Afp le 30 juil. 15 à 18 11.



Autocars/loi Macron: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 à fin 2016 (ministère)

Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016, après la libéralisation du secteur dans le cadre de la loi Macron, a annoncé jeudi le ministère de l'Economie.

Les professionnels du secteur, reçus jeudi par le ministre de l'Economie Emmanuel Macron, ont indiqué vouloir "ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici la fin de l'année", selon un communiqué de presse de Bercy.

"Plusieurs dizaines" d'entre elles ont déjà été ouvertes, "à titre expérimental et en anticipation de la loi", a précisé le ministre lors d'un point presse.

Les opérateurs prévoient des ouvertures "notamment sur des liaisons qui ne bénéficient pas de services ferroviaires directs", mais aussi "des services de nuit (...). De nombreuses villes de taille moyenne (Bayonne, Besançon, Montpellier, Limoges, Orléans, Brive, Poitiers) et des aéroports seront également desservis par des arrêts intermédiaires", précise le ministère.

Le transport longue distance par autocar a été autorisé dans le cadre de la loi Macron, adoptée le 10 juillet.

"L'ouverture de près de 200 lignes est ainsi envisagée par les principaux acteurs d'ici fin 2016", souligne le ministère, qui espère "la création de 2.000 à 3.000 emplois directs au cours des 18 prochains mois, à laquelle s'ajoutera l'activité induite sur le tourisme et le commerce local.

France Stratégie avait évalué le potentiel de l'ouverture du marché à 22.000 emplois dans le secteur du transport routier à horizon 2025".

Par ailleurs, "l'acquisition de nouvelles flottes d'autocars devrait permettre de créer davantage d'emplois dans la filière industrielle française", selon Bercy, qui avance également "un effort de formation professionnelle et la reconversion des conducteurs du transport routier de marchandise", secteur en difficulté.

"Nous allons travailler, avec mon collègue François Rebsamen (ministre du Travail, NDLR) (...), à la demande précisément des transporteurs qui étaient là, à la simplification des conditions d'accès à la profession", a ajouté Emmanuel Macron, pour supprimer "des contraintes, en particulier en matière d'âge, qui n'apparaissent plus adaptées".

Emmanuel Macron a plaidé en faveur de l'autocar, qui "n'est pas un moyen de transport dangereux", et dont la libéralisation "ne doit pas accroître le caractère accidentogène. (...) Nous renforcerons, véritablement, dans le cadre de la formation, toutes ces exigences en termes de sécurité routière".

Le ministère affirme également que la part du transport collectif dans les déplacements pourrait passer de 15 à 20%, ce qui "contribuera à une réduction significative des émissions de polluants".

Concernant les gares routières, Emmanuel Macron a souligné que certaines compagnies "ont déjà des gares routières, elles peuvent continuer à le développer". Il les a incitées "à mutualiser les emplacements".

Par la suite, il prendra, avec le secrétaire d'Etat aux Transports Alain Vidalies, "une ordonnance, qui est prévue par la loi, d'ici la fin de l'année, (...) afin de définir le cadre dans lequel ces gares routières pourront être développées, et installées sur le territoire, qu'elles soient d'initiative privée ou d'initiative publique".

© 2015 AFP



Autocars/loi Macron: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 à fin 2016 (ministère)

Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016, après la libéralisation du secteur dans le cadre de la loi Macron, a annoncé jeudi le ministère de l'Economie.

Les professionnels du secteur, reçus jeudi par le ministre de l'Economie Emmanuel Macron, ont indiqué vouloir "ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici la fin de l'année", selon un communiqué de presse de Bercy.

"Plusieurs dizaines" d'entre elles ont déjà été ouvertes, "à titre expérimental et en anticipation de la loi", a précisé le ministre lors d'un point presse.

Les opérateurs prévoient des ouvertures "notamment sur des liaisons qui ne bénéficient pas de services ferroviaires directs", mais aussi "des services de nuit (...). De nombreuses villes de taille moyenne (Bayonne, Besançon, Montpellier, Limoges, Orléans, Brive, Poitiers) et des aéroports seront également desservis par des arrêts intermédiaires", précise le ministère.

Le transport longue distance par autocar a été autorisé dans le cadre de la loi Macron, adoptée le 10 juillet.

"L'ouverture de près de 200 lignes est ainsi envisagée par les principaux acteurs d'ici fin 2016", souligne le ministère, qui espère "la création de 2.000 à 3.000 emplois directs au cours des 18 prochains mois, à laquelle s'ajoutera l'activité induite sur le tourisme et le commerce local.

France Stratégie avait évalué le potentiel de l'ouverture du marché à 22.000 emplois dans le secteur du transport routier à horizon 2025".

Par ailleurs, "l'acquisition de nouvelles flottes d'autocars devrait permettre de créer davantage d'emplois dans la filière industrielle française", selon Bercy, qui avance également "un effort de formation professionnelle et la reconversion des conducteurs du transport routier de marchandise", secteur en difficulté.

"Nous allons travailler, avec mon collègue François Rebsamen (ministre du Travail, NDLR) (...), à la demande précisément des transporteurs qui étaient là, à la simplification des conditions d'accès à la profession", a ajouté Emmanuel Macron, pour supprimer "des contraintes, en particulier en matière d'âge, qui n'apparaissent plus adaptées".

Emmanuel Macron a plaidé en faveur de l'autocar, qui "n'est pas un moyen de transport dangereux", et dont la libéralisation "ne doit pas accroître le caractère accidentogène. (...) Nous renforcerons, véritablement, dans le cadre de la formation, toutes ces exigences en termes de sécurité routière".

Le ministère affirme également que la part du transport collectif dans les déplacements pourrait passer de 15 à 20%, ce qui "contribuera à une réduction significative des émissions de polluants".

Concernant les gares routières, Emmanuel Macron a souligné que certaines compagnies "ont déjà des gares routières, elles peuvent continuer à le développer". Il les a incitées "à mutualiser les emplacements".

Par la suite, il prendra, avec le secrétaire d'Etat aux Transports Alain Vidalies, "une ordonnance, qui est prévue par la loi, d'ici la fin de l'année, (...) afin de définir le cadre dans lequel ces gares routières pourront être développées, et installées sur le territoire, qu'elles soient d'initiative privée ou d'initiative publique".

© 2015 AFP



Autocars/loi Macron: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 à fin 2016 (ministère)



Paris, 30 juil 2015 - Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016, après la libéralisation du secteur dans le cadre de la loi Macron, a annoncé jeudi le ministère de l'Economie.

Le ministre de l'Economie Emmanuel Macron, qui recevait jeudi les professionnels du secteur, "a pris acte avec satisfaction du projet des opérateurs d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici la fin de l'année", a indiqué Bercy dans un communiqué de presse.

Les opérateurs prévoient de les ouvrir "notamment sur des liaisons qui ne bénéficient pas de services ferroviaires directs, de développer des services accessibles à tous les budgets ainsi que des services de nuit, notamment depuis Marseille et Paris. De nombreuses villes de taille moyenne (Bayonne, Besançon, Montpellier, Limoges, Orléans, Brive, Poitiers) et des aéroports seront également desservis par des arrêts intermédiaires", précise le ministère.

Le transport longue distance par autocar a été autorisé dans le cadre de la loi Macron, adopté le 10 juillet.

"L'ouverture de près de 200 lignes est ainsi envisagée par les principaux acteurs d'ici fin 2016", souligne le ministère, qui fait état de "la création de 2.000 à 3.000 emplois directs au cours des 18 prochains mois, à laquelle s'ajoutera l'activité induite sur le tourisme et le commerce local.

France Stratégie avait évalué le potentiel de l'ouverture du marché à 22.000 emplois dans le secteur du transport routier à horizon 2025".

Par ailleurs, "l'acquisition de nouvelles flottes d'autocars devrait permettre de créer davantage d'emplois dans la filière industrielle française", selon Bercy, qui avance également "un effort de formation professionnelle et la reconversion des conducteurs du transport routier de marchandise", secteur en difficulté.

Le ministère affirme également que la part du transport collectif dans les déplacements pourrait passer de 15 à 20%, ce qui "contribuera à une réduction significative des émissions de polluants", d'autant plus que les véhicules devront être conformes aux normes environnementales Euro 5 et Euro 6, et que "le recours à des anciens véhicules moins performants sur le plan environnemental sera interdit".



Autocars/loi Macron: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 à fin 2016 (ministère)

Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016, après la libéralisation du secteur dans le cadre de la loi Macron, a annoncé jeudi le ministère de l'Economie.

Le ministre de l'Economie Emmanuel Macron, qui recevait jeudi les professionnels du secteur, "a pris acte avec satisfaction du projet des opérateurs d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici la fin de l'année", a indiqué Bercy dans un communiqué de presse.

Les opérateurs prévoient de les ouvrir "notamment sur des liaisons qui ne bénéficient pas de services ferroviaires directs, de développer des services accessibles à tous les budgets ainsi que des services de nuit, notamment depuis Marseille et Paris. De nombreuses villes de taille moyenne (Bayonne, Besançon, Montpellier, Limoges, Orléans, Brive, Poitiers) et des aéroports seront également desservis par des arrêts intermédiaires", précise le ministère.

Le transport longue distance par autocar a été autorisé dans le cadre de la loi Macron, adopté le 10 juillet.

"L'ouverture de près de 200 lignes est ainsi envisagée par les principaux acteurs d'ici fin 2016", souligne le ministère, qui fait état de "la création de 2.000 à 3.000 emplois directs au cours des 18 prochains mois, à laquelle s'ajoutera l'activité induite sur le tourisme et le commerce local.

France Stratégie avait évalué le potentiel de l'ouverture du marché à 22.000 emplois dans le secteur du transport routier à horizon 2025".

Par ailleurs, "l'acquisition de nouvelles flottes d'autocars devrait permettre de créer davantage d'emplois dans la filière industrielle française", selon Bercy, qui avance également "un effort de formation professionnelle et la reconversion des conducteurs du transport routier de marchandise", secteur en difficulté.

Le ministère affirme également que la part du transport collectif dans les déplacements pourrait passer de 15 à 20%, ce qui "contribuera à une réduction significative des émissions de polluants", d'autant plus que les véhicules devront être conformes aux normes environnementales Euro 5 et Euro 6, et que "le recours à des anciens véhicules moins performants sur le plan environnemental sera interdit".



Autocars/loi Macron: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016 (ministère)

Paris, 30 juil. 2015 (AFP) -

Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016, après la libéralisation du secteur dans le cadre de la loi Macron, a annoncé jeudi le ministère de l'Economie.

Les professionnels du secteur, reçus jeudi par le ministre de l'Économie Emmanuel Macron, ont indiqué vouloir "ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici la fin de l'année", selon un communiqué de presse de Bercy.

"Plusieurs dizaines" d'entre elles ont déjà été ouvertes, "à titre expérimental et en anticipation de la loi", a indiqué le ministre lors d'un point presse.

Les opérateurs prévoient des ouvertures "notamment sur des liaisons qui ne bénéficient pas de services ferroviaires directs", mais aussi "des services de nuit (...). De nombreuses villes de taille moyenne (Bayonne, Besançon, Montpellier, Limoges, Orléans, Brive, Poitiers) et des aéroports seront également desservis par des arrêts intermédiaires", a précisé le ministère.

Le transport longue distance par autocar a été autorisé dans le cadre de la loi Macron, adoptée le 10 juillet.

"L'ouverture de près de 200 lignes est ainsi envisagée par les principaux acteurs d'ici fin 2016", souligne le ministère, qui espère "la création de 2.000 à 3.000 emplois directs au cours des 18 prochains mois, à laquelle s'ajoutera l'activité induite sur le tourisme et le commerce local. France Stratégie avait évalué le potentiel de l'ouverture du marché à 22.000 emplois dans le secteur du transport routier à horizon 2025".

Par ailleurs, "l'acquisition de nouvelles flottes d'autocars devrait permettre de créer davantage d'emplois dans la filière industrielle française" selon Bercy, qui avance également "un effort de formation professionnelle et la reconversion des conducteurs du transport routier de marchandise", secteur en difficulté.

"Nous allons travailler, avec mon collègue François Rebsamen (ministre du Travail, NDLR) (...), à la demande précisément des transporteurs qui étaient là, à la simplification des conditions d'accès à la profession", a ajouté Emmanuel Macron, pour supprimer "des contraintes, en particulier en matière d'âge, qui n'apparaissent plus adaptées".

Emmanuel Macron a plaidé en faveur de l'autocar, qui "n'est pas un moyen de transport dangereux", et dont la libéralisation "ne doit pas accroître le caractère accidentogène. (...) Nous renforcerons, véritablement, dans le cadre de la formation, toutes ces exigences en termes de sécurité routière".

Le ministère affirme également que la part du transport collectif dans les déplacements pourrait passer de 15 à 20%, ce qui "contribuera à une réduction significative des émissions de polluants".

Concernant les gares routières, Emmanuel Macron a souligné que certaines compagnies en "ont déjà (...), elles peuvent continuer à les développer". Il les a incitées "à mutualiser les emplacements".

Par la suite, il prendra, avec le secrétaire d'État aux Transports Alain Vidalies, "une ordonnance, qui est prévue par la loi, d'ici la fin de l'année, (...) afin de définir le cadre dans lequel ces gares routières pourront être développées et installées sur le territoire, qu'elles soient d'initiative privée ou d'initiative publique".

jul/cb/mbe

Afp le 30 juil. 15 à 20 13.



Autocars/loi Macron: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016 (ministère)

Entreprise Par AFP, publié le 30/07/2015 à 20:12, mis à jour à 20:12



Paris, 30 juil 2015 - Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016, après la libéralisation du secteur dans le cadre de la loi Macron, a annoncé jeudi le ministère de l'Economie.

Les professionnels du secteur, reçus jeudi par le ministre de l'Économie Emmanuel Macron, ont indiqué vouloir "ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici la fin de l'année", selon un communiqué de presse de Bercy.

"Plusieurs dizaines" d'entre elles ont déjà été ouvertes, "à titre expérimental et en anticipation de la loi", a indiqué le ministre lors d'un point presse.

Les opérateurs prévoient des ouvertures "notamment sur des liaisons qui ne bénéficient pas de services ferroviaires directs", mais aussi "des services de nuit (...). De nombreuses villes de taille moyenne (Bayonne, Besançon, Montpellier, Limoges, Orléans, Brive, Poitiers) et des aéroports seront également desservis par des arrêts intermédiaires", a précisé le ministère.

Le transport longue distance par autocar a été autorisé dans le cadre de la loi Macron, adoptée le 10 juillet.

"L'ouverture de près de 200 lignes est ainsi envisagée par les principaux acteurs d'ici fin 2016", souligne le ministère, qui espère "la création de 2.000 à 3.000 emplois directs au cours des 18 prochains mois, à laquelle s'ajoutera l'activité induite sur le tourisme et le commerce local.

France Stratégie avait évalué le potentiel de l'ouverture du marché à 22.000 emplois dans le secteur du transport routier à horizon 2025".

Par ailleurs, "l'acquisition de nouvelles flottes d'autocars devrait permettre de créer davantage d'emplois dans la filière industrielle française" selon Bercy, qui avance également "un effort de formation professionnelle et la reconversion des conducteurs du transport routier de marchandise", secteur en difficulté.

"Nous allons travailler, avec mon collègue François Rebsamen (ministre du Travail, NDLR) (...), à la demande précisément des transporteurs qui étaient là, à la simplification des conditions d'accès à la profession", a ajouté Emmanuel Macron, pour supprimer "des contraintes, en particulier en matière d'âge, qui n'apparaissent plus adaptées".

Emmanuel Macron a plaidé en faveur de l'autocar, qui "n'est pas un moyen de transport

dangereux", et dont la libéralisation "ne doit pas accroître le caractère accidentogène. (...) Nous renforcerons, véritablement, dans le cadre de la formation, toutes ces exigences en termes de sécurité routière".

Le ministère affirme également que la part du transport collectif dans les déplacements pourrait passer de 15 à 20%, ce qui "contribuera à une réduction significative des émissions de polluants".

Concernant les gares routières, Emmanuel Macron a souligné que certaines compagnies en "ont déjà (...), elles peuvent continuer à les développer". Il les a incitées "à mutualiser les emplacements".

Par la suite, il prendra, avec le secrétaire d'État aux Transports Alain Vidalies, "une ordonnance, qui est prévue par la loi, d'ici la fin de l'année, (...) afin de définir le cadre dans lequel ces gares routières pourront être développées et installées sur le territoire, qu'elles soient d'initiative privée ou d'initiative publique".



Autocars: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016



Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016, après la libéralisation du secteur dans le cadre de la loi Macron, a annoncé jeudi le ministère de l'Économie.

Les professionnels du secteur, reçus jeudi par le ministre de l'Économie Emmanuel Macron, ont indiqué vouloir «ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici la fin de l'année», selon un communiqué de presse de Bercy.

«Plusieurs dizaines» d'entre elles ont déjà été ouvertes, «à titre expérimental et en anticipation de la loi», a indiqué le ministre lors d'un point presse.

Les opérateurs prévoient des ouvertures «notamment sur des liaisons qui ne bénéficient pas de services ferroviaires directs», mais aussi «des services de nuit (...). De nombreuses villes de taille moyenne (Bayonne, Besançon, Montpellier, Limoges, Orléans, Brive, Poitiers) et des aéroports seront également desservis par des arrêts intermédiaires», a précisé le ministère.

Le transport longue distance par autocar a été autorisé dans le cadre de la loi Macron, adoptée le 10 juillet.

«L'ouverture de près de 200 lignes est ainsi envisagée par les principaux acteurs d'ici fin 2016», souligne le ministère, qui espère «la création de 2.000 à 3.000 emplois directs au cours des 18 prochains mois, à laquelle s'ajoutera l'activité induite sur le tourisme et le commerce local. **France Stratégie** avait évalué le potentiel de l'ouverture du marché à 22.000 emplois dans le secteur du transport routier à horizon 2025».

Par ailleurs, «l'acquisition de nouvelles flottes d'autocars devrait permettre de créer davantage d'emplois dans la filière industrielle française» selon Bercy, qui avance également «un effort de formation professionnelle et la reconversion des conducteurs du transport routier de marchandise», secteur en difficulté.

«Nous allons travailler, avec mon collègue François Rebsamen (ministre du Travail, NDLR) (...), à la demande précisément des transporteurs qui étaient là, à la simplification des conditions d'accès à la profession», a ajouté Emmanuel Macron, pour supprimer «des contraintes, en particulier en matière d'âge, qui n'apparaissent plus adaptées».

Emmanuel Macron a plaidé en faveur de l'autocar, qui «n'est pas un moyen de transport

dangereux», et dont la libéralisation «ne doit pas accroître le caractère accidentogène. (...) Nous renforcerons, véritablement, dans le cadre de la formation, toutes ces exigences en termes de sécurité routière».

Le ministère affirme également que la part du transport collectif dans les déplacements pourrait passer de 15 à 20%, ce qui «contribuera à une réduction significative des émissions de polluants».

Concernant les gares routières, Emmanuel Macron a souligné que certaines compagnies en «ont déjà (...), elles peuvent continuer à les développer». Il les a incitées «à mutualiser les emplacements».

Par la suite, il prendra, avec le secrétaire d'État aux Transports Alain Vidalies, «une ordonnance, qui est prévue par la loi, d'ici la fin de l'année, (...) afin de définir le cadre dans lequel ces gares routières pourront être développées et installées sur le territoire, qu'elles soient d'initiative privée ou d'initiative publique».



Autocars: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016

Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016, après la libéralisation du secteur dans le cadre de la loi Macron, a annoncé jeudi le ministère de l'Economie. Les professionnels du secteur, reçus jeudi par le ministre de l'Économie Emmanuel Macron, ont indiqué vouloir «ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici la fin de l'année», selon un communiqué de presse de Bercy. «Plusieurs dizaines» d'entre elles ont déjà été ouvertes, «à titre expérimental et en anticipation de la loi», a indiqué le ministre lors d'un point presse. Les opérateurs prévoient des ouvertures «notamment sur des liaisons qui ne bénéficient pas de services ferroviaires directs», mais aussi «des services de nuit (...)». De nombreuses villes de taille moyenne (Bayonne, Besançon, Montpellier, Limoges, Orléans, Brive, Poitiers) et des aéroports seront également desservis par des arrêts intermédiaires», a précisé le ministère. Le transport longue distance par autocar a été autorisé dans le cadre de la loi Macron, adoptée le 10 juillet. «L'ouverture de près de 200 lignes est ainsi envisagée par les principaux acteurs d'ici fin 2016», souligne le ministère, qui espère «la création de 2.000 à 3.000 emplois directs au cours des 18 prochains mois, à laquelle s'ajoutera l'activité induite sur le tourisme et le commerce local. **France Stratégie** avait évalué le potentiel de l'ouverture du marché à 22.000 emplois dans le secteur du transport routier à horizon 2025». Par ailleurs, «l'acquisition de nouvelles flottes d'autocars devrait permettre de créer davantage d'emplois dans la filière industrielle française» selon Bercy, qui avance également «un effort de formation professionnelle et la reconversion des conducteurs du transport routier de marchandise», secteur en difficulté. «Nous allons travailler, avec mon collègue François Rebsamen (ministre du Travail, NDLR) (...), à la demande précisément des transporteurs qui étaient là, à la simplification des conditions d'accès à la profession», a ajouté Emmanuel Macron, pour supprimer «des contraintes, en particulier en matière d'âge, qui n'apparaissent plus adaptées». Emmanuel Macron a plaidé en faveur de l'autocar, qui «n'est pas un moyen de transport dangereux», et dont la libéralisation «ne doit pas accroître le caractère accidentogène. (...) Nous renforcerons, véritablement, dans le cadre de la formation, toutes ces exigences en termes de sécurité routière». Le ministère affirme également que la part du transport collectif dans les déplacements pourrait passer de 15 à 20%, ce qui «contribuera à une réduction significative des émissions de polluants». Concernant les gares routières, Emmanuel Macron a souligné que certaines compagnies en «ont déjà (...), elles peuvent continuer à les développer». Il les a incitées «à mutualiser les emplacements». Par la suite, il prendra, avec le secrétaire d'État aux Transports Alain Vidalies, «une ordonnance, qui est prévue par la loi, d'ici la fin de l'année, (...) afin de définir le cadre dans lequel ces gares routières pourront être développées et installées sur le territoire, qu'elles soient d'initiative privée ou d'initiative publique».



Autocars: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016



Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016, après la libéralisation du secteur dans le cadre de la loi Macron, a annoncé jeudi le ministère de l'Economie.

Les professionnels du secteur, reçus jeudi par le ministre de l'Économie Emmanuel Macron, ont indiqué vouloir "ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici la fin de l'année", selon un communiqué de presse de Bercy.

"Plusieurs dizaines" d'entre elles ont déjà été ouvertes, "à titre expérimental et en anticipation de la loi", a indiqué le ministre lors d'un point presse.

Les opérateurs prévoient des ouvertures "notamment sur des liaisons qui ne bénéficient pas de services ferroviaires directs", mais aussi "des services de nuit (...). De nombreuses villes de taille moyenne (Bayonne, Besançon, Montpellier, Limoges, Orléans, Brive, Poitiers) et des aéroports seront également desservis par des arrêts intermédiaires", a précisé le ministère.

Le transport longue distance par autocar a été autorisé dans le cadre de la loi Macron, adoptée le 10 juillet.

"L'ouverture de près de 200 lignes est ainsi envisagée par les principaux acteurs d'ici fin 2016", souligne le ministère, qui espère "la création de 2.000 à 3.000 emplois directs au cours des 18 prochains mois, à laquelle s'ajoutera l'activité induite sur le tourisme et le commerce local.

France Stratégie avait évalué le potentiel de l'ouverture du marché à 22.000 emplois dans le secteur du transport routier à horizon 2025".

Par ailleurs, "l'acquisition de nouvelles flottes d'autocars devrait permettre de créer davantage d'emplois dans la filière industrielle française" selon Bercy, qui avance également "un effort de formation professionnelle et la reconversion des conducteurs du transport routier de marchandise", secteur en difficulté.

"Nous allons travailler, avec mon collègue François Rebsamen (ministre du Travail, NDLR) (...), à la demande précisément des transporteurs qui étaient là, à la simplification des conditions d'accès à la profession", a ajouté Emmanuel Macron, pour supprimer "des contraintes, en particulier en matière d'âge, qui n'apparaissent plus adaptées".

Emmanuel Macron a plaidé en faveur de l'autocar, qui "n'est pas un moyen de transport

dangereux", et dont la libéralisation "ne doit pas accroître le caractère accidentogène. (...) Nous renforcerons, véritablement, dans le cadre de la formation, toutes ces exigences en termes de sécurité routière".

Le ministère affirme également que la part du transport collectif dans les déplacements pourrait passer de 15 à 20%, ce qui "contribuera à une réduction significative des émissions de polluants".

Concernant les gares routières, Emmanuel Macron a souligné que certaines compagnies en "ont déjà (...), elles peuvent continuer à les développer". Il les a incitées "à mutualiser les emplacements".

Par la suite, il prendra, avec le secrétaire d'État aux Transports Alain Vidalies, "une ordonnance, qui est prévue par la loi, d'ici la fin de l'année, (...) afin de définir le cadre dans lequel ces gares routières pourront être développées et installées sur le territoire, qu'elles soient d'initiative privée ou d'initiative publique".



Autocars: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016

Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016 (AFP/Archives / Nikolay Doychinov)

Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016, après la libéralisation du secteur dans le cadre de la loi Macron, a annoncé jeudi le ministère de l'Economie.

Les professionnels du secteur, reçus jeudi par le ministre de l'Économie Emmanuel Macron, ont indiqué vouloir "ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici la fin de l'année", selon un communiqué de presse de Bercy.

"Plusieurs dizaines" d'entre elles ont déjà été ouvertes, "à titre expérimental et en anticipation de la loi", a indiqué le ministre lors d'un point presse.

Les opérateurs prévoient des ouvertures "notamment sur des liaisons qui ne bénéficient pas de services ferroviaires directs", mais aussi "des services de nuit (...). De nombreuses villes de taille moyenne (Bayonne, Besançon, Montpellier, Limoges, Orléans, Brive, Poitiers) et des aéroports seront également desservis par des arrêts intermédiaires", a précisé le ministère.

Le transport longue distance par autocar a été autorisé dans le cadre de la loi Macron, adoptée le 10 juillet.

"L'ouverture de près de 200 lignes est ainsi envisagée par les principaux acteurs d'ici fin 2016", souligne le ministère, qui espère "la création de 2.000 à 3.000 emplois directs au cours des 18 prochains mois, à laquelle s'ajoutera l'activité induite sur le tourisme et le commerce local.

France Stratégie avait évalué le potentiel de l'ouverture du marché à 22.000 emplois dans le secteur du transport routier à horizon 2025".

Par ailleurs, "l'acquisition de nouvelles flottes d'autocars devrait permettre de créer davantage d'emplois dans la filière industrielle française" selon Bercy, qui avance également "un effort de formation professionnelle et la reconversion des conducteurs du transport routier de marchandise", secteur en difficulté.

"Nous allons travailler, avec mon collègue François Rebsamen (ministre du Travail, NDLR) (...), à la demande précisément des transporteurs qui étaient là, à la simplification des conditions d'accès à la profession", a ajouté Emmanuel Macron, pour supprimer "des contraintes, en particulier en matière d'âge, qui n'apparaissent plus adaptées".

Emmanuel Macron a plaidé en faveur de l'autocar, qui "n'est pas un moyen de transport dangereux", et dont la libéralisation "ne doit pas accroître le caractère accidentogène. (...) Nous renforcerons, véritablement, dans le cadre de la formation, toutes ces exigences en termes de sécurité routière".

Le ministère affirme également que la part du transport collectif dans les déplacements pourrait passer de 15 à 20%, ce qui "contribuera à une réduction significative des émissions de polluants".

Concernant les gares routières, Emmanuel Macron a souligné que certaines compagnies en "ont déjà (...), elles peuvent continuer à les développer". Il les a incitées "à mutualiser les emplacements".

Par la suite, il prendra, avec le secrétaire d'État aux Transports Alain Vidalies, "une ordonnance, qui est prévue par la loi, d'ici la fin de l'année, (...) afin de définir le cadre dans lequel ces gares routières pourront être développées et installées sur le territoire, qu'elles soient d'initiative privée ou d'initiative publique".

Copyright © 2015 AFP. Tous droits de reproduction et de représentation réservés.

Toutes les informations reproduites dans cette rubrique (dépêches, photos, logos) sont protégées par des droits de propriété intellectuelle détenus par l'AFP. Par conséquent, aucune de ces informations ne peut être reproduite, modifiée, transmise, rediffusée, traduite, vendue, exploitée commercialement ou utilisée de quelque manière que ce soit sans l'accord préalable écrit de l'AFP. L'AFP ne pourra être tenue pour responsable des délais, erreurs, omissions, qui ne peuvent



Autocars: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016



Paris (AFP) - Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016, après la libéralisation du secteur dans le cadre de la loi Macron, a annoncé jeudi le ministère de l'Economie.

Les professionnels du secteur, reçus jeudi par le ministre de l'Économie Emmanuel Macron, ont indiqué vouloir "ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici la fin de l'année", selon un communiqué de presse de Bercy.

"Plusieurs dizaines" d'entre elles ont déjà été ouvertes, "à titre expérimental et en anticipation de la loi", a indiqué le ministre lors d'un point presse.

Les opérateurs prévoient des ouvertures "notamment sur des liaisons qui ne bénéficient pas de services ferroviaires directs", mais aussi "des services de nuit (...). De nombreuses villes de taille moyenne (Bayonne, Besançon, Montpellier, Limoges, Orléans, Brive, Poitiers) et des aéroports seront également desservis par des arrêts intermédiaires", a précisé le ministère.

Le transport longue distance par autocar a été autorisé dans le cadre de la loi Macron, adoptée le 10 juillet.

"L'ouverture de près de 200 lignes est ainsi envisagée par les principaux acteurs d'ici fin 2016", souligne le ministère, qui espère "la création de 2.000 à 3.000 emplois directs au cours des 18 prochains mois, à laquelle s'ajoutera l'activité induite sur le tourisme et le commerce local.

France Stratégie avait évalué le potentiel de l'ouverture du marché à 22.000 emplois dans le secteur du transport routier à horizon 2025".

Par ailleurs, "l'acquisition de nouvelles flottes d'autocars devrait permettre de créer davantage d'emplois dans la filière industrielle française" selon Bercy, qui avance également "un effort de formation professionnelle et la reconversion des conducteurs du transport routier de marchandise", secteur en difficulté.

"Nous allons travailler, avec mon collègue François Rebsamen (ministre du Travail, NDLR) (...), à la demande précisément des transporteurs qui étaient là, à la simplification des conditions d'accès à la profession", a ajouté Emmanuel Macron, pour supprimer "des contraintes, en particulier en matière d'âge, qui n'apparaissent plus adaptées".

Emmanuel Macron a plaidé en faveur de l'autocar, qui "n'est pas un moyen de transport dangereux", et dont la libéralisation "ne doit pas accroître le caractère accidentogène. (...) Nous renforcerons, véritablement, dans le cadre de la formation, toutes ces exigences en termes de sécurité routière".

Le ministère affirme également que la part du transport collectif dans les déplacements pourrait

passer de 15 à 20%, ce qui "contribuera à une réduction significative des émissions de polluants".

Concernant les gares routières, Emmanuel Macron a souligné que certaines compagnies en "ont déjà (...), elles peuvent continuer à les développer". Il les a incitées "à mutualiser les emplacements".

Par la suite, il prendra, avec le secrétaire d'État aux Transports Alain Vidalies, "une ordonnance, qui est prévue par la loi, d'ici la fin de l'année, (...) afin de définir le cadre dans lequel ces gares routières pourront être développées et installées sur le territoire, qu'elles soient d'initiative privée ou d'initiative publique".



Autocars: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016



Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016, après la libéralisation du secteur dans le cadre de la loi Macron, a annoncé jeudi le ministère de l'Economie.

Les professionnels du secteur, reçus jeudi par le ministre de l'Économie Emmanuel Macron, ont indiqué vouloir "ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici la fin de l'année", selon un communiqué de presse de Bercy.

"Plusieurs dizaines" d'entre elles ont déjà été ouvertes, "à titre expérimental et en anticipation de la loi", a indiqué le ministre lors d'un point presse.

Les opérateurs prévoient des ouvertures "notamment sur des liaisons qui ne bénéficient pas de services ferroviaires directs", mais aussi "des services de nuit (...). De nombreuses villes de taille moyenne (Bayonne, Besançon, Montpellier, Limoges, Orléans, Brive, Poitiers) et des aéroports seront également desservis par des arrêts intermédiaires", a précisé le ministère.

Le transport longue distance par autocar a été autorisé dans le cadre de la loi Macron, adoptée le 10 juillet.

"L'ouverture de près de 200 lignes est ainsi envisagée par les principaux acteurs d'ici fin 2016", souligne le ministère, qui espère "la création de 2.000 à 3.000 emplois directs au cours des 18 prochains mois, à laquelle s'ajoutera l'activité induite sur le tourisme et le commerce local.

France Stratégie avait évalué le potentiel de l'ouverture du marché à 22.000 emplois dans le secteur du transport routier à horizon 2025".

Par ailleurs, "l'acquisition de nouvelles flottes d'autocars devrait permettre de créer davantage d'emplois dans la filière industrielle française" selon Bercy, qui avance également "un effort de formation professionnelle et la reconversion des conducteurs du transport routier de marchandise", secteur en difficulté.

"Nous allons travailler, avec mon collègue François Rebsamen (ministre du Travail, NDLR) (...), à la demande précisément des transporteurs qui étaient là, à la simplification des conditions d'accès à la profession", a ajouté Emmanuel Macron, pour supprimer "des contraintes, en particulier en matière d'âge, qui n'apparaissent plus adaptées".

Emmanuel Macron a plaidé en faveur de l'autocar, qui "n'est pas un moyen de transport

dangereux", et dont la libéralisation "ne doit pas accroître le caractère accidentogène. (...) Nous renforcerons, véritablement, dans le cadre de la formation, toutes ces exigences en termes de sécurité routière".

Le ministère affirme également que la part du transport collectif dans les déplacements pourrait passer de 15 à 20%, ce qui "contribuera à une réduction significative des émissions de polluants".

Concernant les gares routières, Emmanuel Macron a souligné que certaines compagnies en "ont déjà (...), elles peuvent continuer à les développer". Il les a incitées "à mutualiser les emplacements".

Par la suite, il prendra, avec le secrétaire d'État aux Transports Alain Vidalies, "une ordonnance, qui est prévue par la loi, d'ici la fin de l'année, (...) afin de définir le cadre dans lequel ces gares routières pourront être développées et installées sur le territoire, qu'elles soient d'initiative privée ou d'initiative publique".



Autocars: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016



Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016

Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016, après la libéralisation du secteur dans le cadre de la loi Macron, a annoncé jeudi le ministère de l'Economie.

Les professionnels du secteur, reçus jeudi par le ministre de l'Économie Emmanuel Macron, ont indiqué vouloir "ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici la fin de l'année", selon un communiqué de presse de Bercy.

"Plusieurs dizaines" d'entre elles ont déjà été ouvertes, "à titre expérimental et en anticipation de la loi", a indiqué le ministre lors d'un point presse.

Les opérateurs prévoient des ouvertures "notamment sur des liaisons qui ne bénéficient pas de services ferroviaires directs", mais aussi "des services de nuit (...). De nombreuses villes de taille moyenne (Bayonne, Besançon, Montpellier, Limoges, Orléans, Brive, Poitiers) et des aéroports seront également desservis par des arrêts intermédiaires", a précisé le ministère.

Le transport longue distance par autocar a été autorisé dans le cadre de la loi Macron, adoptée le 10 juillet.

"L'ouverture de près de 200 lignes est ainsi envisagée par les principaux acteurs d'ici fin 2016", souligne le ministère, qui espère "la création de 2.000 à 3.000 emplois directs au cours des 18 prochains mois, à laquelle s'ajoutera l'activité induite sur le tourisme et le commerce local.

France Stratégie avait évalué le potentiel de l'ouverture du marché à 22.000 emplois dans le secteur du transport routier à horizon 2025".

Par ailleurs, "l'acquisition de nouvelles flottes d'autocars devrait permettre de créer davantage d'emplois dans la filière industrielle française" selon Bercy, qui avance également "un effort de formation professionnelle et la reconversion des conducteurs du transport routier de marchandise", secteur en difficulté.

"Nous allons travailler, avec mon collègue François Rebsamen (ministre du Travail, NDLR) (...), à la demande précisément des transporteurs qui étaient là, à la simplification des conditions d'accès à la profession", a ajouté Emmanuel Macron, pour supprimer "des contraintes, en particulier en matière d'âge, qui n'apparaissent plus adaptées".

Emmanuel Macron a plaidé en faveur de l'autocar, qui "n'est pas un moyen de transport dangereux", et dont la libéralisation "ne doit pas accroître le caractère accidentogène. (...) Nous

renforcerons, véritablement, dans le cadre de la formation, toutes ces exigences en termes de sécurité routière".

Le ministère affirme également que la part du transport collectif dans les déplacements pourrait passer de 15 à 20%, ce qui "contribuera à une réduction significative des émissions de polluants".

Concernant les gares routières, Emmanuel Macron a souligné que certaines compagnies en "ont déjà (...), elles peuvent continuer à les développer". Il les a incitées "à mutualiser les emplacements".

Par la suite, il prendra, avec le secrétaire d'État aux Transports Alain Vidalies, "une ordonnance, qui est prévue par la loi, d'ici la fin de l'année, (...) afin de définir le cadre dans lequel ces gares routières pourront être développées et installées sur le territoire, qu'elles soient d'initiative privée ou d'initiative publique".

? 2015 AFP



Autocars: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016

Jeudi 30 juillet 2015, 21h38 Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016, après la libéralisation du secteur dans le cadre de la loi Macron, a annoncé jeudi le ministère de l'Économie. Les professionnels du secteur, reçus jeudi par le ministre de l'Économie Emmanuel Macron, ont indiqué vouloir "ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici la fin de l'année", selon un communiqué de presse de Bercy. "Plusieurs dizaines" d'entre elles ont déjà été ouvertes, "à titre expérimental et en anticipation de la loi", a indiqué le ministre lors d'un point presse. Les opérateurs prévoient des ouvertures "notamment sur des liaisons qui ne bénéficient pas de services ferroviaires directs", mais aussi "des services de nuit (...). De nombreuses villes de taille moyenne (Bayonne, Besançon, Montpellier, Limoges, Orléans, Brive, Poitiers) et des aéroports seront également desservis par des arrêts intermédiaires", a précisé le ministère. Le transport longue distance par autocar a été autorisé dans le cadre de la loi Macron, adoptée le 10 juillet. "L'ouverture de près de 200 lignes est ainsi envisagée par les principaux acteurs d'ici fin 2016", souligne le ministère, qui espère "la création de 2.000 à 3.000 emplois directs au cours des 18 prochains mois, à laquelle s'ajoutera l'activité induite sur le tourisme et le commerce local. **France Stratégie** avait évalué le potentiel de l'ouverture du marché à 22.000 emplois dans le secteur du transport routier à horizon 2025". Par ailleurs, "l'acquisition de nouvelles flottes d'autocars devrait permettre de créer davantage d'emplois dans la filière industrielle française" selon Bercy, qui avance également "un effort de formation professionnelle et la reconversion des conducteurs du transport routier de marchandise", secteur en difficulté. "Nous allons travailler, avec mon collègue François Rebsamen (ministre du Travail, NDLR) (...), à la demande précisément des transporteurs qui étaient là, à la simplification des conditions d'accès à la profession", a ajouté Emmanuel Macron, pour supprimer "des contraintes, en particulier en matière d'âge, qui n'apparaissent plus adaptées". Emmanuel Macron a plaidé en faveur de l'autocar, qui "n'est pas un moyen de transport dangereux", et dont la libéralisation "ne doit pas accroître le caractère accidentogène. (...) Nous renforcerons, véritablement, dans le cadre de la formation, toutes ces exigences en termes de sécurité routière". Le ministère affirme également que la part du transport collectif dans les déplacements pourrait passer de 15 à 20%, ce qui "contribuera à une réduction significative des émissions de polluants". Concernant les gares routières, Emmanuel Macron a souligné que certaines compagnies en "ont déjà (...), elles peuvent continuer à les développer". Il les a incitées "à mutualiser les emplacements". Par la suite, il prendra, avec le secrétaire d'État aux Transports Alain Vidalies, "une ordonnance, qui est prévue par la loi, d'ici la fin de l'année, (...) afin de définir le cadre dans lequel ces gares routières pourront être développées et installées sur le territoire, qu'elles soient d'initiative privée ou d'initiative publique".



Autocars: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016



Nikolay Doychinov/AFP Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016

Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016, après la libéralisation du secteur dans le cadre de la loi Macron, a annoncé jeudi le ministère de l'Economie.

Les professionnels du secteur, reçus jeudi par le ministre de l'Économie Emmanuel Macron, ont indiqué vouloir "ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici la fin de l'année", selon un communiqué de presse de Bercy.

"Plusieurs dizaines" d'entre elles ont déjà été ouvertes, "à titre expérimental et en anticipation de la loi", a indiqué le ministre lors d'un point presse.

Les opérateurs prévoient des ouvertures "notamment sur des liaisons qui ne bénéficient pas de services ferroviaires directs", mais aussi "des services de nuit (...). De nombreuses villes de taille moyenne (Bayonne, Besançon, Montpellier, Limoges, Orléans, Brive, Poitiers) et des aéroports seront également desservis par des arrêts intermédiaires", a précisé le ministère.

Le transport longue distance par autocar a été autorisé dans le cadre de la loi Macron, adoptée le 10 juillet.

"L'ouverture de près de 200 lignes est ainsi envisagée par les principaux acteurs d'ici fin 2016", souligne le ministère, qui espère "la création de 2.000 à 3.000 emplois directs au cours des 18 prochains mois, à laquelle s'ajoutera l'activité induite sur le tourisme et le commerce local.

France Stratégie avait évalué le potentiel de l'ouverture du marché à 22.000 emplois dans le secteur du transport routier à horizon 2025".

Par ailleurs, "l'acquisition de nouvelles flottes d'autocars devrait permettre de créer davantage d'emplois dans la filière industrielle française" selon Bercy, qui avance également "un effort de formation professionnelle et la reconversion des conducteurs du transport routier de marchandise", secteur en difficulté.

"Nous allons travailler, avec mon collègue François Rebsamen (ministre du Travail, NDLR) (...), à la demande précisément des transporteurs qui étaient là, à la simplification des conditions d'accès à la profession", a ajouté Emmanuel Macron, pour supprimer "des contraintes, en particulier en matière d'âge, qui n'apparaissent plus adaptées".

Emmanuel Macron a plaidé en faveur de l'autocar, qui "n'est pas un moyen de transport dangereux", et dont la libéralisation "ne doit pas accroître le caractère accidentogène. (...) Nous

renforcerons, véritablement, dans le cadre de la formation, toutes ces exigences en termes de sécurité routière".

Le ministère affirme également que la part du transport collectif dans les déplacements pourrait passer de 15 à 20%, ce qui "contribuera à une réduction significative des émissions de polluants".

Concernant les gares routières, Emmanuel Macron a souligné que certaines compagnies en "ont déjà (...), elles peuvent continuer à les développer". Il les a incitées "à mutualiser les emplacements".

Par la suite, il prendra, avec le secrétaire d'État aux Transports Alain Vidalies, "une ordonnance, qui est prévue par la loi, d'ici la fin de l'année, (...) afin de définir le cadre dans lequel ces gares routières pourront être développées et installées sur le territoire, qu'elles soient d'initiative privée ou d'initiative publique".



Autocars: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016



Nikolay Doychinov/AFP Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016

Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016, après la libéralisation du secteur dans le cadre de la loi Macron, a annoncé jeudi le ministère de l'Economie.

Les professionnels du secteur, reçus jeudi par le ministre de l'Économie Emmanuel Macron, ont indiqué vouloir "ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici la fin de l'année", selon un communiqué de presse de Bercy.

"Plusieurs dizaines" d'entre elles ont déjà été ouvertes, "à titre expérimental et en anticipation de la loi", a indiqué le ministre lors d'un point presse.

Les opérateurs prévoient des ouvertures "notamment sur des liaisons qui ne bénéficient pas de services ferroviaires directs", mais aussi "des services de nuit (...). De nombreuses villes de taille moyenne (Bayonne, Besançon, Montpellier, Limoges, Orléans, Brive, Poitiers) et des aéroports seront également desservis par des arrêts intermédiaires", a précisé le ministère.

Le transport longue distance par autocar a été autorisé dans le cadre de la loi Macron, adoptée le 10 juillet.

"L'ouverture de près de 200 lignes est ainsi envisagée par les principaux acteurs d'ici fin 2016", souligne le ministère, qui espère "la création de 2.000 à 3.000 emplois directs au cours des 18 prochains mois, à laquelle s'ajoutera l'activité induite sur le tourisme et le commerce local.

France Stratégie avait évalué le potentiel de l'ouverture du marché à 22.000 emplois dans le secteur du transport routier à horizon 2025".

Par ailleurs, "l'acquisition de nouvelles flottes d'autocars devrait permettre de créer davantage d'emplois dans la filière industrielle française" selon Bercy, qui avance également "un effort de formation professionnelle et la reconversion des conducteurs du transport routier de marchandise", secteur en difficulté.

"Nous allons travailler, avec mon collègue François Rebsamen (ministre du Travail, NDLR) (...), à la demande précisément des transporteurs qui étaient là, à la simplification des conditions d'accès à la profession", a ajouté Emmanuel Macron, pour supprimer "des contraintes, en particulier en matière d'âge, qui n'apparaissent plus adaptées".

Emmanuel Macron a plaidé en faveur de l'autocar, qui "n'est pas un moyen de transport dangereux", et dont la libéralisation "ne doit pas accroître le caractère accidentogène. (...) Nous

renforcerons, véritablement, dans le cadre de la formation, toutes ces exigences en termes de sécurité routière".

Le ministère affirme également que la part du transport collectif dans les déplacements pourrait passer de 15 à 20%, ce qui "contribuera à une réduction significative des émissions de polluants".

Concernant les gares routières, Emmanuel Macron a souligné que certaines compagnies en "ont déjà (...), elles peuvent continuer à les développer". Il les a incitées "à mutualiser les emplacements".

Par la suite, il prendra, avec le secrétaire d'État aux Transports Alain Vidalies, "une ordonnance, qui est prévue par la loi, d'ici la fin de l'année, (...) afin de définir le cadre dans lequel ces gares routières pourront être développées et installées sur le territoire, qu'elles soient d'initiative privée ou d'initiative publique".



Autocars: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016



Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016, après la libéralisation du secteur dans le cadre de la loi Macron, a annoncé jeudi le ministère de l'Economie.

Les professionnels du secteur, reçus jeudi par le ministre de l'Économie Emmanuel Macron, ont indiqué vouloir "ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici la fin de l'année", selon un communiqué de presse de Bercy.

"Plusieurs dizaines" d'entre elles ont déjà été ouvertes, "à titre expérimental et en anticipation de la loi", a indiqué le ministre lors d'un point presse.

Les opérateurs prévoient des ouvertures "notamment sur des liaisons qui ne bénéficient pas de services ferroviaires directs", mais aussi "des services de nuit (...). De nombreuses villes de taille moyenne (Bayonne, Besançon, Montpellier, Limoges, Orléans, Brive, Poitiers) et des aéroports seront également desservis par des arrêts intermédiaires", a précisé le ministère.

Le transport longue distance par autocar a été autorisé dans le cadre de la loi Macron, adoptée le 10 juillet.

"L'ouverture de près de 200 lignes est ainsi envisagée par les principaux acteurs d'ici fin 2016", souligne le ministère, qui espère "la création de 2.000 à 3.000 emplois directs au cours des 18 prochains mois, à laquelle s'ajoutera l'activité induite sur le tourisme et le commerce local.

France Stratégie avait évalué le potentiel de l'ouverture du marché à 22.000 emplois dans le secteur du transport routier à horizon 2025".

Par ailleurs, "l'acquisition de nouvelles flottes d'autocars devrait permettre de créer davantage d'emplois dans la filière industrielle française" selon Bercy, qui avance également "un effort de formation professionnelle et la reconversion des conducteurs du transport routier de marchandise", secteur en difficulté.

"Nous allons travailler, avec mon collègue François Rebsamen (ministre du Travail, NDLR) (...), à la demande précisément des transporteurs qui étaient là, à la simplification des conditions d'accès à la profession", a ajouté Emmanuel Macron, pour supprimer "des contraintes, en particulier en matière d'âge, qui n'apparaissent plus adaptées".

Emmanuel Macron a plaidé en faveur de l'autocar, qui "n'est pas un moyen de transport

dangereux", et dont la libéralisation "ne doit pas accroître le caractère accidentogène. (...) Nous renforcerons, véritablement, dans le cadre de la formation, toutes ces exigences en termes de sécurité routière".

Le ministère affirme également que la part du transport collectif dans les déplacements pourrait passer de 15 à 20%, ce qui "contribuera à une réduction significative des émissions de polluants".

Concernant les gares routières, Emmanuel Macron a souligné que certaines compagnies en "ont déjà (...), elles peuvent continuer à les développer". Il les a incitées "à mutualiser les emplacements".

Par la suite, il prendra, avec le secrétaire d'État aux Transports Alain Vidalies, "une ordonnance, qui est prévue par la loi, d'ici la fin de l'année, (...) afin de définir le cadre dans lequel ces gares routières pourront être développées et installées sur le territoire, qu'elles soient d'initiative privée ou d'initiative publique".



Autocars: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016



Nikolay Doychinov/AFP Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016

Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016, après la libéralisation du secteur dans le cadre de la loi Macron, a annoncé jeudi le ministère de l'Economie.

Les professionnels du secteur, reçus jeudi par le ministre de l'Économie Emmanuel Macron, ont indiqué vouloir "ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici la fin de l'année", selon un communiqué de presse de Bercy.

"Plusieurs dizaines" d'entre elles ont déjà été ouvertes, "à titre expérimental et en anticipation de la loi", a indiqué le ministre lors d'un point presse.

Les opérateurs prévoient des ouvertures "notamment sur des liaisons qui ne bénéficient pas de services ferroviaires directs", mais aussi "des services de nuit (...). De nombreuses villes de taille moyenne (Bayonne, Besançon, Montpellier, Limoges, Orléans, Brive, Poitiers) et des aéroports seront également desservis par des arrêts intermédiaires", a précisé le ministère.

Le transport longue distance par autocar a été autorisé dans le cadre de la loi Macron, adoptée le 10 juillet.

"L'ouverture de près de 200 lignes est ainsi envisagée par les principaux acteurs d'ici fin 2016", souligne le ministère, qui espère "la création de 2.000 à 3.000 emplois directs au cours des 18 prochains mois, à laquelle s'ajoutera l'activité induite sur le tourisme et le commerce local.

France Stratégie avait évalué le potentiel de l'ouverture du marché à 22.000 emplois dans le secteur du transport routier à horizon 2025".

Par ailleurs, "l'acquisition de nouvelles flottes d'autocars devrait permettre de créer davantage d'emplois dans la filière industrielle française" selon Bercy, qui avance également "un effort de formation professionnelle et la reconversion des conducteurs du transport routier de marchandise", secteur en difficulté.

"Nous allons travailler, avec mon collègue François Rebsamen (ministre du Travail, NDLR) (...), à la demande précisément des transporteurs qui étaient là, à la simplification des conditions d'accès à la profession", a ajouté Emmanuel Macron, pour supprimer "des contraintes, en particulier en matière d'âge, qui n'apparaissent plus adaptées".

Emmanuel Macron a plaidé en faveur de l'autocar, qui "n'est pas un moyen de transport dangereux", et dont la libéralisation "ne doit pas accroître le caractère accidentogène. (...) Nous

renforcerons, véritablement, dans le cadre de la formation, toutes ces exigences en termes de sécurité routière".

Le ministère affirme également que la part du transport collectif dans les déplacements pourrait passer de 15 à 20%, ce qui "contribuera à une réduction significative des émissions de polluants".

Concernant les gares routières, Emmanuel Macron a souligné que certaines compagnies en "ont déjà (...), elles peuvent continuer à les développer". Il les a incitées "à mutualiser les emplacements".

Par la suite, il prendra, avec le secrétaire d'État aux Transports Alain Vidalies, "une ordonnance, qui est prévue par la loi, d'ici la fin de l'année, (...) afin de définir le cadre dans lequel ces gares routières pourront être développées et installées sur le territoire, qu'elles soient d'initiative privée ou d'initiative publique".



Autocars: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016



Nikolay Doychinov/AFP Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016

Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016, après la libéralisation du secteur dans le cadre de la loi Macron, a annoncé jeudi le ministère de l'Économie.

Les professionnels du secteur, reçus jeudi par le ministre de l'Économie Emmanuel Macron, ont indiqué vouloir "ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici la fin de l'année", selon un communiqué de presse de Bercy.

"Plusieurs dizaines" d'entre elles ont déjà été ouvertes, "à titre expérimental et en anticipation de la loi", a indiqué le ministre lors d'un point presse.

Les opérateurs prévoient des ouvertures "notamment sur des liaisons qui ne bénéficient pas de services ferroviaires directs", mais aussi "des services de nuit (...). De nombreuses villes de taille moyenne (Bayonne, Besançon, Montpellier, Limoges, Orléans, Brive, Poitiers) et des aéroports seront également desservis par des arrêts intermédiaires", a précisé le ministère.

Le transport longue distance par autocar a été autorisé dans le cadre de la loi Macron, adoptée le 10 juillet.

"L'ouverture de près de 200 lignes est ainsi envisagée par les principaux acteurs d'ici fin 2016", souligne le ministère, qui espère "la création de 2.000 à 3.000 emplois directs au cours des 18 prochains mois, à laquelle s'ajoutera l'activité induite sur le tourisme et le commerce local.

France Stratégie avait évalué le potentiel de l'ouverture du marché à 22.000 emplois dans le secteur du transport routier à horizon 2025".

Par ailleurs, "l'acquisition de nouvelles flottes d'autocars devrait permettre de créer davantage d'emplois dans la filière industrielle française" selon Bercy, qui avance également "un effort de formation professionnelle et la reconversion des conducteurs du transport routier de marchandise", secteur en difficulté.

"Nous allons travailler, avec mon collègue François Rebsamen (ministre du Travail, NDLR) (...), à la demande précisément des transporteurs qui étaient là, à la simplification des conditions d'accès à la profession", a ajouté Emmanuel Macron, pour supprimer "des contraintes, en particulier en matière d'âge, qui n'apparaissent plus adaptées".

Emmanuel Macron a plaidé en faveur de l'autocar, qui "n'est pas un moyen de transport dangereux", et dont la libéralisation "ne doit pas accroître le caractère accidentogène. (...) Nous

renforcerons, véritablement, dans le cadre de la formation, toutes ces exigences en termes de sécurité routière".

Le ministère affirme également que la part du transport collectif dans les déplacements pourrait passer de 15 à 20%, ce qui "contribuera à une réduction significative des émissions de polluants".

Concernant les gares routières, Emmanuel Macron a souligné que certaines compagnies en "ont déjà (...), elles peuvent continuer à les développer". Il les a incitées "à mutualiser les emplacements".

Par la suite, il prendra, avec le secrétaire d'État aux Transports Alain Vidalies, "une ordonnance, qui est prévue par la loi, d'ici la fin de l'année, (...) afin de définir le cadre dans lequel ces gares routières pourront être développées et installées sur le territoire, qu'elles soient d'initiative privée ou d'initiative publique".



Autocars: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016



Nikolay Doychinov/AFP Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016

Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016, après la libéralisation du secteur dans le cadre de la loi Macron, a annoncé jeudi le ministère de l'Economie.

Les professionnels du secteur, reçus jeudi par le ministre de l'Économie Emmanuel Macron, ont indiqué vouloir "ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici la fin de l'année", selon un communiqué de presse de Bercy.

"Plusieurs dizaines" d'entre elles ont déjà été ouvertes, "à titre expérimental et en anticipation de la loi", a indiqué le ministre lors d'un point presse.

Les opérateurs prévoient des ouvertures "notamment sur des liaisons qui ne bénéficient pas de services ferroviaires directs", mais aussi "des services de nuit (...). De nombreuses villes de taille moyenne (Bayonne, Besançon, Montpellier, Limoges, Orléans, Brive, Poitiers) et des aéroports seront également desservis par des arrêts intermédiaires", a précisé le ministère.

Le transport longue distance par autocar a été autorisé dans le cadre de la loi Macron, adoptée le 10 juillet.

"L'ouverture de près de 200 lignes est ainsi envisagée par les principaux acteurs d'ici fin 2016", souligne le ministère, qui espère "la création de 2.000 à 3.000 emplois directs au cours des 18 prochains mois, à laquelle s'ajoutera l'activité induite sur le tourisme et le commerce local.

France Stratégie avait évalué le potentiel de l'ouverture du marché à 22.000 emplois dans le secteur du transport routier à horizon 2025".

Par ailleurs, "l'acquisition de nouvelles flottes d'autocars devrait permettre de créer davantage d'emplois dans la filière industrielle française" selon Bercy, qui avance également "un effort de formation professionnelle et la reconversion des conducteurs du transport routier de marchandise", secteur en difficulté.

"Nous allons travailler, avec mon collègue François Rebsamen (ministre du Travail, NDLR) (...), à la demande précisément des transporteurs qui étaient là, à la simplification des conditions d'accès à la profession", a ajouté Emmanuel Macron, pour supprimer "des contraintes, en particulier en matière d'âge, qui n'apparaissent plus adaptées".

Emmanuel Macron a plaidé en faveur de l'autocar, qui "n'est pas un moyen de transport dangereux", et dont la libéralisation "ne doit pas accroître le caractère accidentogène. (...) Nous

renforcerons, véritablement, dans le cadre de la formation, toutes ces exigences en termes de sécurité routière".

Le ministère affirme également que la part du transport collectif dans les déplacements pourrait passer de 15 à 20%, ce qui "contribuera à une réduction significative des émissions de polluants".

Concernant les gares routières, Emmanuel Macron a souligné que certaines compagnies en "ont déjà (...), elles peuvent continuer à les développer". Il les a incitées "à mutualiser les emplacements".

Par la suite, il prendra, avec le secrétaire d'État aux Transports Alain Vidalies, "une ordonnance, qui est prévue par la loi, d'ici la fin de l'année, (...) afin de définir le cadre dans lequel ces gares routières pourront être développées et installées sur le territoire, qu'elles soient d'initiative privée ou d'initiative publique".



Autocars: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016



Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016, après la libéralisation du secteur dans le cadre de la loi Macron, a annoncé jeudi le ministère de l'Economie.

Les professionnels du secteur, reçus jeudi par le ministre de l'Économie Emmanuel Macron, ont indiqué vouloir "ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici la fin de l'année", selon un communiqué de presse de Bercy.

"Plusieurs dizaines" d'entre elles ont déjà été ouvertes, "à titre expérimental et en anticipation de la loi", a indiqué le ministre lors d'un point presse.

Les opérateurs prévoient des ouvertures "notamment sur des liaisons qui ne bénéficient pas de services ferroviaires directs", mais aussi "des services de nuit (...). De nombreuses villes de taille moyenne (Bayonne, Besançon, Montpellier, Limoges, Orléans, Brive, Poitiers) et des aéroports seront également desservis par des arrêts intermédiaires", a précisé le ministère.

Le transport longue distance par autocar a été autorisé dans le cadre de la loi Macron, adoptée le 10 juillet.

"L'ouverture de près de 200 lignes est ainsi envisagée par les principaux acteurs d'ici fin 2016", souligne le ministère, qui espère "la création de 2.000 à 3.000 emplois directs au cours des 18 prochains mois, à laquelle s'ajoutera l'activité induite sur le tourisme et le commerce local.

France Stratégie avait évalué le potentiel de l'ouverture du marché à 22.000 emplois dans le secteur du transport routier à horizon 2025".

Par ailleurs, "l'acquisition de nouvelles flottes d'autocars devrait permettre de créer davantage d'emplois dans la filière industrielle française" selon Bercy, qui avance également "un effort de formation professionnelle et la reconversion des conducteurs du transport routier de marchandise", secteur en difficulté.

"Nous allons travailler, avec mon collègue François Rebsamen (ministre du Travail, NDLR) (...), à la demande précisément des transporteurs qui étaient là, à la simplification des conditions d'accès à la profession", a ajouté Emmanuel Macron, pour supprimer "des contraintes, en

particulier en matière d'âge, qui n'apparaissent plus adaptées".

Emmanuel Macron a plaidé en faveur de l'autocar, qui "n'est pas un moyen de transport dangereux", et dont la libéralisation "ne doit pas accroître le caractère accidentogène. (...) Nous renforcerons, véritablement, dans le cadre de la formation, toutes ces exigences en termes de sécurité routière".

Le ministère affirme également que la part du transport collectif dans les déplacements pourrait passer de 15 à 20%, ce qui "contribuera à une réduction significative des émissions de polluants". Concernant les gares routières, Emmanuel Macron a souligné que certaines compagnies en "ont déjà (...), elles peuvent continuer à les développer". Il les a incitées "à mutualiser les emplacements".

Par la suite, il prendra, avec le secrétaire d'État aux Transports Alain Vidalies, "une ordonnance, qui est prévue par la loi, d'ici la fin de l'année, (...) afin de définir le cadre dans lequel ces gares routières pourront être développées et installées sur le territoire, qu'elles soient d'initiative privée ou d'initiative publique".

> Venez débattre et poser vos questions sur nos forums !



Autocars: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016



Nikolay Doychinov/AFP Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016

Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016, après la libéralisation du secteur dans le cadre de la loi Macron, a annoncé jeudi le ministère de l'Economie.

Les professionnels du secteur, reçus jeudi par le ministre de l'Économie Emmanuel Macron, ont indiqué vouloir "ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici la fin de l'année", selon un communiqué de presse de Bercy.

"Plusieurs dizaines" d'entre elles ont déjà été ouvertes, "à titre expérimental et en anticipation de la loi", a indiqué le ministre lors d'un point presse.

Les opérateurs prévoient des ouvertures "notamment sur des liaisons qui ne bénéficient pas de services ferroviaires directs", mais aussi "des services de nuit (...). De nombreuses villes de taille moyenne (Bayonne, Besançon, Montpellier, Limoges, Orléans, Brive, Poitiers) et des aéroports seront également desservis par des arrêts intermédiaires", a précisé le ministère.

Le transport longue distance par autocar a été autorisé dans le cadre de la loi Macron, adoptée le 10 juillet.

"L'ouverture de près de 200 lignes est ainsi envisagée par les principaux acteurs d'ici fin 2016", souligne le ministère, qui espère "la création de 2.000 à 3.000 emplois directs au cours des 18 prochains mois, à laquelle s'ajoutera l'activité induite sur le tourisme et le commerce local.

France Stratégie avait évalué le potentiel de l'ouverture du marché à 22.000 emplois dans le secteur du transport routier à horizon 2025".

Par ailleurs, "l'acquisition de nouvelles flottes d'autocars devrait permettre de créer davantage d'emplois dans la filière industrielle française" selon Bercy, qui avance également "un effort de formation professionnelle et la reconversion des conducteurs du transport routier de marchandise", secteur en difficulté.

"Nous allons travailler, avec mon collègue François Rebsamen (ministre du Travail, NDLR) (...), à la demande précisément des transporteurs qui étaient là, à la simplification des conditions d'accès à la profession", a ajouté Emmanuel Macron, pour supprimer "des contraintes, en particulier en matière d'âge, qui n'apparaissent plus adaptées".

Emmanuel Macron a plaidé en faveur de l'autocar, qui "n'est pas un moyen de transport dangereux", et dont la libéralisation "ne doit pas accroître le caractère accidentogène. (...) Nous

renforcerons, véritablement, dans le cadre de la formation, toutes ces exigences en termes de sécurité routière".

Le ministère affirme également que la part du transport collectif dans les déplacements pourrait passer de 15 à 20%, ce qui "contribuera à une réduction significative des émissions de polluants".

Concernant les gares routières, Emmanuel Macron a souligné que certaines compagnies en "ont déjà (...), elles peuvent continuer à les développer". Il les a incitées "à mutualiser les emplacements".

Par la suite, il prendra, avec le secrétaire d'État aux Transports Alain Vidalies, "une ordonnance, qui est prévue par la loi, d'ici la fin de l'année, (...) afin de définir le cadre dans lequel ces gares routières pourront être développées et installées sur le territoire, qu'elles soient d'initiative privée ou d'initiative publique".



Autocars: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016



Nikolay Doychinov/AFP Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016

Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016, après la libéralisation du secteur dans le cadre de la loi Macron, a annoncé jeudi le ministère de l'Économie.

Les professionnels du secteur, reçus jeudi par le ministre de l'Économie Emmanuel Macron, ont indiqué vouloir "ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici la fin de l'année", selon un communiqué de presse de Bercy.

"Plusieurs dizaines" d'entre elles ont déjà été ouvertes, "à titre expérimental et en anticipation de la loi", a indiqué le ministre lors d'un point presse.

Les opérateurs prévoient des ouvertures "notamment sur des liaisons qui ne bénéficient pas de services ferroviaires directs", mais aussi "des services de nuit (...). De nombreuses villes de taille moyenne (Bayonne, Besançon, Montpellier, Limoges, Orléans, Brive, Poitiers) et des aéroports seront également desservis par des arrêts intermédiaires", a précisé le ministère.

Le transport longue distance par autocar a été autorisé dans le cadre de la loi Macron, adoptée le 10 juillet.

"L'ouverture de près de 200 lignes est ainsi envisagée par les principaux acteurs d'ici fin 2016", souligne le ministère, qui espère "la création de 2.000 à 3.000 emplois directs au cours des 18 prochains mois, à laquelle s'ajoutera l'activité induite sur le tourisme et le commerce local.

France Stratégie avait évalué le potentiel de l'ouverture du marché à 22.000 emplois dans le secteur du transport routier à horizon 2025".

Par ailleurs, "l'acquisition de nouvelles flottes d'autocars devrait permettre de créer davantage d'emplois dans la filière industrielle française" selon Bercy, qui avance également "un effort de formation professionnelle et la reconversion des conducteurs du transport routier de marchandise", secteur en difficulté.

"Nous allons travailler, avec mon collègue François Rebsamen (ministre du Travail, NDLR) (...), à la demande précisément des transporteurs qui étaient là, à la simplification des conditions d'accès à la profession", a ajouté Emmanuel Macron, pour supprimer "des contraintes, en particulier en matière d'âge, qui n'apparaissent plus adaptées".

Emmanuel Macron a plaidé en faveur de l'autocar, qui "n'est pas un moyen de transport dangereux", et dont la libéralisation "ne doit pas accroître le caractère accidentogène. (...) Nous

renforcerons, véritablement, dans le cadre de la formation, toutes ces exigences en termes de sécurité routière".

Le ministère affirme également que la part du transport collectif dans les déplacements pourrait passer de 15 à 20%, ce qui "contribuera à une réduction significative des émissions de polluants".

Concernant les gares routières, Emmanuel Macron a souligné que certaines compagnies en "ont déjà (...), elles peuvent continuer à les développer". Il les a incitées "à mutualiser les emplacements".

Par la suite, il prendra, avec le secrétaire d'État aux Transports Alain Vidalies, "une ordonnance, qui est prévue par la loi, d'ici la fin de l'année, (...) afin de définir le cadre dans lequel ces gares routières pourront être développées et installées sur le territoire, qu'elles soient d'initiative privée ou d'initiative publique".



Autocars: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016



Paris - Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016, après la libéralisation du secteur dans le cadre de la loi Macron, a annoncé jeudi le ministère de l'Économie.

Les professionnels du secteur, reçus jeudi par le ministre de l'Économie Emmanuel Macron, ont indiqué vouloir "ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici la fin de l'année", selon un communiqué de presse de Bercy.

"Plusieurs dizaines" d'entre elles ont déjà été ouvertes, "à titre expérimental et en anticipation de la loi", a indiqué le ministre lors d'un point presse.

Les opérateurs prévoient des ouvertures "notamment sur des liaisons qui ne bénéficient pas de services ferroviaires directs", mais aussi "des services de nuit (...). De nombreuses villes de taille moyenne (Bayonne, Besançon, Montpellier, Limoges, Orléans, Brive, Poitiers) et des aéroports seront également desservis par des arrêts intermédiaires", a précisé le ministère.

Le transport longue distance par autocar a été autorisé dans le cadre de la loi Macron, adoptée le 10 juillet.

"L'ouverture de près de 200 lignes est ainsi envisagée par les principaux acteurs d'ici fin 2016", souligne le ministère, qui espère "la création de 2.000 à 3.000 emplois directs au cours des 18 prochains mois, à laquelle s'ajoutera l'activité induite sur le tourisme et le commerce local.

France Stratégie avait évalué le potentiel de l'ouverture du marché à 22.000 emplois dans le secteur du transport routier à horizon 2025".

Par ailleurs, "l'acquisition de nouvelles flottes d'autocars devrait permettre de créer davantage d'emplois dans la filière industrielle française" selon Bercy, qui avance également "un effort de formation professionnelle et la reconversion des conducteurs du transport routier de marchandise", secteur en difficulté.

"Nous allons travailler, avec mon collègue François Rebsamen (ministre du Travail, NDLR) (...), à la demande précisément des transporteurs qui étaient là, à la simplification des conditions d'accès à la profession", a ajouté Emmanuel Macron, pour supprimer "des contraintes, en particulier en matière d'âge, qui n'apparaissent plus adaptées".

Emmanuel Macron a plaidé en faveur de l'autocar, qui "n'est pas un moyen de transport

dangereux", et dont la libéralisation "ne doit pas accroître le caractère accidentogène. (...) Nous renforcerons, véritablement, dans le cadre de la formation, toutes ces exigences en termes de sécurité routière".

Le ministère affirme également que la part du transport collectif dans les déplacements pourrait passer de 15 à 20%, ce qui "contribuera à une réduction significative des émissions de polluants".

Concernant les gares routières, Emmanuel Macron a souligné que certaines compagnies en "ont déjà (...), elles peuvent continuer à les développer". Il les a incitées "à mutualiser les emplacements".

Par la suite, il prendra, avec le secrétaire d'État aux Transports Alain Vidalies, "une ordonnance, qui est prévue par la loi, d'ici la fin de l'année, (...) afin de définir le cadre dans lequel ces gares routières pourront être développées et installées sur le territoire, qu'elles soient d'initiative privée ou d'initiative publique".



Autocars: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016



Nikolay Doychinov/AFP Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016

Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016, après la libéralisation du secteur dans le cadre de la loi Macron, a annoncé jeudi le ministère de l'Économie.

Les professionnels du secteur, reçus jeudi par le ministre de l'Économie Emmanuel Macron, ont indiqué vouloir "ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici la fin de l'année", selon un communiqué de presse de Bercy.

"Plusieurs dizaines" d'entre elles ont déjà été ouvertes, "à titre expérimental et en anticipation de la loi", a indiqué le ministre lors d'un point presse.

Les opérateurs prévoient des ouvertures "notamment sur des liaisons qui ne bénéficient pas de services ferroviaires directs", mais aussi "des services de nuit (...). De nombreuses villes de taille moyenne (Bayonne, Besançon, Montpellier, Limoges, Orléans, Brive, Poitiers) et des aéroports seront également desservis par des arrêts intermédiaires", a précisé le ministère.

Le transport longue distance par autocar a été autorisé dans le cadre de la loi Macron, adoptée le 10 juillet.

"L'ouverture de près de 200 lignes est ainsi envisagée par les principaux acteurs d'ici fin 2016", souligne le ministère, qui espère "la création de 2.000 à 3.000 emplois directs au cours des 18 prochains mois, à laquelle s'ajoutera l'activité induite sur le tourisme et le commerce local.

France Stratégie avait évalué le potentiel de l'ouverture du marché à 22.000 emplois dans le secteur du transport routier à horizon 2025".

Par ailleurs, "l'acquisition de nouvelles flottes d'autocars devrait permettre de créer davantage d'emplois dans la filière industrielle française" selon Bercy, qui avance également "un effort de formation professionnelle et la reconversion des conducteurs du transport routier de marchandise", secteur en difficulté.

"Nous allons travailler, avec mon collègue François Rebsamen (ministre du Travail, NDLR) (...), à la demande précisément des transporteurs qui étaient là, à la simplification des conditions d'accès à la profession", a ajouté Emmanuel Macron, pour supprimer "des contraintes, en particulier en matière d'âge, qui n'apparaissent plus adaptées".

Emmanuel Macron a plaidé en faveur de l'autocar, qui "n'est pas un moyen de transport dangereux", et dont la libéralisation "ne doit pas accroître le caractère accidentogène. (...) Nous

renforcerons, véritablement, dans le cadre de la formation, toutes ces exigences en termes de sécurité routière".

Le ministère affirme également que la part du transport collectif dans les déplacements pourrait passer de 15 à 20%, ce qui "contribuera à une réduction significative des émissions de polluants".

Concernant les gares routières, Emmanuel Macron a souligné que certaines compagnies en "ont déjà (...), elles peuvent continuer à les développer". Il les a incitées "à mutualiser les emplacements".

Par la suite, il prendra, avec le secrétaire d'État aux Transports Alain Vidalies, "une ordonnance, qui est prévue par la loi, d'ici la fin de l'année, (...) afin de définir le cadre dans lequel ces gares routières pourront être développées et installées sur le territoire, qu'elles soient d'initiative privée ou d'initiative publique".



Autocars: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016



Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016 (AFP/Archives-Nikolay Doychinov)

Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016, après la libéralisation du secteur dans le cadre de la loi Macron, a annoncé jeudi le ministère de l'Économie.

Les professionnels du secteur, reçus jeudi par le ministre de l'Économie Emmanuel Macron, ont indiqué vouloir "ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici la fin de l'année", selon un communiqué de presse de Bercy.

"Plusieurs dizaines" d'entre elles ont déjà été ouvertes, "à titre expérimental et en anticipation de la loi", a indiqué le ministre lors d'un point presse.

Les opérateurs prévoient des ouvertures "notamment sur des liaisons qui ne bénéficient pas de services ferroviaires directs", mais aussi "des services de nuit (...). De nombreuses villes de taille moyenne (Bayonne, Besançon, Montpellier, Limoges, Orléans, Brive, Poitiers) et des aéroports seront également desservis par des arrêts intermédiaires", a précisé le ministère.

Le transport longue distance par autocar a été autorisé dans le cadre de la loi Macron, adoptée le 10 juillet.

"L'ouverture de près de 200 lignes est ainsi envisagée par les principaux acteurs d'ici fin 2016", souligne le ministère, qui espère "la création de 2.000 à 3.000 emplois directs au cours des 18 prochains mois, à laquelle s'ajoutera l'activité induite sur le tourisme et le commerce local.

France Stratégie avait évalué le potentiel de l'ouverture du marché à 22.000 emplois dans le secteur du transport routier à horizon 2025".

Par ailleurs, "l'acquisition de nouvelles flottes d'autocars devrait permettre de créer davantage d'emplois dans la filière industrielle française" selon Bercy, qui avance également "un effort de formation professionnelle et la reconversion des conducteurs du transport routier de marchandise", secteur en difficulté.

"Nous allons travailler, avec mon collègue François Rebsamen (ministre du Travail, NDLR) (...), à la demande précisément des transporteurs qui étaient là, à la simplification des conditions d'accès à la profession", a ajouté Emmanuel Macron, pour supprimer "des contraintes, en particulier en matière d'âge, qui n'apparaissent plus adaptées".

Emmanuel Macron a plaidé en faveur de l'autocar, qui "n'est pas un moyen de transport dangereux", et dont la libéralisation "ne doit pas accroître le caractère accidentogène. (...) Nous

renforcerons, véritablement, dans le cadre de la formation, toutes ces exigences en termes de sécurité routière".

Le ministère affirme également que la part du transport collectif dans les déplacements pourrait passer de 15 à 20%, ce qui "contribuera à une réduction significative des émissions de polluants".

Concernant les gares routières, Emmanuel Macron a souligné que certaines compagnies en "ont déjà (...), elles peuvent continuer à les développer". Il les a incitées "à mutualiser les emplacements".

Par la suite, il prendra, avec le secrétaire d'État aux Transports Alain Vidalies, "une ordonnance, qui est prévue par la loi, d'ici la fin de l'année, (...) afin de définir le cadre dans lequel ces gares routières pourront être développées et installées sur le territoire, qu'elles soient d'initiative privée ou d'initiative publique".



Autocars: une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016

Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016, après la libéralisation du secteur dans le cadre de la loi Macron, a annoncé jeudi le ministère de l'Économie.

Les professionnels du secteur, reçus jeudi par le ministre de l'Économie Emmanuel Macron, ont indiqué vouloir "ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici la fin de l'année", selon un communiqué de presse de Bercy.

"Plusieurs dizaines" d'entre elles ont déjà été ouvertes, "à titre expérimental et en anticipation de la loi", a indiqué le ministre lors d'un point presse.

Les opérateurs prévoient des ouvertures "notamment sur des liaisons qui ne bénéficient pas de services ferroviaires directs", mais aussi "des services de nuit (...). De nombreuses villes de taille moyenne (Bayonne, Besançon, Montpellier, Limoges, Orléans, Brive, Poitiers) et des aéroports seront également desservis par des arrêts intermédiaires", a précisé le ministère.

Le transport longue distance par autocar a été autorisé dans le cadre de la loi Macron, adoptée le 10 juillet.

"L'ouverture de près de 200 lignes est ainsi envisagée par les principaux acteurs d'ici fin 2016", souligne le ministère, qui espère "la création de 2.000 à 3.000 emplois directs au cours des 18 prochains mois, à laquelle s'ajoutera l'activité induite sur le tourisme et le commerce local.

France Stratégie avait évalué le potentiel de l'ouverture du marché à 22.000 emplois dans le secteur du transport routier à horizon 2025".

Par ailleurs, "l'acquisition de nouvelles flottes d'autocars devrait permettre de créer davantage d'emplois dans la filière industrielle française" selon Bercy, qui avance également "un effort de formation professionnelle et la reconversion des conducteurs du transport routier de marchandise", secteur en difficulté.

"Nous allons travailler, avec mon collègue François Rebsamen (ministre du Travail, NDLR) (...), à la demande précisément des transporteurs qui étaient là, à la simplification des conditions d'accès à la profession", a ajouté Emmanuel Macron, pour supprimer "des contraintes, en particulier en matière d'âge, qui n'apparaissent plus adaptées".

Emmanuel Macron a plaidé en faveur de l'autocar, qui "n'est pas un moyen de transport dangereux", et dont la libéralisation "ne doit pas accroître le caractère accidentogène. (...) Nous renforcerons, véritablement, dans le cadre de la formation, toutes ces exigences en termes de sécurité routière".

Le ministère affirme également que la part du transport collectif dans les déplacements pourrait passer de 15 à 20%, ce qui "contribuera à une réduction significative des émissions de polluants".

Concernant les gares routières, Emmanuel Macron a souligné que certaines compagnies en "ont déjà (...), elles peuvent continuer à les développer". Il les a incitées "à mutualiser les emplacements".

Par la suite, il prendra, avec le secrétaire d'État aux Transports Alain Vidalies, "une ordonnance, qui est prévue par la loi, d'ici la fin de l'année, (...) afin de définir le cadre dans lequel ces gares routières pourront être développées et installées sur le territoire, qu'elles soient d'initiative privée ou d'initiative publique".



Avant-Première Rentrée sociale chargée et à haut risque pour l'exécutif

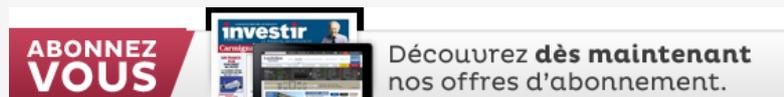
Home ECONOMIE Social Par Domitille Arrivet Publié le 30/07/2015 à 18:22

Gel des salaires, réforme du contrat de travail, dialogue social en entreprise... Pour les syndicats les sujets de mécontentements ne manquent pas. Publicité On aurait cru que, la loi Rebsamen et la loi Macron passées, l'essentiel des sujets sociaux étaient éclusés. Il n'en sera rien. En annonçant aux organisations patronales et syndicales la tenue d'une conférence sociale les 19 et 20 octobre avec un ordre du jour très ouvert, le ministre du Travail a réveillé les appétits. Et les grognes. Déjà FO, qui avait claqué la porte lors de la dernière conférence sociale en juillet 2014, a fait part de sa désapprobation face à cette tentative de retour aux grand-messes de l'exécutif. « Nous y prendrons part à condition que ce soit un rendez-vous qui débouche sur quelque chose », confie de son côté au Figaro Carole Couvert, la présidente de la CFE-CGC. Conférence sociale Au menu de ces deux jours, qui devraient s'ouvrir avec François Hollande, et être clôturés par un discours de Manuel Valls sur l'emploi, trois thèmes s'imposent. Tout d'abord le compte personnel d'activité, annoncé en avril par le président de la République et inscrit depuis dans la loi Rebsamen, qui veut organiser la portabilité des droits sociaux, en transférant ceux aujourd'hui attachés au salarié vers des droits attachés à la personne. Deuxième thème de la conférence, le dialogue social en entreprise. Sur ce sujet, Jean-Denis Combrexelle, ancien directeur de la DGT (Direction générale du travail) remettra au gouvernement un rapport sur les accords collectifs d'entreprise et la manière dont ils doivent s'articuler avec les accords de branches et les accords interprofessionnels. Une tentative d'inversion de la hiérarchie des normes que le patronat voudrait voir s'installer dans le paysage social. Ce que FO et la CGT voient d'un très mauvais œil. Enfin, François Hollande en profitera pour aborder les perspectives d'emplois liés à la transition énergétique en prévision de Cop-21, la conférence sur le climat qui se tiendra à Paris en décembre.



Macron mobilise les sociétés d'autocars après le vote de sa loi

CAC 40 +0,58% (c) ENT PEA-PME 150 -0,30% (c) EuroStoxx +0,23% (c) Investir 10 GV +1,65% (c)



PARIS, 30 juillet (Reuters) - Les principaux opérateurs d'autocars prévoient l'ouverture de près de 200 lignes en France d'ici la fin 2016, ce qui devrait générer la création de 2.000 à 3.000 emplois, a déclaré jeudi Emmanuel Macron.

Le ministre de l'Economie a réuni les principaux acteurs du secteur pour s'assurer de leur mobilisation dans le cadre de l'ouverture du marché du transport routier de voyageurs prévu par la loi sur la croissance et l'activité récemment votée par le Parlement.

Ils ont fait part de projets d'ouverture d'une cinquantaine de lignes d'ici la fin de l'année "notamment sur des liaisons qui ne bénéficient pas de services ferroviaires directs" ainsi que des services de nuit, notamment depuis Marseille et Paris, indique le ministère dans un communiqué.

"De nombreuses villes de taille moyenne (Bayonne, Besançon, Montpellier, Limoges, Orléans, Brive, Poitiers) et des aéroports seront également desservis par des arrêts intermédiaires", a-t-il ajouté.

"L'ouverture de près de 200 lignes est ainsi envisagée par les principaux acteurs d'ici fin 2016. Ces projets correspondent à la création de 2.000 à 3.000 emplois directs au cours des 18 prochains mois à laquelle s'ajoutera l'activité induite sur le tourisme et le commerce local."

France Stratégie, un organisme de réflexion dépendant du gouvernement, a estimé le potentiel de l'ouverture du marché du transport routier de voyageurs à 22.000 emplois à l'horizon 2025.

(Yann Le Guernigou, édité par Yves Clarisse)



Macron mobilise les sociétés d'autocars après le vote de sa loi

PARIS, 30 juillet (Reuters) - Les principaux opérateurs d'autocars prévoient l'ouverture de près de 200 lignes en France d'ici la fin 2016, ce qui devrait générer la création de 2.000 à 3.000 emplois, a déclaré jeudi Emmanuel Macron. Le ministre de l'Economie a réuni les principaux acteurs du secteur pour s'assurer de leur mobilisation dans le cadre de l'ouverture du marché du transport routier de voyageurs prévue par la loi sur la croissance et l'activité récemment votée par le Parlement. Ils ont fait part de projets d'ouverture d'une cinquantaine de lignes d'ici la fin de l'année "notamment sur des liaisons qui ne bénéficient pas de services ferroviaires directs" ainsi que des services de nuit, notamment depuis Marseille et Paris, indique le ministère dans un communiqué. "De nombreuses villes de taille moyenne (Bayonne, Besançon, Montpellier, Limoges, Orléans, Brive, Poitiers) et des aéroports seront également desservis par des arrêts intermédiaires", a-t-il ajouté. "L'ouverture de près de 200 lignes est ainsi envisagée par les principaux acteurs d'ici fin 2016. Ces projets correspondent à la création de 2.000 à 3.000 emplois directs au cours des 18 prochains mois à laquelle s'ajoutera l'activité induite sur le tourisme et le commerce local." **France Stratégie**, un organisme de réflexion dépendant du gouvernement, a estimé le potentiel de l'ouverture du marché du transport routier de voyageurs à 22.000 emplois à l'horizon 2025. (Yann Le Guernigou, édité par Yves Clarisse) © Thomson Reuters 2015 Tous droits réservés.



Macron mobilise les sociétés d'autocars après le vote de sa loi

Les principaux opérateurs d'autocars prévoient l'ouverture de près de 200 lignes en France d'ici la fin 2016, ce qui devrait générer la création de 2.000 à 3.000 emplois, a déclaré jeudi Emmanuel Macron.

Le ministre de l'Economie a réuni les principaux acteurs du secteur pour s'assurer de leur mobilisation dans le cadre de l'ouverture du marché du transport routier de voyageurs prévu par la loi sur la croissance et l'activité récemment votée par le Parlement.

Ils ont fait part de projets d'ouverture d'une cinquantaine de lignes d'ici la fin de l'année "notamment sur des liaisons qui ne bénéficient pas de services ferroviaires directs" ainsi que des services de nuit, notamment depuis Marseille et Paris, indique le ministère dans un communiqué.

"De nombreuses villes de taille moyenne (Bayonne, Besançon, Montpellier, Limoges, Orléans, Brive, Poitiers) et des aéroports seront également desservis par des arrêts intermédiaires", a-t-il ajouté.

"L'ouverture de près de 200 lignes est ainsi envisagée par les principaux acteurs d'ici fin 2016. Ces projets correspondent à la création de 2.000 à 3.000 emplois directs au cours des 18 prochains mois à laquelle s'ajoutera l'activité induite sur le tourisme et le commerce local."

France Stratégie, un organisme de réflexion dépendant du gouvernement, a estimé le potentiel de l'ouverture du marché du transport routier de voyageurs à 22.000 emplois à l'horizon 2025.

(Yann Le Guernigou, édité par Yves Clarisse)



Une cinquantaine de lignes d'autocars en 2016

Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016, après la libéralisation du secteur dans le cadre de la loi Macron, a annoncé jeudi 30 juillet le ministère de l'économie. « Plusieurs dizaines » de lignes ont déjà été ouvertes, « à titre expérimental et en anticipation de la loi », a précisé le ministre de l'économie, Emmanuel Macron, lors d'un point presse.

Les opérateurs prévoient des ouvertures « notamment sur des liaisons qui ne bénéficient pas de services ferroviaires directs », mais aussi « des services de nuit (...). De nombreuses villes de taille moyenne (Bayonne, Besançon, Montpellier, Limoges, Orléans, Brive, Poitiers) et des aéroports seront également desservis par des arrêts intermédiaires », précise le ministère.

Lire aussi : Autocar : la guerre est déjà déclarée

Création d'emplois et reconversion

Le ministère espère « la création de 2 000 à 3 000 emplois directs au cours des dix-huit prochains mois, à laquelle s'ajoutera l'activité induite sur le tourisme et le commerce local. **France Stratégie** avait évalué le potentiel de l'ouverture du marché à 22 000 emplois dans le secteur du transport routier à horizon 2025 ».

Par ailleurs, « l'acquisition de nouvelles flottes d'autocars devrait permettre de créer davantage d'emplois dans la filière industrielle française », selon Bercy, qui avance également « un effort de formation professionnelle et la reconversion des conducteurs du transport routier de marchandise », secteur en difficulté.

« Nous allons travailler [...] à la simplification des conditions d'accès à la profession », a ajouté Emmanuel Macron, pour supprimer « des contraintes, en particulier en matière d'âge, qui n'apparaissent plus adaptées ».

Ordonnance sur les gares routières d'ici fin décembre

Emmanuel Macron a plaidé en faveur de l'autocar, qui « n'est pas un moyen de transport dangereux », et dont la libéralisation « ne doit pas accroître le caractère accidentogène. (...) Nous renforcerons, véritablement, dans le cadre de la formation, toutes ces exigences en termes de sécurité routière ».

Le ministère affirme également que la part du transport collectif dans les déplacements pourrait passer de 15 à 20 %, ce qui « contribuera à une réduction significative des émissions de polluants ».

Concernant les gares routières, Emmanuel Macron a souligné que certaines compagnies « [en] ont déjà [...], elles peuvent continuer à [les] développer ». Il les a incitées « à mutualiser les emplacements ».

Par la suite, il prendra, avec le secrétaire d'Etat aux transports, Alain Vidalies, « une ordonnance, qui est prévue par la loi, d'ici la fin de l'année, (...) afin de définir le cadre dans lequel ces gares routières pourront être développées, et installées sur le territoire, qu'elles soient d'initiative privée ou d'initiative publique ».

Lire aussi : Libéralisation de l'autocar longue distance : quel impact sur le système ferroviaire ?



Une cinquantaine de lignes d'autocars en France d'ici fin 2015, 200 d'ici fin 2016

Les opérateurs d'autocars ont prévu d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici fin 2015, et près de 200 d'ici fin 2016, après la libéralisation du secteur dans le cadre de la loi Macron, a annoncé jeudi 30 juillet le ministère de l'Économie.

Les professionnels du secteur, reçus jeudi par le ministre de l'Économie Emmanuel Macron, ont indiqué vouloir «ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici la fin de l'année», selon un communiqué de presse de Bercy.

«Plusieurs dizaines» d'entre elles ont déjà été ouvertes, «à titre expérimental et en anticipation de la loi», a indiqué le ministre lors d'un point presse.

Les opérateurs prévoient des ouvertures «notamment sur des liaisons qui ne bénéficient pas de services ferroviaires directs», mais aussi «des services de nuit (...). De nombreuses villes de taille moyenne (Bayonne, Besançon, Montpellier, Limoges, Orléans, Brive, Poitiers) et des aéroports seront également desservis par des arrêts intermédiaires», a précisé le ministère.

Le transport longue distance par autocar a été autorisé dans le cadre de la loi Macron, adoptée le 10 juillet.

«L'ouverture de près de 200 lignes est ainsi envisagée par les principaux acteurs d'ici fin 2016», souligne le ministère, qui espère «la création de 2.000 à 3.000 emplois directs au cours des 18 prochains mois, à laquelle s'ajoutera l'activité induite sur le tourisme et le commerce local.

France Stratégie avait évalué le potentiel de l'ouverture du marché à 22.000 emplois dans le secteur du transport routier à horizon 2025».

Par ailleurs, «l'acquisition de nouvelles flottes d'autocars devrait permettre de créer davantage d'emplois dans la filière industrielle française» selon Bercy, qui avance également «un effort de formation professionnelle et la reconversion des conducteurs du transport routier de marchandise», secteur en difficulté.

«Nous allons travailler, avec mon collègue François Rebsamen (ministre du Travail, NDLR) (...), à la demande précisément des transporteurs qui étaient là, à la simplification des conditions d'accès à la profession», a ajouté Emmanuel Macron, pour supprimer «des contraintes, en particulier en matière d'âge, qui n'apparaissent plus adaptées».

Emmanuel Macron a plaidé en faveur de l'autocar, qui «n'est pas un moyen de transport dangereux», et dont la libéralisation «ne doit pas accroître le caractère accidentogène. (...) Nous renforcerons, véritablement, dans le cadre de la formation, toutes ces exigences en termes de sécurité routière».

Le ministère affirme également que la part du transport collectif dans les déplacements pourrait passer de 15 à 20%, ce qui «contribuera à une réduction significative des émissions de polluants».

Concernant les gares routières, Emmanuel Macron a souligné que certaines compagnies en «ont déjà (...), elles peuvent continuer à les développer». Il les a incitées «à mutualiser les emplacements».

Par la suite, il prendra, avec le secrétaire d'État aux Transports Alain Vidalies, «une ordonnance, qui est prévue par la loi, d'ici la fin de l'année, (...) afin de définir le cadre dans lequel ces gares routières pourront être développées et installées sur le territoire, qu'elles soient d'initiative privée ou d'initiative publique».



Une cinquantaine de lignes d'autocars devrait voir le jour en 2015, et 200 d'ici fin 2016 lorsque la loi Macron aura été promulguée

La libéralisation du transport longue distance par autocar devrait être l'une des premières mesures de la loi Macron à être mise en œuvre une fois le texte promulgué. Le ministre de l'Economie Emmanuel MACRON, qui devait se rendre tôt ce matin à la gare routière Gallieni à Paris pour rencontrer les voyageurs, a réuni hier à Bercy les entreprises de transport par autocars. Les principaux acteurs de ce marché devraient être Transdev, via son offre Isilines ; la SNCF via iDBUS ; Flixbus, le leader du secteur en Allemagne ; Starshipper qui réunit plusieurs PME ; et la société britannique Megabus.

Rappelons que la loi Macron prévoit de libéraliser le transport interrégional par autocar, qui n'est aujourd'hui autorisé que dans le cadre du "transport" conventionné (entre des autorités organisatrices et des transporteurs) ou du "cabotage", autorisé depuis 2011. Ce dernier permet, sous certaines conditions, à un transporteur international de proposer un service national sur la ligne concernée. Un trajet Lille-Paris ou Paris-Lyon peut par exemple être effectué sur une ligne Bruxelles-Lyon. Notons également que le texte prévoit un seuil kilométrique de 100 kilomètres, en deçà duquel les liaisons pourront être interdites ou limitées par l'autorité organisatrice de transport (AOT).

M. MACRON "a pris acte avec satisfaction du projet des opérateurs d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici la fin de l'année", a indiqué Bercy dans un communiqué de presse. Les opérateurs prévoient de les ouvrir "notamment sur des liaisons qui ne bénéficient pas de services ferroviaires

directs, de développer des services accessibles à tous les budgets ainsi que des services de nuit, notamment depuis Marseille et Paris. De nombreuses villes de taille moyenne (Bayonne, Besançon, Montpellier, Limoges, Orléans, Brive, Poitiers) et des aéroports seront également desservis par des arrêts intermédiaires", précise le ministère.

2000 à 3000 emplois directs créés au cours des 18 prochains mois

"L'ouverture de près de 200 lignes est envisagée par les principaux acteurs d'ici fin 2016", souligne également le ministère, qui fait état de "la création de 2000 à 3000 emplois directs au cours des 18 prochains mois, à laquelle s'ajoutera l'activité induite sur le tourisme et le commerce local". Bercy rappelle ainsi que "France Stratégie avait évalué le potentiel de l'ouverture du marché à 22 000 emplois dans le secteur du transport routier à horizon 2025". Par ailleurs, "l'acquisition de nouvelles flottes d'autocars devrait permettre de créer davantage d'emplois dans la filière industrielle française", selon Bercy, qui avance également "un effort de formation professionnelle et la reconversion des conducteurs du transport routier de marchandise", secteur en difficulté.

Le ministère affirme également que la part du transport collectif dans les déplacements pourrait passer de 15 à 20 %, ce qui "contribuera à une réduction significative des émissions de polluants", d'autant plus que les véhicules devront être conformes aux normes environnementales Euro 5 et Euro 6, et que "le recours à des anciens véhicules moins performants sur le plan environnemental sera interdit".

Une fois la loi Macron promulguée, une cinquantaine de lignes d'autocars devrait voir le jour en 2015, et 200 d'ici fin 2016

La libéralisation du transport longue distance par autocar devrait être l'une des premières mesures de la loi Macron à être mise en œuvre une fois le texte promulgué. Le ministre de l'Economie Emmanuel MACRON, qui devait se rendre tôt ce matin à la gare routière Gallieni à Paris pour rencontrer les voyageurs, a réuni hier à Bercy les entreprises de transport par autocars. Les principaux acteurs de ce marché devraient être Transdev, via son offre Isilines (cf. CE du 05/06/2015) ; la SNCF via iDBUS ; Flixbus, le leader du secteur en Allemagne ; Starshipper qui réunit plusieurs PME ; et la société britannique Megabus.

Rappelons que la loi Macron prévoit de libéraliser le transport interrégional par autocar, qui n'est aujourd'hui autorisé que dans le cadre du "transport" conventionné (entre des autorités organisatrices et des transporteurs) ou du "cabotage", autorisé depuis 2011. Ce dernier permet, sous certaines conditions, à un transporteur international de proposer un service national sur la ligne concernée. Un trajet Lille-Paris ou Paris-Lyon peut par exemple être effectué sur une ligne Bruxelles-Lyon. Notons également que le texte prévoit un seuil kilométrique de 100 kilomètres, en deçà duquel les liaisons pourront être interdites ou limitées par l'autorité organisatrice de transport (AOT).

M. MACRON "a pris acte avec satisfaction du projet des opérateurs d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici la fin de l'année", a indiqué Bercy dans un communiqué de presse. Les opérateurs prévoient de les ouvrir "notamment sur des liaisons qui ne bénéficient pas de services ferroviaires directs, de développer des services accessibles à tous les budgets ainsi que des services de nuit, notamment depuis Marseille et Paris. De nombreuses villes de taille moyenne (Bayonne, Besançon, Montpellier, Limoges, Orléans, Brive, Poitiers) et des aéroports seront également desservis par des arrêts intermédiaires", précise le ministère.

2000 à 3000 emplois directs créés au cours des 18 prochains mois

"L'ouverture de près de 200 lignes est envisagée par les principaux acteurs d'ici fin 2016", souligne également le ministère, qui fait état de "la création de 2000 à 3000 emplois directs au cours des 18 prochains mois, à laquelle s'ajoutera l'activité induite sur le tourisme et le commerce local". Bercy rappelle ainsi que "France Stratégie avait évalué le potentiel de l'ouverture du marché à 22 000 emplois dans le secteur du transport routier à horizon 2025". Par ailleurs, "l'acquisition de nouvelles flottes d'autocars devrait permettre de créer davantage d'emplois dans la filière industrielle française", selon Bercy, qui avance également "un effort de formation professionnelle et la reconversion des conducteurs du transport routier de marchandise", secteur en difficulté.

Le ministère affirme également que la part du transport collectif dans les déplacements pourrait passer de 15 à 20 %, ce qui "contribuera à une réduction significative des émissions de polluants", d'autant plus que les véhicules devront être conformes aux normes environnementales Euro 5 et Euro 6, et que "le recours à des anciens véhicules moins performants sur le plan environnemental sera interdit".

Travailler le dimanche ne réglera pas le chômage et cela distendra le lien social

Pour la CFE-CGC, le dimanche est tout sauf un jour ordinaire. Le repos dominical est un sujet placé au carrefour de l'emploi, de l'économie et de la santé des travailleurs et de leur vie familiale.

La CFE-CGC souhaitait négocier l'encadrement du dispositif et les garanties impératives applicables à tous les salariés en matière de rémunération, de volontariat et de repos compensateur au niveau national interprofessionnel, le gouvernement a

refusé. La réforme qui est proposée aujourd'hui par la loi «Macron» ne répond pas à son objectif de création d'emplois et de dynamique économique.

Si nous avons pu admettre que certaines mesures, comme celles relatives à la création des zones

touristiques internationales et à l'ouverture des commerces dans certaines zones étaient susceptibles de s'inscrire dans une réelle mécanique de «création d'activité supplémentaire et de développement des territoires», il n'en est rien pour les zones touristiques (ZT), et pour les zones commerciales (ZC) qui vont presque tripler.

Une étude de France Stratégie indique par ailleurs que « *sans règles précises (...) il est probable que la majorité des individus aient des difficultés à se coordonner pour prendre des loisirs en commun ou pratiquer des activités collectives. Dans cette perspective, une réglementation interdisant au moins partiellement le travail dominical peut se justifier.* » Avec la démultiplication des zones

commerciales ce sont des milliers de salariés susceptibles demain de travailler tous les dimanches de l'année. Le lien social et collectif est donc potentiellement rompu pour des créations d'emploi non avérées. Prendre le risque de distendre le lien social, culturel et familial sur des hypothèses fallacieuses n'est pas un choix responsable. La CFE-CGC ne peut tout simplement pas souscrire à une réglementation imprévisible tant au niveau de l'emploi qu'au niveau social.

CFE-CGC



Ministry of Economy and Finance of French Repu : Emmanuel MACRON a réuni les entreprises de transport par autocar à Bercy

EMMANUEL MACRON MINISTRE DE L'ÉCONOMIE, DE L'INDUSTRIE ET DU NUMÉRIQUE Communiqué de presse Communiqué de presse
www.economie.gouv.fr Paris, le 30 juillet 2015 N°779 Emmanuel MACRON a réuni les entreprises de transport par autocar à Bercy Emmanuel MACRON, Ministre de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique, a reçu les professionnels du transport routier de voyageurs dans la perspective de l'ouverture du marché du transport interurbain prévue par la loi pour la croissance, l'activité, et l'égalité des chances économiques. Il a pris acte avec satisfaction du projet des opérateurs d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici la fin de l'année, notamment sur des liaisons qui ne bénéficient pas de services ferroviaires directs, de développer des services accessibles à tous les budgets ainsi que des services de nuit, notamment depuis Marseille et Paris. De nombreuses villes de taille moyenne (Bayonne, Besançon, Montpellier, Limoges, Orléans, Brive, Poitiers) et des aéroports seront également desservis par des arrêts intermédiaires. L'ouverture de près de 200 lignes est ainsi envisagée par les principaux acteurs d'ici fin 2016. Ces projets correspondent à la création de 2 000 à 3 000 emplois directs au cours des 18 prochains mois, à laquelle s'ajoutera l'activité induite sur le tourisme et le commerce local. **France Stratégie** avait évalué le potentiel de l'ouverture du marché à 22 000 emplois dans le secteur du transport routier à horizon 2025. L'acquisition de nouvelles flottes d'autocars devrait permettre de créer davantage d'emplois dans la filière industrielle française. Le Ministre veillera à ce que tout soit mis en œuvre pour que ce potentiel de création d'emplois soit atteint voire dépassé, notamment par un effort de formation professionnelle et la reconversion des conducteurs du transport routier de marchandises. La réforme permettra un renforcement des transports collectifs, dont la part modale, aujourd'hui de 15%, pourrait atteindre 20%. Ceci contribuera à une réduction significative des émissions de polluants : un autocar transportant 8 personnes est moins polluant qu'un véhicule individuel transportant 2 personnes. En outre, Emmanuel MACRON a annoncé que tous les autocars et autobus intervenant dans le cadre de l'ouverture du marché seront conformes aux normes euro V/5 et euro VI/6. Le recours à des anciens véhicules moins performants sur le plan environnemental sera interdit. Après le 31 décembre 2017, tous les véhicules devront être conformes à la norme euro VI/6 qui est la plus exigeante. Contact presse : Cabinet d'Emmanuel MACRON : 01 53 18 45 13 distributed by



Mission Combrexelle : les contributions de certains partenaires sociaux en ligne, L'actualité , N° 16885, 31 juillet 2015

Le Premier ministre, Manuel Valls, a missionné Jean-Denis Combrexelle pour réfléchir sur la place de l'accord collectif dans l'élaboration des normes sociales, en vue d'un rapport qui doit être remis à la rentrée en septembre (v. l'actualité n° 16816 du 16 avril 2015). Lors des séances du groupe de travail, qui se sont tenues de mai à juillet 2015 (v. l'actualité n° 16829 du 6 mai 2015), tous les partenaires sociaux, différents autres organismes et des personnalités qualifiées ont été auditionnés. Un questionnaire indicatif a été remis à ces personnes pour préparer leur audition, avec la possibilité de remettre, s'ils le souhaitent, une contribution écrite. Les contributions écrites remises au groupe de travail (notamment celles de la CFDT, de FO, de la CGPME ou encore de l'Institut de l'entreprise) ont été mises en ligne le 20 juillet sur le site de **France Stratégie**, avec l'accord de leurs auteurs, mais sans que cela reflète l'exhaustivité des travaux et des auditions menées.



Conventions et accords

▣ Mission Combrexelle : les contributions de certains partenaires sociaux en ligne

Le Premier ministre, Manuel Valls, a missionné Jean-Denis Combrexelle pour réfléchir sur la place de l'accord collectif dans l'élaboration des normes sociales, en vue d'un rapport qui doit être remis à la rentrée en septembre (*v. l'actualité n° 16816 du 16 avril 2015*). Lors des séances du groupe de travail, qui se sont tenues de mai à juillet 2015 (*v. l'actualité n° 16829 du 6 mai 2015*), tous les partenaires sociaux, différents autres organismes et des personnalités qualifiées ont été auditionnés. Un questionnaire indicatif a été remis à ces personnes pour préparer leur audition, avec la possibilité de remettre, s'ils le souhaitent, une contribution écrite. Les contributions écrites remises au groupe de travail (notamment celles de la CFDT, de FO, de la CGPME ou encore de l'Institut de l'entreprise) ont été mises en ligne le 20 juillet sur le site de [France Stratégie](#), avec l'accord de leurs auteurs, mais sans que cela reflète l'exhaustivité des travaux et des auditions menées.

Commission Combrexelle : les propositions des partenaires sociaux

30/07/2015

La commission présidée par le président de la section sociale du Conseil d'Etat, Jean-Denis Combrexelle, planche actuellement sur la place des accords collectifs dans le droit du travail (*lire notre article*). Ses propositions sont attendues pour la rentrée. [France Stratégie](#) a mis en ligne les contributions des partenaires sociaux qui ont été auditionnés par la mission. L'Afep soutient l'extension du droit conventionnel, avec des grands principes fixés par la loi. Elle milite également pour l'extension du rescrit en matière d'interprétation des accords collectifs. La CGPME en revanche défend le rôle de la loi, mais propose que soit remise à l'ordre du jour la "loi-cadre".

MONÉTISATION DE LA DETTE EUROPÉENNE : UN PROCESSUS DANGEREUX ?

Par **Éric Buffandeau**, Directeur adjoint, Direction des Études, Veille et Prospective, Pôle Stratégie - BPCE. Achevé de rédiger le 10 mars 2015.



1.1 / PRINCIPALES CONCLUSIONS

Le 22 janvier 2015, par l'annonce d'un programme quasi illimité de rachats mensuels de dettes publiques et privées de 60 milliards d'euros sur au moins 19 mois, la Banque Centrale Européenne (BCE) a résolument créé de nouveau, comme le 26 juillet 2012, les conditions historiques d'une véritable « surprise stratégique ». Son objectif principal serait de sidérer l'émergence éventuelle de comportements véritablement déflationnistes⁽¹⁾, en tentant de modifier l'ancrage des anticipations inflationnistes. Il s'agirait de les ramener progressivement vers la cible des 2%, afin d'empêcher la remontée des taux d'intérêt réels, liée à une inflation négative. Cette politique de rupture semble privilégier le canal implicite du renforcement de la dépréciation de l'euro, mécanique d'inflation importée et de soutien des exportations, que la désynchronisation monétaire de part et d'autre de l'Atlantique favorise désormais.

Le canal explicite de la redynamisation progressive du crédit, moteur de l'investissement, donc de l'activité, serait plus lent à intervenir, pâtissant notamment des contraintes réglementaires de Bâle 3 et de Solvabilité 2, sans parler de l'impact défavorable du processus de désendettement privé et de la mollesse des perspectives de demande. De plus, les taux d'intérêt sont déjà proches de zéro et l'effet de richesse de la valorisation des actifs sur la consommation est a priori plutôt faible en Europe. Le crédit privé devrait cependant profiter de l'amélioration de la conjoncture européenne (contre-choc pétrolier, chute de l'euro, austérité budgétaire assouplie, plan Juncker), du renforcement de la solidité du système bancaire et de la bonne marche vers l'union bancaire.

La BCE ne s'est-elle pas délibérément placée comme un preneur de risque en dernier ressort ? C'est une stratégie que seule peut théoriquement justifier la lutte contre l'émergence d'une déflation ou contre l'implosion d'un système

(1) Cf. Flash n°232 : « L'Europe risque-t-elle la déflation ? », rédigé le 22 septembre 2014 par Eric Buffandeau.

ÉCONOMIE

bancaire en déshérence, en apportant en urgence la liquidité nécessaire, tout en s'interdisant de résoudre durablement les problèmes de solvabilité privée ou publique. Même si une banque centrale nationale enregistrait des défauts souverains supérieurs à son capital statuaire et à ses réserves, elle ne ferait certes a priori jamais faillite. Du fait de son privilège de création monétaire, elle pourrait toujours recourir dans ce cas à la planche à billets (entraînant alors l'inflation) ou à la recapitalisation par l'État, grâce à la hausse de la pression fiscale (renforçant respectivement la déflation).

Cependant, ce rôle dangereux de monétisation des dettes publiques doit être temporaire, contextuel et conditionnel. En effet, il risque d'engendrer la construction artificielle de bulles d'actifs, une mauvaise allocation permanente du capital et des incitations perverses liées singulièrement aux cycles électoraux des différents gouvernements, surtout dans les pays qui connaissent une tendance malade aux déficits jumeaux à la fois publics et extérieurs, symptômes d'un manque effectif d'offre compétitive. La politique monétaire n'est certainement pas omnipotente. La BCE ne peut pas se substituer à l'absence de réformes structurelles, qui visent à accroître la croissance potentielle d'un pays et qui permettent ultérieurement de profiter plus largement d'un nouveau cycle d'expansion.

La monnaie fiduciaire, dénuée de valeur intrinsèque depuis la démonétisation de l'or, est un « bien collectif », qui sert d'unité de compte, de moyen de règlement et de réserve de valeur. Son pouvoir d'achat, dont l'érosion peut venir d'une inflation durable et/ou de la dépréciation tendancielle du change, repose donc éminemment sur la confiance. Celle-ci est assurée par la stabilité du système bancaire et financier et notamment par celle des prix. Celle-ci est garantie par l'indépendance politique de la Banque centrale, tout comme la Justice doit l'être dans son domaine d'intervention vis-à-vis d'un gouvernement, par principe dans une démocratie.



À terme, si la monétisation de la dette européenne se prolongeait dans l'attente de résultats plus tangibles, même en l'absence hypothétique d'un rebond de l'inflation traditionnelle, le danger principal se concentrerait surtout sur la perte de confiance des agents économiques dans la solidité de la monnaie, dont l'effondrement continu du change serait alors le signe irréfutable. Cette tentation, assimilable au syndrome du « passager clandestin⁽²⁾ », d'exporter à l'extérieur l'incapacité interne à opérer dans chaque pays européen les réformes structurelles nécessaires et une maîtrise véritable de la dérive des dépenses publiques, mènerait à l'hyperinflation, au moins par le biais de la dévaluation compétitive, ou au développement de monnaies virtuelles ou alternatives. Tout en incitant à la « guerre des changes », un tel processus produirait finalement une perte irrévocable et hasardeuse d'indépendance politique et de crédibilité de la Banque centrale, donc une destruction potentielle du système monétaire et bancaire, source d'incertitudes et d'angoisses permanentes.

(2) Le passager clandestin, proche du rosquilleur, cherche à tirer avantage de certaines particularités des marchés, sans en payer le prix. Dans la définition classique, c'est un agent économique usant d'un bien en général collectif et ne payant pas sa quote-part, qui est alors supportée par les autres usagers.

10 MONÉTISATION DE LA DETTE EUROPÉENNE

Tel est le nouveau dilemme de crédibilité de la BCE: le contrôle au fil de l'eau de l'arbitrage entre d'une part, la perversité probable des incitations, liées au déversement artificiel de liquidités venues du ciel (« l'hélicoptère money », selon la formule consacrée⁽³⁾), et d'autre part, la lutte contre la déflation, alors même que la Commission européenne a récemment adouci les règles budgétaires. Cette dernière renforce ainsi de manière détournée la stimulation monétaire, par un accroissement implicite des déficits publics finançant directement des investissements en infrastructures, dont le multiplicateur est certes plutôt naturellement élevé sur l'activité. Ce risque ultime de perte de valeur de la monnaie, par une monétisation incontrôlée/quasi-illimitée des dettes souveraines, serait a priori beaucoup plus important pour

l'euro, qui n'est pas une monnaie de réserve internationale à l'égal du dollar. Son occurrence dépend non seulement de la vigilance et de la perspicacité de la BCE mais aussi profondément de la poursuite et du bon déroulement du processus d'intégration économique, politique et sociale en Europe.

1.2 / UN PROGRAMME MASSIF ET IMPRESSIONNANT

LE 22 JANVIER, NOUVELLE DATE HISTORIQUE DE LA BCE

Le 22 janvier 2015 restera une date historique de la politique monétaire de la zone euro, comme l'avait été le 26 juillet 2012, lorsque la BCE avait annoncé qu'elle défendrait la monnaie unique à tout prix. La BCE, qui cherche à éviter l'émergence d'un processus déflationniste, a résolument créé les conditions d'une véritable « surprise stratégique », en dépit des obstacles juridiques et politiques et malgré ses annonces préalables pourtant réitérées d'une action quasi-certaine, à la fois sans précédent et imminente. Elle a ainsi réussi à surprendre les attentes des opérateurs de marchés financiers, qui anticipaient un programme de rachat d'actifs de l'ordre de 500 à 600 milliards d'euros étalés sur seulement un an.

DES RACHATS QUASI-ILLIMITÉS

Son programme est en effet massif et impressionnant : 60 milliards d'euros par mois de rachats de dettes publiques et privées d'une durée de vie de 2 à 30 ans de mars prochain à septembre 2016 sur le marché secondaire. Cela représentera 1140 milliards d'euros, soit environ 12% du PIB de la



Banque Centrale Européenne.

(3) La métaphore de l'hélicoptère (« l'hélicoptère money ») vient de Milton Friedman. Ce dernier utilise l'image d'un hélicoptère, qui passerait au-dessus d'un pays pour distribuer de la monnaie aux agents, qui subitement verraient leurs avoirs monétaires doublés, sans qu'aucune autre variable n'ait fondamentalement changé. Cette opération pourrait passer aussi bien par l'État, avec la coopération de la Banque centrale, via une monétisation de la dette, que directement par la Banque centrale. Dans les deux cas, cela correspondrait à une politique budgétaire expansionniste financée entièrement par la Banque centrale, via une monétisation de la dette correspondante. Dans une première définition, il s'agirait d'une "distribution" de monnaie et non d'une injection de monnaie avec achat d'actifs en contrepartie, comme cela est le cas à travers le "quantitative easing" (QE). D'un point de vue bilanciel, cela se traduirait par une augmentation du passif de la banque centrale, sans augmentation conséquente de son actif. L'autre définition suppose que l'État distribuerait de l'argent aux citoyens (ou diminuerait les impôts, ce qui est conceptuellement la même chose) dans le cadre d'une politique coordonnée avec la Banque centrale. Maintenant, à quand le « drone monétaire », plus furtif?

ÉCONOMIE

11

zone euro, 14% du marché obligataire européen et, sur une année, 8% de la dette souveraine de la zone euro. La BCE achètera ainsi plus de 50% des émissions annuelles et plus de 200% des montants émis annuellement en net. Pour la France, tout se passera comme si la Banque de France prenait à sa charge une année de déficit public. Ce programme d'au moins 19 mois est surtout quasi-illimité, puisqu'il durera tant que le Conseil des gouverneurs n'observera pas un retour de l'inflation vers la cible des 2%.

RÔLE IMPORTANT DÉVOLU AUX BCN

Les achats de la BCE intégreront le programme existant de 10 milliards d'euros d'achats de titres adossés à des actifs (ABS) et d'obligations sécurisées (Covered Bonds). Il s'y ajoutera désormais 50 milliards d'euros d'achats de dettes publiques sur le marché secondaire, qu'il s'agisse des États et des agences. Les 50 milliards d'euros d'achats mensuels seront répartis entre la BCE et les Banques Centrales Nationales (BCN), avec une répartition des achats en fonction de la part de capital détenue par chaque État dans la BCE : 12% seront achetés par les Banques Centrales Nationales, avec une mutualisation des risques éventuels de pertes sur ces titres ; 8% seront achetés par la BCE avec un risque par nature mutualisé ; les 80% restants seront achetés par les Banques Centrales Nationales (BCN), à leur propre risque sur les titres de leur propre pays.

UNE FAIBLE MUTUALISATION DU PARTAGE DES RISQUES

Ce partage du risque, à seulement 20% sous garantie commune, insinue que la BCE ne serait pas une institution entièrement solidaire. Cela permet de maintenir une

LA BCE ACCEPTE D'ÊTRE MISE SUR LE MÊME PIED D'ÉGALITÉ QUE LES CRÉANCIERS PRIVÉS.

pression sur les pays périphériques. L'objectif est d'éviter que cette politique de facilités monétaires extrêmes n'incite finalement certains pays à augmenter encore davantage leur dette publique, singulièrement parce qu'ils refusent de se réformer durablement et en profondeur (problème dit de l'aléa moral⁽⁴⁾). C'est la raison pour laquelle la clé de répartition des achats entre les pays est définie au prorata de leur part dans le capital de la BCE (14,2% dans le cas de la France) et non sur la taille des dettes de chaque pays. Les achats se feront dans la limite de 33% par émetteur de dette et de 25% par émission. De plus, la BCE accepte d'être mise sur le même pied d'égalité (définition pari passu) que les créanciers privés. Son impossibilité de faire porter des pertes éventuelles sur les investisseurs privés explique aussi qu'elle limite son exposition directe au risque d'insolvabilité.

UN ACTIF A PRIORI FONGIBLE IN FINE

Le programme de rachat d'actifs ne concerne que les titres de bonne qualité, sauf si le pays bénéficie d'un programme d'aide du FMI, ce qui veut dire que l'État concerné s'engage durablement dans de véritables réformes, à l'exemple du principe d'utilisation de l'OMT⁽⁵⁾, permettant l'achat conditionnel d'obligations souveraines des pays de la zone euro qui en feraient la demande au Fonds européen de stabilité financière. C'est notamment un moyen de mettre sous

(4) L'aléa moral est la possibilité qu'un agent économique (particulier, entreprise, banque ou État), augmente inconsidérément sa prise de risque, parce qu'il sait qu'il ne supportera pas entièrement les conséquences négatives de son action, du fait de l'existence même « d'un prêteur ou d'un acheteur en dernier ressort ».

(5) Le programme OMT (opérations monétaires sur titres ou "Outright Monetary Transactions"), compatible avec le droit européen depuis janvier 2015, est une arme de « prêteur en dernier ressort », qui n'a encore jamais été mise en œuvre. Dans ce cadre, la Banque centrale achèterait directement - sous certaines conditions (demande d'aide d'un gouvernement en difficulté de refinancement au Fonds européen de stabilité financière (FESF)) - des obligations émises par des États-membres de l'Eurozone sur les marchés secondaires de la dette souveraine. Ainsi, pour que la BCE intervienne, le pays concerné devrait, d'une part, négocier un plan d'ajustement macroéconomique avec la Commission européenne et le Conseil Européen et l'appliquer, et surtout d'autre part, ledit pays serait sous surveillance de la Troïka par la suite. L'OMT est donc un dispositif conditionnel potentiellement efficace qui donne à la BCE le moyen d'intervenir massivement sur la crise des dettes dans la zone euro pour limiter les écarts de taux d'intérêt sur les obligations publiques dans la zone euro.

12 MONÉTISATION DE LA DETTE EUROPÉENNE

**ELLE SE DONNE MÊME LA
 POSSIBILITÉ D'ACHETER
 DES OBLIGATIONS DONT
 LES TAUX SONT NÉGATIFS, POUR
 LIMITER LA HAUSSE DES TAUX RÉELS
 EN CAS D'INFLATION NÉGATIVE.**

pression la Grèce et de réaffirmer le principe général de lutte contre l'aléa moral (cf. définition précédente en note 4 page 11). In fine, tout ceci pourrait entraîner une hausse des primes demandées par les investisseurs pour les obligations de certains pays. Pour autant, ce débat sur le partage des risques semble relativement inutile, puisque la mutualisation des actifs des banques centrales existe de fait via l'Eurosystème, dont l'actif est totalement fongible.

UN RÔLE EXPLICITE DE « PRÊTEUR - ACHETEUR EN DERNIER RESSORT »

La BCE utilise ainsi de manière conjointe (en les multipliant) les grands moyens légaux qui sont à sa disposition, en se plaçant délibérément dans un rôle explicite mais probablement temporaire de « prêteur/acheteur en dernier ressort » : un taux directeur proche de zéro, un programme de refinancement à moyen terme des banques commerciales ciblés sur la distribution de crédits aux entreprises, un taux négatif sur les facilités de dépôts, des rachats d'obligations sécurisées et de titres adossés à des actifs et, à partir de mars 2015, des achats mensuels d'obligations publiques et privées sur le marché secondaire pour 60 milliards d'euros. Elle se donne même la possibilité d'acheter des obligations dont les taux sont négatifs, pour limiter la hausse des taux réels en cas d'inflation négative. Pour autant, son bilan ne dépasserait son précédent pic historique qu'à partir de juin 2016. Il atteindrait 3 340 milliards d'euros en septembre 2016, soit près de 33% du PIB de la zone euro, contre 20% actuellement.

1.3 / LA QUESTION DE L'EFFICIENCE MONÉTAIRE À COURT TERME

CONTRARIER L'ÉMERGENCE DE COMPORTEMENTS DÉFLATIONNISTES

La BCE lutte clairement contre le risque déflationniste. Elle utilise à son tour, après la Réserve fédérale américaine et la Banque du Japon, une stratégie sans précédent dans l'histoire économique du XX^{ème} siècle. Le spectre déflationniste est en effet le seul risque, avec celui d'une crise bancaire systémique, qui peut justifier la mise en œuvre d'une politique monétaire quantitative de déversement de liquidités d'une telle ampleur. Les comportements déflationnistes, dont il est long et coûteux de s'extirper, se traduisent en effet par le report continu des décisions de dépenses et d'investissement. Cela conduit à un processus cumulatif de baisse des prix de tous les actifs et de contraction de l'activité et des salaires, dans un contexte de désendettement massif (en correction du surendettement antérieur public et privé) et d'accroissement mécanique des taux d'intérêts réels, face à la spirale auto-entretenu de recul des prix. Ce processus est cependant encore loin d'être complètement avéré dans la zone euro, même si l'inflation devait être négative au cours du premier semestre.

DEUX CANAUX DE TRANSMISSION A PRIORI

Plus précisément, la BCE cherche à « ancrer » les anticipations d'inflation à moyen terme vers la cible des 2%, pour diminuer durablement les taux d'intérêt réels. Elles visent conjointement à redonner confiance aux agents privés, c'est-à-dire à stimuler les décisions de consommation et d'investissement. Elle intensifie ainsi son rôle « de prêteur et désormais d'acheteur en dernier ressort », pour donner le temps aux réformes structurelles de se mettre en place en douceur. Deux effets spécifiques sont espérés. Le premier est de relancer le canal du crédit privé, qui est le moteur de toute expansion. Le second est implicitement de consolider la dépréciation de l'euro, qui est une mécanique d'inflation importée et de redynamisation des exportations.

ÉCONOMIE

13



Bourse de New-York.

UN SUCCÈS ATTENDU

La politique impressionnante et quasi-illimitée de facilités monétaires devrait normalement enrayer ce risque de dérive déflationniste, car elle permettrait de maintenir ou de renforcer la dépréciation de l'euro, de stimuler les actifs risqués et non-risqués, de changer l'orientation des anticipations d'inflation et, globalement, d'améliorer le climat de confiance, dans un contexte de reprise modérée de la croissance mondiale, tirée par les États-Unis, par la chute des prix du pétrole et par la moindre austérité budgétaire en Europe. Dans l'histoire des crises économiques, le rôle de « prêteur en dernier ressort » des banques centrales apparaît crucial, afin d'éviter une plus longue période de dépression, voire une déflation.

(6) Le taux de change effectif (définition INSEE) est « le taux de change d'une zone monétaire, mesuré comme une somme pondérée des taux de change avec les différents partenaires commerciaux et concurrents. On mesure le taux de change effectif nominal avec les parités nominales (sans prendre en compte les différences de pouvoir d'achat entre les deux devises), et le taux de change effectif réel, avec la prise en compte pour ce dernier des indices de prix et de leurs évolutions. Par exemple, pour la France, la pondération du taux de change par rapport à un pays de la zone tient compte de la part de marché de la France dans ce pays et des parts de marché de ce pays et de la France dans chacun des marchés tiers. Le taux de change effectif réel de l'euro pour la France tient compte, outre le taux de change, du rapport des prix à l'exportation de la France avec les pays concurrents de la zone considérée. Une hausse du taux de change effectif nominal (respectivement réel) correspond à une dégradation de la compétitivité change (respectivement prix) ».

DISTINGUER LE COURT DU MOYEN ET LONG TERME

Il faut distinguer le court terme du moyen/long terme. À court terme, l'euro et les rendements obligataires ont chuté, tandis que les actions ont fortement progressé. D'ailleurs, selon l'expérience passée mais récente, les marchés boursiers américains et japonais ont singulièrement été les grands bénéficiaires de la mise en œuvre de la politique monétaire quantitative, indépendamment des fondamentaux. On en attend des effets positifs de richesse, de relance des exportations, de réduction des coûts de financement et de remontée des prix importés. Ces effets favorables sont appelés à soutenir progressivement l'investissement et la consommation, donc la croissance et l'inflation. Cependant, les taux d'intérêt étaient déjà proches de zéro, même si l'action de la BCE renforce la pression baissière. De plus, l'impact de la hausse des prix des actifs sur la consommation est a priori plutôt faible en Europe.

RECU DE L'EURO, MÉCANISME LE PLUS EFFICACE

A contrario, le renforcement de la baisse de l'euro, surtout en change effectif⁽⁶⁾ (associé au recul de l'euro contre toutes devises), est probablement le mécanisme le plus efficace, même si ces effets ne doivent pas être surestimés. Une dépréciation de 10% du taux de change effectif de la monnaie unique produirait ainsi dans la zone euro entre 0,5 et 0,8 point d'inflation en plus, tout en apportant entre 0,3 et 0,5 point supplémentaire de croissance au bout d'un an. Le taux de change effectif nominal de l'euro s'est déprécié de 10,8% en an. Cette baisse s'est d'ailleurs amplifiée depuis le début de l'année.



14 MONÉTISATION DE LA DETTE EUROPÉENNE

EFFETS DIFFÉRENTS SUIVANT LES PAYS EUROPÉENS

La borne haute d'estimation pour l'inflation est probablement un majorant, dans la mesure où la pression concurrentielle et les surcapacités mondiales de production se sont accrues depuis les périodes de référence des travaux économétriques (2003 et 2007). De plus, s'y ajoute l'effort de marge que les économies exportant vers la zone euro pourraient être amenées à accomplir, face au renchérissement du coût de leurs exportations. Enfin, cette dépréciation exerce des effets d'ampleur différente selon les économies de la zone euro. Ce dernier phénomène s'explique d'une part, par la sensibilité spécifique des exportations de chaque pays à l'évolution de leurs prix, qui dépend notamment de leur niveau de gamme de production, d'autre part, par l'impact sur l'inflation que peut exercer cette dépréciation. Ainsi, l'impact sur la croissance en Espagne du recul du taux de change effectif serait faible, du fait d'un effet inflationniste plus élevé. A contrario, il serait de 0,4 point en Allemagne et en Italie et de 0,2 point en France.

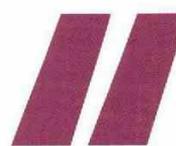
RISQUE DE GUERRE DES CHANGES ?

Le changement graduel d'orientation monétaire de la Fed vers un durcissement prudent de sa politique maintiendrait une pression à la baisse sur l'euro. Pour autant, l'augmentation de l'excédent courant européen devrait limiter ou interrompre cette dépréciation. De même, la tendance à la valorisation boursière pourrait attirer des capitaux étrangers qui s'ajouteraient à cet excédent. L'efficacité de cet objectif de change «très implicite» de la BCE dépendra vraisemblablement surtout de l'incapacité ou du refus stratégique des autres zones économiques de provoquer, en rétorsion, des mécanismes en chaîne de dévaluations compétitives ou de protectionnisme. D'ailleurs, les politiques monétaires des

différentes zones économiques, notamment aux Etats-Unis et au Japon, apparaissent d'ores et déjà beaucoup moins coopératives et coordonnées qu'auparavant.

IMPACTS FAVORABLES SUR L'ACTIVITÉ

La lutte contre la déflation passe surtout par la redynamisation de la croissance. Les impacts réunis et généralement anticipés (cf. le tableau récapitulatif page 15) de la baisse du prix du pétrole et du recul de l'euro en change effectif seraient significatifs. Ils apporteraient un surcroît d'activité dans la zone euro à l'échéance d'un an d'environ un point de PIB ex-ante. Outre la pression baissière sur les taux d'intérêt, s'y ajouterait l'effet éventuel et plutôt progressif du plan Juncker, dans un contexte où l'austérité budgétaire tendrait à s'assouplir nettement en Europe. De plus, la nouvelle Commission Européenne cherche désormais à faire un meilleur usage de la flexibilité⁽⁷⁾ dans le cadre du Pacte de stabilité et de croissance. Son objectif est de prendre en compte l'investissement, les réformes structurelles et le cycle économique dans un sens plus favorable à la croissance. La complexité du dispositif de surveillance budgétaire des États (avec notamment la notion de déficit structurel) s'est donc accrue, en créant de nombreuses exemptions et des marges d'appréciations, en raison des concepts utilisés et de la multiplicité des cas.

 LA TENDANCE À LA VALORISATION BOURSIÈRE POURRAIT ATTIRER DES CAPITAUX ÉTRANGERS QUI S'AJOUTERAIENT À CET EXCÉDENT.

(7) La nouvelle Commission Européenne (COM 2015, 12 final provisionnel) a précisé le 13 janvier 2015 la façon dont elle comptait appliquer la marge de «flexibilité» permise par les règles du Pacte de Stabilité et de Croissance. Elle a notamment décidé : que les investissements réalisés ou financés dans le cadre du Fonds Européen d'Investissement Stratégique ne seront pas pris en compte dans le calcul du déficit et de la dette publique ; qu'il sera tenu compte des projets de réforme structurelle pour évaluer la situation budgétaire ; que la position dans le cycle fera l'objet d'une appréciation dépendant du contexte et des circonstances (matrice des situations). Cependant, cette flexibilité ne s'applique pas aux États en procédure pour déficit excessif (PDE), à l'image de la France. Ils sont alors tenus de réaliser un effort structurel d'au moins 0,5 point de PIB chaque année en vue d'atteindre leur objectif à moyen terme, l'effort structurel étant le principal instrument sur lequel se fonde la Commission dans son évaluation des trajectoires budgétaires des États.

ÉCONOMIE

Tableau. Impacts moyens généralement anticipés
 (Source : BPCE, Direction des Études, Veille et Prospective, Pôle Stratégie.)

	PIB (*)	Prix	Quand
Recul de l'euro en change effectif (-10%)	+0,5	0,5%	2015
Baisse des prix du pétrole de 40%	+0,6 à +0,8	-0,6%	2015
Plan Juncker	+0,4	Positif	2015-2016
Assouplissement de l'austérité budgétaire	Positif	Positif	2015-2016
"Quantitative Easing" de la BCE	Effets euro + crédits ?	"Ancrage" anticipations de prix	2015-2016
Total	+1,5	Positif	2015-2016

(*) en points de PIB sur 1 ou 2 ans.

REDYNAMISATION DU CRÉDIT ?

À moyen terme, l'impact économique de la politique monétaire quantitative est plus difficile à cerner, surtout pour que les liquidités déversées se transforment en crédits. La redynamisation progressive du crédit, moteur de l'investissement, donc de l'activité, devrait certes profiter du renforcement de la solidité du système bancaire et de la bonne marche vers l'union bancaire. Cela prendra cependant du temps, car tout dépend de l'amélioration perçue des perspectives économiques et de la confiance des agents privés à travers la demande de crédits. S'y ajoute la poursuite du processus de désendettement privé, selon les pays concernés et selon l'ampleur de la correction à apporter au surendettement antérieur des entreprises ou des ménages.

LA QUESTION DES CONTRAINTES RÉGLEMENTAIRES

De plus, du côté de l'offre, les contraintes réglementaires imposées aux banques et aux assureurs ne favorisent pas facilement la substitution dans leurs bilans entre, d'une part,

des dettes publiques qu'ils doivent conserver, et d'autre part, des crédits ou des actifs boursiers qui financent l'économie. Cela est dû aux contraintes assurantielles de Solvency 2 et au ratio bancaire de liquidité de Bâle 3, sans parler du TLAC (total loss-absorbing capacity) et de l'ajout de cous-ins supplémentaires exigés par les superviseurs nationaux. Cependant, après plus de cinq ans de vif recul, les flux de nouveaux crédits, que ce soit à destination des entreprises ou des ménages, s'orientent timidement à la hausse⁽⁸⁾.



(8) Le « deleveraging bancaire » semble ainsi ralentir. Alors qu'en 2006, le crédit au secteur privé résident représentait un peu moins de huit fois le montant du capital et des réserves des institutions financières et monétaires (IFM), ce multiple est tombé à environ 4,6 en 2014, signe du fort recul des crédits au secteur privé résident dans les bilans des IFM. Depuis trois mois, ce ratio s'est stabilisé sans toutefois s'inverser. Point favorable à remarquer, l'objectif de financement de l'investissement contribuerait à soutenir la demande de crédit émanant des sociétés non financières.

16 MONÉTISATION DE LA DETTE EUROPÉENNE



1.4 / UNE QUESTION DE CRÉDIBILITÉ À MOYEN/LONG TERME ?

LA BCE, PRENEUR DE RISQUE D'INSOLVABILITÉ SOUVERAINE ?

Les dangers sont plutôt à moyen/long terme qu'à court terme, du fait actuellement de l'absence d'anticipation d'inflation et de la difficulté de voir apparaître une boucle salaires-prix à ce stade si peu avancé du cycle économique

dans les pays développés. La BCE met pourtant à terme sa crédibilité et son indépendance monétaire en jeu, particulièrement en se plaçant comme un preneur de risque en dernier ressort, du fait de la fongibilité implicite mais ultime de l'actif des différentes Banques centrales nationales (BCN). En cas d'insolvabilité « technique/théorique⁽⁹⁾ » de ces dernières venant de défauts souverains, c'est-à-dire de pertes avérées non couvertes par leurs capitaux statutaires et leurs réserves, cette monétisation de la dette publique lui ferait directement courir un risque à son bilan. Cependant une banque centrale ne peut a priori jamais faire faillite, du fait de son privilège exorbitant de création monétaire (capacité à recourir au seigneurage⁽¹⁰⁾, c'est-à-dire à la « planche à billets ») ou de la nécessité pour un État de renflouer sa BCN en levant davantage d'impôts.

UNE QUESTION DE CONFIANCE DANS LA MONNAIE

De même, la BCE ne procède pas à une « pure opération de monétisation » de la dette publique, puisqu'elle l'achète sur le marché secondaire et la porte durablement à son bilan. La solvabilité des États n'est donc pas directement améliorée par le seigneurage, car la BCE n'annule pas, en les détruisant, les titres publics achetés : les États concernés doivent encore en assurer le service, en payant les intérêts. Seul le risque de crise de liquidité, c'est-à-dire l'impossibilité de trouver un acquéreur privé pour cette dette publique, est réduit. La dette publique n'est pas complètement remplacée par la monnaie. C'est néanmoins une opération de refinancement par création monétaire, qui consiste à transformer en actifs liquides des titres publics (et privés) à échéance lointaine, donnant ainsi une forme « d'absolution » au laxisme des pays

(9) La notion de capital appliquée aux banques centrales est très éloignée de celle venant de la comptabilité privée. Le capital d'une banque centrale peut devenir négatif, sans pour autant que son bon fonctionnement soit remis en question.

(10) Le seigneurage est le privilège par lequel l'émetteur de la monnaie (ou le « faussaire », s'il ne s'agit pas d'une Banque centrale) peut capter une partie des richesses de manière invisible. Il tend à générer de l'inflation et s'assimile à un impôt sans progressivité possible. Économiquement inefficace (puisque'il n'est pas le reflet d'une création de richesse), socialement inégalitaire (avec des gagnants et des perdants) et profondément antidémocratique (sans existence légale, car non voté par un parlement), il débouche sur une taxation implicite par l'inflation, tout en étant incompatible avec le juste principe de la territorialité de l'impôt dans le cas de l'Union monétaire. Ainsi, dès lors qu'une monnaie commune est adoptée, un État quelconque pratiquant le financement budgétaire par le seigneurage lèverait un impôt invisible sur les citoyens des autres nations. L'usage abusif du pouvoir de création monétaire par l'État/Banque centrale (la Banque centrale et l'État étant alors confondus comme un agent économique unique) accroît l'offre de monnaie. Ceci est alors la cause profonde de la plupart des périodes d'inflation élevée et d'hyper-inflation.

ÉCONOMIE

17

bénéficiaires de ces financements. La différence tient aussi aux volumes concernés et au fait que les titres souverains achetés, qui présentent à terme de sérieux risques de décote et/ou d'illiquidité (par exemple, en cas de nouvelle restructuration de la dette grecque, cette dernière n'étant toujours pas soutenable à moyen terme : elle représente 175 % du PIB de 2014, soit 317 milliards d'euros ; elle est détenue à 77 % par le secteur public, la BCE⁽¹¹⁾ en ayant 8 %, comme le FMI), sortent des bilans des institutions financières, à l'inverse des simples opérations de refinancement où ils sont des garanties. En conséquence, même en l'absence d'annulation stricte de la dette publique achetée (volontairement par la BCE ou subie par défaut souverain d'un ou plusieurs États), la question de l'indépendance financière de la BCE serait potentiellement surtout posée à terme à travers la pérennité de la confiance dans la monnaie, que pourrait traduire un effondrement continu mais forcément non souhaité de l'euro.

LA NOTION DE VALEUR DE LA MONNAIE, BIEN COLLECTIF PAR EXCELLENCE

En effet, la valeur de ce « bien collectif » qu'est la monnaie fiduciaire (elle n'a plus de valeur intrinsèque, depuis la démonétisation de l'or) repose éminemment sur la confiance. La monnaie assure pratiquement trois fonctions, celle d'unité de mesure (elle permet de fixer le prix des biens et services), celle d'intermédiaire des échanges (la marchandise est acquise par échange contre de la monnaie) et celle d'instrument de réserve de valeur (la monnaie peut être thésaurisée, en vue d'achats futurs). Sa solidité ou son pouvoir d'achat, dont l'érosion peut venir d'une inflation durable et/ou de la dépréciation tendancielle du change, est

LE SOUHAIT QUE LA BANQUE CENTRALE SOIT SOUMISE À L'ÉTAT EST UNE TRADITION APPAREMMENT TRÈS FRANÇAISE, QUI RAPPELLE QUE LA BANQUE DE FRANCE LE FUT AU COURS DES SIÈCLES PRÉCÉDENTS.

assurée par la stabilité du système bancaire et financier et notamment par celle des prix. Celle-ci est théoriquement garantie par l'indépendance politique/économique de la Banque centrale, tout comme un raisonnement similaire⁽¹²⁾ avait conduit au 18^{ème} siècle à l'idée que la justice devait l'être dans son domaine d'intervention vis-à-vis d'un gouvernement, par principe dans une démocratie. Cela n'exclut pas la nécessité du contrôle politique et encore moins l'obligation de rendre des comptes aux citoyens ou à leurs représentants⁽¹³⁾. Le souhait que la Banque centrale soit soumise à l'État est une tradition apparemment très française, qui rappelle que la Banque de France le fut au cours des siècles précédents. Il est vrai que Napoléon avait créé cette institution pour financer ses conquêtes. La Banque centrale, qui est chargée de la politique monétaire à travers la maîtrise de la masse monétaire, a classiquement trois fonctions principales : émettre la monnaie fiduciaire, assurer la supervision du système financier et jouer le rôle de prêteur en dernier ressort en cas de crise systémique.

(11) La BCE, créancier préférentiel comme le FMI, dépasse pour la Grèce sa limite d'intervention de 33 % par émetteur : elle doit attendre le mois de juillet pour que certains achats dans le cadre du SMP (Securities Markets Programme) arrivent à échéance, avant de pouvoir acheter de nouveau de la dette grecque. Elle a donc récemment décidé d'augmenter de 500 millions d'euros le plafond du mécanisme de fourniture de liquidités d'urgence (ELA) versées aux banques grecques, mécanisme exceptionnel (dont la responsabilité incombe cependant aux BCN concernées) qui revient implicitement à financer directement l'État grec via les banques commerciales, même si les montants sont encore faibles, afin d'éviter de violer le traité européen.

(12) Dans certains domaines, il est considéré que le pouvoir est mieux exercé par des « sages » que par des élus, l'indépendance des sages étant généralement garantie par des exigences explicites ou implicites de compétence technique et des garanties procédurales comme la collégialité, la pluralité des autorités de désignation, la longueur du mandat, le fait que ce dernier ne puisse être prorogé.

(13) Sur cette question, la BCE semble faire preuve d'une certaine forme de déficit démocratique, en comparaison de la Réserve fédérale américaine. En effet, si la FED doit rendre compte annuellement de sa politique devant le Congrès des États-Unis, qui a de plus le pouvoir de modifier ses statuts, la BCE n'a véritablement de compte à rendre à personne, y compris au Parlement européen.



18 MONÉTISATION DE LA DETTE EUROPÉENNE

LE RISQUE DU CYCLE ÉLECTORAL

Cette indépendance de la Banque centrale repose fondamentalement sur l'idée que, dans une démocratie, la compétition électorale peut être un des principaux déterminants de l'inflation, du fait de la tentation de relancer l'économie réelle par la mise en œuvre d'une politique monétaire déstabilisante ou simplement inefficace. Dans ce cas, tout gouvernement serait incité à « tricher » pour se maintenir au pouvoir, en menant une politique monétaire plus expansionniste que celle qui lui permettrait de respecter la cible d'inflation annoncée au départ. Dès lors, compte tenu des anticipations rationnelles et/ou adaptatives des agents économiques, cette politique « discrétionnaire » ne marcherait qu'une seule fois. À plus ou moins long terme, en raison de la neutralité de la monnaie et de l'existence d'une dichotomie entre sphère réelle et sphère financière, elle perdrait de son efficacité et se traduirait par un niveau d'inflation beaucoup plus élevé, pour un taux de chômage revenu à son niveau naturel. Ainsi, en l'absence de pré-engagement de l'État quant à une règle stricte de politique monétaire, les tensions inflationnistes seraient plus importantes et plus fréquentes.

LA NÉCESSITÉ D'UN JEU NON COOPÉRATIF ENTRE GOUVERNEMENTS ET BANQUE CENTRALE

De plus, cette indépendance politique de la Banque centrale évite l'autre tentation dramatique du financement continu des déficits budgétaires par le seignuriage. Elle permettrait même de renforcer la discipline budgétaire⁽¹⁴⁾, en introduisant un jeu non-coopératif entre gouvernements et Banque centrale : cela tendrait à obliger l'État à garantir la soutenabilité de la dette publique et à constituer des « réserves » en période faste, afin de conserver des marges de manœuvre en période de récession. La théorie économique prête ainsi à une Banque centrale indépendante la crédibilité qu'un gouvernement n'a pas concernant la gestion de la monnaie, sauf peut-être en cas d'équilibre de sous-emploi keynésien⁽¹⁵⁾, lié à une insuffisance de demande effective. Il en résulte une séparation claire des objectifs relevant de la politique monétaire et de la politique budgétaire : à la première, la lutte contre l'inflation et le risque d'instabilité financière ; à la seconde, la croissance économique et le plein-emploi. Ainsi, la BCE, dont le mandat de stabilité des prix est impératif, contrairement à la non-hiérarchisation de celui de la Réserve fédérale américaine⁽¹⁶⁾, obéit à une règle de

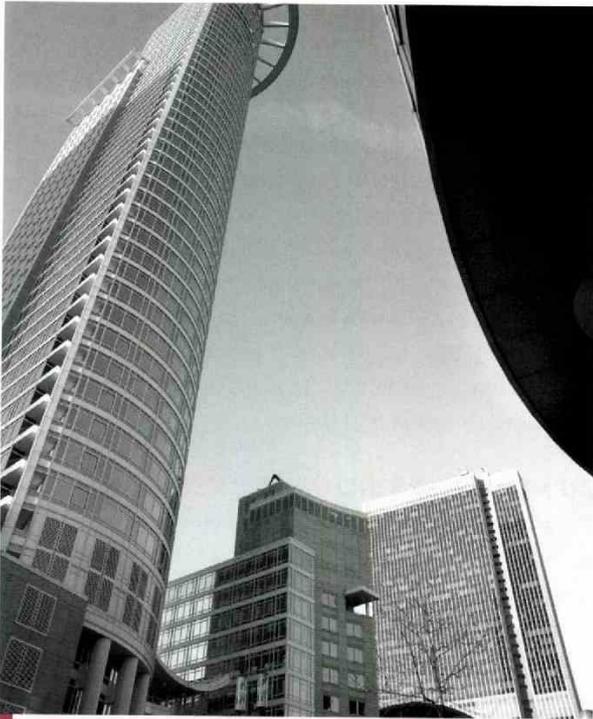
(14) Agnès Bénassy-Quéré et Jean Pisani-Ferry (1994) ont « cherché à vérifier empiriquement l'impact disciplinant de l'indépendance des banques centrales sur les finances publiques. En régressant des indicateurs d'indépendance de banque centrale sur le solde primaire (déficit public hors charge d'intérêts), ils confirment à minima l'influence positive d'une banque centrale indépendante sur les dérapages budgétaires des gouvernements : les pays ayant connu une forte hausse de leur solde primaire sont ceux dont les banques centrales sont faiblement ou moyennement indépendantes, alors que les pays ayant respecté une certaine discipline budgétaire sont plutôt ceux côtoyant une banque centrale indépendante (à l'exception du Japon) ».

(15) Cependant, les théories préconisant l'indépendance de la banque centrale comme moyen d'assurer la stabilité des prix supposent que l'inflation serait « toujours et partout un phénomène monétaire », selon la formule de Milton Friedman (1963), alors que d'autres facteurs d'explication existent : rôle de la demande, des coûts, de facteurs structurels comme les structures de marché... Derrière cette idée se cache l'hypothèse implicite de plein emploi des facteurs de production, hypothèse qui n'est pas toujours satisfaite. Par conséquent, dans le cas où une économie n'aurait pas atteint son niveau de croissance potentielle, une politique monétaire discrétionnaire, qu'elle soit menée par une banque centrale indépendante ou bien même par un gouvernement, pourrait affecter l'économie réelle et réduire le chômage. De même, une politique de règle monétaire (objectif d'inflation de 2%) apparaît inefficace face à un choc d'offre, à l'image des deux chocs pétroliers de 1973-74 et 1979-80 (hausse des coûts de production, donc des prix, réduisant le niveau d'emploi). Elle conduirait à assurer la stabilité des prix au détriment d'une plus grande variabilité de la production et de l'emploi, entraînant dans ce cas une plus faible adaptabilité de l'économie. A contrario, une politique discrétionnaire entretenant l'ambiguïté sur la priorité à accorder aux objectifs de croissance économique et de stabilité des prix retrouverait de l'efficacité, même si elle rendait possible l'apparition de cycles politico-économiques. D'autres limites théoriques peuvent être citées, comme d'une part le problème de coordination des politiques monétaire et budgétaire, et d'autre part, le manque de souplesse lié à l'attribution ex ante d'un instrument à un seul objectif de stabilité des prix.

(16) La Réserve fédérale américaine peut librement décider de privilégier l'une des quatre missions qui lui ont été confiées : favoriser la croissance, l'emploi, la stabilité des prix et le bon fonctionnement du secteur bancaire et financier. Son programme de rachat massif de la dette américaine n'est pas inscrit dans ses statuts. Une telle pratique fait figure d'exception historique plutôt que d'habitude. Elle s'oppose ainsi à l'esprit d'équilibre des pouvoirs, fondement de l'institution, qui implique une séparation entre la Banque centrale et le gouvernement.

ÉCONOMIE

19



Siège bancaire à Francfort.

stricte indépendance à l'égard du politique. Son indépendance, supérieure à celle de la Bundesbank, est une garantie contre la tendance traditionnelle de certains États-membres à monétiser la dette publique. Cela renforce sa crédibilité et celle de la monnaie unique, alors même que la zone euro n'est pas dotée d'un gouvernement fédéral.

LE RISQUE DE L'EFFONDREMENT DE L'EURO

Cette fuite en avant monétaire pourrait déboucher à terme sur une perte de crédibilité de la BCE, si la baisse de l'euro se prolongeait, sans qu'apparaisse une correction de la dérive des dépenses publiques des États-membres et sans que le déversement de liquidités conduise à une redynamisation du crédit, donc de l'investissement. Dans ce cas, il en résulterait un effondrement de l'euro, qui serait alors la traduction d'une véritable perte de confiance dans la monnaie, donc

d'inflation importée et durable, menant à l'hyperinflation et à des bulles d'actifs, c'est-à-dire à des situations d'anxiété permanente, d'injustice sociale et d'incapacité à calculer des projets économiques rentables. S'y ajouterait le risque d'émergence d'une guerre des monnaies. C'est le syndrome des États « passagers clandestins », qui exportent, par la dévaluation du change, leurs dérives internes plutôt que d'opérer les réformes structurelles nécessaires.

UNE STRATÉGIE TEMPORAIRE, CONTEXTUELLE ET CONDITIONNELLE

Ce rôle dangereux de monétisation des dettes publiques doit être temporaire, contextuel et conditionnel. Dans la conception classique, cette stratégie ne peut théoriquement se justifier que pour lutter contre l'émergence d'une déflation ou contre l'implosion d'un système bancaire en déshérence. Elle conduit la Banque centrale à apporter en urgence la liquidité nécessaire, tout en s'interdisant de résoudre durablement les problèmes de solvabilité privée ou publique. La banque centrale n'est en effet le prêteur en dernier ressort que des banques commerciales et non de tout le secteur financier. Elle n'assure cette fonction que pour pallier le risque d'illiquidité, c'est-à-dire celui de ne pas trouver temporairement les ressources nécessaires pour payer ses créanciers, et non celui d'insolvabilité. Au-delà, la crise financière récente a montré que le système financier bénéficiait d'une garantie publique implicite. En cas de réalisation de ce risque, les États puisent dans leur matière fiscale pour éviter la faillite d'institutions financières, surtout si elles sont considérées comme susceptibles d'entraîner avec elles le reste du système financier.

NE PAS SE SUBSTITUER À L'ABSENCE DE RÉFORMES STRUCTURELLES

La politique monétaire n'est pas omnipotente. Elle doit éviter l'aléa moral de l'acceptation coupable de la dérive des dépenses publiques, dérive qui relève de la tentation implicite de certains gouvernements européens. Elle ne peut pas se substituer à l'absence de réformes structurelles, qui visent à accroître la croissance potentielle d'un pays et qui permettent



20 MONÉTISATION DE LA DETTE EUROPÉENNE



ultérieurement de profiter plus largement d'un nouveau cycle d'expansion, en rapprochant davantage une offre compétitive d'une demande solvable. La crédibilité d'une banque centrale repose non seulement sur la stabilité des prix mais également, depuis la crise financière de 2008, sur sa capacité à stabiliser le système financier, c'est-à-dire à éviter les bulles spéculatives et à renoncer aux politiques permissives d'excès de liquidités, sous couvert de soutenir l'activité, donc l'emploi.

NOUVEAU DILEMME DÉFLATION/BULLES SPÉCULATIVES ?

À l'ancien dilemme de court terme inflation/chômage (courbe de Phillips⁽¹⁷⁾), auquel les Banques centrales avaient renoncé pour se concentrer sur l'objectif de stabilité des prix à moyen terme, se substitue un nouveau : celui de l'arbitrage entre la lutte contre la déflation à court terme (se résumant implicitement aussi au soutien de l'emploi, donc à la diminution du chômage) et le risque d'engendrer des bulles spéculatives d'actifs (actions, obligations, immobilier) par un excès de liquidités, dans lequel la BCE semble désormais engager sa crédibilité, après la Réserve fédérale américaine, la BOE (Royaume-Uni) et la BOJ (Japon).

AU MOINS TROIS INCITATIONS PERVERSES

Cette politique extrême de facilités monétaires comporte au moins trois incitations perverses, outre le fait de ne pas tenir compte des conditions macroéconomiques disparates entre les pays membres (risque d'accroissement de la fragmentation entre les pays du centre et ceux du sud). D'abord, cela peut pousser des États-membres, qui connaissent des déficits jumeaux à la fois extérieurs et publics, à ne pas réformer leur finance publique, du fait d'un service de la dette rendu peu coûteux par la répression financière. À terme, cela peut engendrer une interférence opaque et dangereuse entre politique monétaire et politique budgétaire, par la monétisation explicite ou implicite des dettes publiques.

ACCROISSEMENT CONSIDÉRABLE DES RISQUES DE CRÉDIT, DE MATURITÉ OU DE LEVIER

Ensuite, cela peut créer une déconnexion dangereuse entre les marchés financiers et l'économie réelle, avec l'émergence corrélée de bulles boursières, obligataires et immobilières,

(17) La courbe de Phillips traduit l'arbitrage qui peut exister à court terme entre chômage et inflation (ou bien entre inflation et inflation anticipée). C'est une relation empirique négative (relation décroissante) entre le taux de chômage et l'inflation (taux de croissance des salaires nominaux) : au-delà d'un certain niveau de chômage, les salariés ne sont plus en position de force pour exiger une hausse de salaire, le partage des gains de productivité s'effectuant alors en faveur de l'entreprise. Les banques centrales, par souci d'indépendance et de crédibilité, ont renoncé à utiliser l'inflation pour réduire à court terme le chômage, de manière à assurer la stabilité des prix à moyen terme au voisinage de 2%. Actuellement, même lorsque le chômage devient très faible, l'inflation ne réapparaît pas, du fait de l'accroissement de la concurrence mondiale par les coûts, de la perte de pouvoir de négociation des salariés et du phénomène des dérèglements.

ÉCONOMIE

21

sans lien avec la croissance économique. Enfin, la chute drastique des taux réels et l'aplatissement de la courbe des taux d'intérêt ne favorisent pas une sélection clairvoyante de projets rentables et risqués à long terme : ces projets plus ambitieux seraient pourtant susceptibles d'accroître la croissance potentielle des États-membres. Des taux d'intérêt maintenus très bas pendant une période trop longue finissent souvent par mettre en danger la stabilité financière, car la recherche de rendement incite les opérateurs de marchés financiers à prendre trop de risques de crédit, de maturité ou de levier.

LA BCE, FORCÉMENT VIGILANTE

On peut supposer que la BCE restera vigilante sur tous ces points, car il s'agit de son indépendance politique et de sa crédibilité monétaire, dont dépend la poursuite du processus européen d'intégration. La difficulté apparaîtra notamment quand il s'agira de mettre un terme à cette politique de facilités monétaires extrêmes, à l'exemple du revirement monétaire en cours de la Réserve fédérale américaine. La solution passe aussi impérativement par l'élaboration d'une

 **DES TAUX D'INTÉRÊT
MAINTENUS TRÈS BAS
PENDANT UNE PÉRIODE
TROP LONGUE FINISSENT SOUVENT
PAR METTRE EN DANGER LA
STABILITÉ FINANCIÈRE.**

stratégie cohérente et partagée⁽¹⁸⁾ de convergence européenne et par la poursuite des réformes structurelles, sans lesquelles les risques pris par la BCE n'auraient pas de sens. Cette stratégie nécessite des avancées supplémentaires en matière de fédéralisme européen et d'harmonisation économique, ainsi que dans le rapprochement des mécanismes du marché du travail, qui déterminent la formation des coûts. Dans le cas contraire, les doutes sur l'avenir de la zone euro perdureront, avec le risque de remettre en cause, à long terme, l'existence même de la monnaie unique.

(18) En effet, la configuration institutionnelle de la zone euro, où la politique monétaire unique est gérée par la BCE et les politiques budgétaires menées par les gouvernements, rend encore plus complexe la question de la coordination des politiques conjoncturelles. La BCE est dans l'obligation de tenir compte des situations économiques et budgétaires de chaque État-membre pour mettre en œuvre une politique monétaire adéquate.

**FRANCE**

Réformes : les devoirs de vacances des ministres

● Le gouvernement est réuni, ce vendredi, en séminaire pour préparer les grands dossiers d'une rentrée qui s'annonce compliquée.

POLITIQUE

Avant de laisser partir ses ministres en vacances, le président de la République les réunit, ce vendredi, à l'Élysée pour un séminaire de travail dans la foulée du Conseil des ministres. Objectif : trouver les suites à donner aux réformes pour la deuxième partie de l'année et aborder au mieux la rentrée, qui s'annonce très délicate sur le front économique et social. Plusieurs poids lourds du gouvernement ont tout particulièrement du pain sur la planche dans les domaines économiques et sociaux

● LE PÉRIMÈTRE DE LA LOI MACRON 2 FAIT DÉBAT

Le ministre de l'Économie n'a pas fini de concrétiser sa première loi – la plupart des décrets d'application devraient être pris entre cet été et la fin de l'année – qu'il est déjà en train de préparer un futur texte, cette fois sur le numérique et l'innovation. Les contours de ce projet de loi sont encore flous, d'autant que

« toutes les réformes envisagées n'ont pas vocation à passer par une loi », précise l'entourage d'Emmanuel Macron. Celui-ci a tout de même l'intention de présenter un texte d'envergure à l'automne pour « poursuivre le travail qui a été engagé avec la loi sur la croissance et l'activité ». Il devrait traiter à la fois de l'accès aux données publiques, de la modernisation de certains marchés, comme l'énergie et les transports. Et du marché du travail. Sur ce sujet, la réflexion n'est pas encore aboutie, mais Bercy travaille sur une meilleure articulation entre les différentes formes de travail qui cohabitent en France : salariat, autoentrepreneur, portage salarial... « Nous avons besoin d'un nouveau logiciel », répète Emmanuel Macron depuis quelques jours, sans en dire plus à ce stade.

● TRAVAIL : DONNER PLUS DE PLACE AUX ACCORDS D'ENTREPRISE

Le gouvernement a commandé à l'ancien directeur du Travail Jean-



Denis Combrexelle un rapport sur la place des accords d'entreprise et de branche par rapport à la loi. Les conclusions sont attendues pour la rentrée. A ce stade, le Premier ministre n'a pas dévoilé ses intentions sur l'éventualité d'un projet de loi qui s'inspirerait du rapport, mais tout porte à croire que le rapport aura des suites importantes, en particulier pour laisser davantage de liberté aux entreprises sur le terrain pour négocier avec leurs syndicats des accords dérogatoires à la loi. Le patronat soutient cette hypothèse depuis longtemps. Toute la question est de savoir quelle serait l'étendue des sujets sociaux qui pourraient être négociés directement avec les syndicats de l'entreprise. Il faudra aussi prévoir des dispositifs spécifiques en l'absence de syndicats.

● POLÉMIQUE SUR LA LOI SANTÉ

Marisol Touraine va devoir batailler sur plusieurs fronts. Tout d'abord face aux buralistes bien

décidés à obtenir la peau du fameux « paquet neutre », le paquet de cigarettes sans logo, dont l'entrée en vigueur est prévue pour mai 2016 dans le projet de loi santé. Ce texte a été voté au printemps par l'Assemblée mais arrive en séance plénière au Sénat début septembre. En commission ce mois-ci, les élus de la Haute Assemblée avaient supprimé cette mesure emblématique. Dans le même temps, Marisol Touraine devra croiser le fer avec les représentants des médecins, toujours très hostiles à la généralisation du tiers payant, prévue également par le projet de loi, et plus demandeurs que jamais d'une revalorisation des honoraires des praticiens libéraux. Sachant que des élections professionnelles se tiennent en octobre, la négociation ne s'ouvrira qu'après. Enfin et surtout, la ministre de la Santé doit détailler en septembre les économies prévues sur l'assurance-maladie en 2016. L'équation s'annonce très difficile à résoudre pour les hôpitaux.



Le ministre de l'Économie, Emmanuel Macron, prépare un texte sur le numérique et l'innovation. Le ministre des Finances, Michel Sapin, s'attelle à la transparence de la vie économique. Photo Alain Jocard/AFP

● EXAMEN HOULEUX EN VUE SUR LE BUDGET 2016

Les discussions budgétaires de l'automne s'annoncent difficiles, entre l'aile gauche du PS, qui demande une réorientation des aides aux entreprises, et le gouvernement qui ne veut pas remettre en cause le pacte de responsabilité. De nouveaux volets de ce pacte doivent être votés à l'automne (nouveaux allègements de charges et de la « C3S », un impôt sur la production payé par les entreprises). Le PS a posé les bases de la négociation, en adoptant lundi un document recommandant une réorientation de ces aides vers les ménages et l'investissement public. Le projet de loi de finances, attendu en Conseil des ministres le 30 septembre,

devrait par ailleurs poser les premiers jalons vers la mise en place du prélèvement à la source. Mais il ne s'agira au mieux que de nouvelles mesures afin d'encourager la déclaration en ligne et la mensualisation, en attendant la publication d'un Livre blanc courant 2016. Côté fiscalité des entreprises, des dispositions anti-optimisation sont attendues dans le cadre du projet BEPS de l'OCDE. Le « reporting » par pays, par exemple, pourrait en faire partie. Enfin, le ministre des Finances va s'atteler à la loi Sapin 2 sur la transparence dans la vie économique. Ce texte prévoit notamment la création d'un répertoire numérique des lobbys et d'une Agence nationale de détection et de prévention de la corruption. — *M. B., S. D. et I. F.*



Réformes : les devoirs de vacances des ministres



Le gouvernement est réuni, ce vendredi, en séminaire pour préparer les grands dossiers d'une rentrée qui s'annonce compliquée.

Avant de laisser partir ses ministres en vacances, le président de la République les réunit, ce vendredi, à l'Elysée pour un séminaire de travail dans la foulée du Conseil des ministres. Objectif : trouver les suites à donner aux réformes pour la deuxième partie de l'année et aborder au mieux la rentrée, qui s'annonce très délicate sur le front économique et social. Plusieurs poids lourds du gouvernement ont tout particulièrement du pain sur la planche dans les domaines économiques et sociaux

Le périmètre de la loi Macron 2 fait débat

Le ministre de l'Economie n'a pas fini de concrétiser sa première loi - la plupart des décrets d'application devraient être pris entre cet été et la fin de l'année - qu'il est déjà en train de préparer un futur texte, cette fois sur le numérique et l'innovation. Les contours de ce projet de loi sont encore flous, d'autant que « toutes les réformes envisagées n'ont pas vocation à passer par une loi », précise l'entourage d'Emmanuel Macron. Celui-ci a tout de même l'intention de présenter un texte d'envergure à l'automne pour « poursuivre le travail qui a été engagé avec la loi sur la croissance et l'activité ». Il devrait traiter à la fois de l'accès aux données publiques, de la modernisation de certains marchés, comme l'énergie et les transports. Et du marché du travail. Sur ce sujet, la réflexion n'est pas encore aboutie, mais Bercy travaille sur une meilleure articulation entre les différentes formes de travail qui cohabitent en France : salariat, autoentrepreneur, portage salarial... « Nous avons besoin d'un nouveau logiciel », répète Emmanuel Macron depuis quelques jours, sans en dire plus à ce stade.

Travail : donner plus de place aux accords d'entreprise

Le gouvernement a commandé à l'ancien directeur du Travail Jean-Denis Combrexelle un rapport sur la place des accords d'entreprise et de branche par rapport à la loi. Les conclusions sont attendues pour la rentrée. A ce stade, le Premier ministre n'a pas dévoilé ses intentions sur l'éventualité d'un projet de loi qui s'inspirerait du rapport, mais tout porte à croire que le rapport aura des suites importantes, en particulier pour laisser davantage de liberté aux entreprises sur le terrain pour négocier avec leurs syndicats des accords dérogatoires à la loi. Le patronat soutient cette hypothèse depuis longtemps. Toute la question est de savoir quelle serait l'étendue des sujets sociaux qui pourraient être négociés directement avec les syndicats de l'entreprise. Il faudra aussi

prévoir des dispositifs spécifiques en l'absence de syndicats.

Polémique sur la loi santé

Marisol Touraine va devoir batailler sur plusieurs fronts. Tout d'abord face aux buralistes bien décidés à obtenir la peau du fameux « paquet neutre », le paquet de cigarettes sans logo, dont l'entrée en vigueur est prévue pour mai 2016 dans le projet de loi santé. Ce texte a été voté au printemps par l'Assemblée mais arrive en séance plénière au Sénat début septembre. En commission ce mois-ci, les élus de la Haute Assemblée avaient supprimé cette mesure emblématique. Dans le même temps, Marisol Touraine devra croiser le fer avec les représentants des médecins, toujours très hostiles à la généralisation du tiers payant, prévue également par le projet de loi, et plus demandeurs que jamais d'une revalorisation des honoraires des praticiens libéraux. Sachant que des élections professionnelles se tiennent en octobre, la négociation ne s'ouvrira qu'après. Enfin et surtout, la ministre de la Santé doit détailler en septembre les économies prévues sur l'assurance-maladie en 2016. L'équation s'annonce très difficile à résoudre pour les hôpitaux.

Examen houleux en vue sur le budget 2016

Les discussions budgétaires de l'automne s'annoncent difficiles, entre l'aile gauche du PS, qui demande une réorientation des aides aux entreprises, et le gouvernement qui ne veut pas remettre en cause le pacte de responsabilité. De nouveaux volets de ce pacte doivent être votés à l'automne (nouveaux allègements de charges et de la « C3S », un impôt sur la production payé par les entreprises). Le PS a posé les bases de la négociation, en adoptant lundi un document recommandant une réorientation de ces aides vers les ménages et l'investissement public. Le projet de loi de finances, attendu en Conseil des ministres le 30 septembre, devrait par ailleurs poser les premiers jalons vers la mise en place du prélèvement à la source. Mais il ne s'agira au mieux que de nouvelles mesures afin d'encourager la déclaration en ligne et la mensualisation, en attendant la publication d'un Livre blanc courant 2016. Côté fiscalité des entreprises, des dispositions anti-optimisation sont attendues dans le cadre du projet BEPS de l'OCDE. Le « reporting » par pays, par exemple, pourrait en faire partie. Enfin, le ministre des Finances va s'atteler à la loi Sapin 2 sur la transparence dans la vie économique. Ce texte prévoit notamment la création d'un répertoire numérique des lobbyistes et d'une Agence nationale de détection et de prévention de la corruption.

M. B., S. D. et I. F., Les Echos

@mbellan1Suivre- @In_FeuersteinSuivre



L'ÉVÉNEMENT

Rentrée sociale chargée et à haut risque pour l'exécutif

DOMITILLE ARRIVET [@darrivet](#)

ON AURAIT cru que, la loi Rebsamen et la loi Macron passées, l'essentiel des sujets sociaux étaient éclusés. Il n'en sera rien. En annonçant aux organisations patronales et syndicales la tenue d'une conférence sociale les 19 et 20 octobre avec un ordre du jour très ouvert, le ministre du Travail a réveillé les appétits. Et les grognes. Déjà FO, qui avait claqué la porte lors de la dernière conférence sociale en juillet 2014, a fait part de sa désapprobation face à cette tentative de retour aux grand-messes de l'exécutif. « Nous y prendrons part à condition que ce soit un rendez-vous qui débouche sur quelque chose », confie de son côté au Figaro Carole Couvert, la présidente de la CFE-CGC.

Conférence sociale

Au menu de ces deux jours, qui devraient s'ouvrir avec François Hollande, et être clôturés par un discours de Manuel Valls sur l'emploi, trois thèmes s'imposent. Tout d'abord le compte personnel d'activité, annoncé en avril par le président de la République et inscrit depuis dans la loi Rebsamen, qui veut organiser la portabilité des droits sociaux, en transférant ceux aujourd'hui attachés au salarié vers des droits attachés à la personne. Deuxième thème de la conférence, le dialogue social en entreprise. Sur ce sujet, Jean-Denis Combexelle, ancien directeur de la DGT (Direction générale du travail) remettra au gouvernement un rapport sur les accords collectifs d'entreprise et la manière dont ils doivent s'articuler avec les accords de branches et les accords interprofessionnels. Une tentative d'inversion de la hiérarchie des normes que le patronat voudrait voir s'installer dans le paysage social. Ce que FO et la CGT voient d'un très mauvais œil. Enfin, François Hollande en pro-

fitera pour aborder les perspectives d'emplois liés à la transition énergétique en prévision de Cop-21, la conférence sur le climat qui se tiendra à Paris en décembre.

Partage de la valeur ajoutée

Mais avant ce rendez-vous formel, les partenaires sociaux auront eu l'occasion de se rencontrer. Voire de s'affronter. Dès septembre, la CGT compte mobiliser ses troupes. Depuis son arrivée à la tête de la centrale de Montreuil en janvier, Philippe Martinez répète à l'envi qu'il faut passer aux 32 heures et augmenter les salaires. « Dans le public les salaires sont gelés depuis cinq ans ; dans le privé les négociations échouent. Une conférence sur le sujet est la priorité de la rentrée. Ensuite on fera un point sur le temps de travail. Avec les 35 heures, on n'a pas assez embauché », déclare-t-il au Figaro. Deux mobilisations sont prévues : le 23 septembre pour « les libertés syndicales », puis le 8 octobre pour une journée intersyndicale à laquelle seuls la FSU et Solidaires se sont ralliés. « Je vois un vrai mécontentement chez les salariés. Mais du mécontentement à l'action, c'est plus compliqué », reconnaît-il. Concernant les salaires, François Rebsamen prévoit déjà de botter en touche en proposant une nouvelle « réflexion sur le partage de la valeur ajoutée », confie-t-il. Trois ans après la prime Sarkozy conçue à cet effet et supprimée en 2015 par le gouvernement socialiste ! Ensuite, le 16 octobre, les partenaires sociaux se rencontreront pour une nouvelle séance de négociation sur les retraites.

Quant à la réforme du contrat de travail, le Medef souhaite la remettre sur le tapis. « Nous allons reparler du contrat de projet et des ruptures de contrat de travail précausées », affirme Thibault Lanxade, son vice-président. « Moi ministre, je ne proposerai pas au président ou au premier ministre de remettre ce sujet à l'ordre du jour », répond déjà Rebsamen. Mais s'il n'est plus ministre... ■



La France en classe touriste

Notre pays est toujours n°1 mondial au nombre de visiteurs accueillis chaque année. Mais il souffre de plusieurs handicaps, et les Régions ont un rôle actif à jouer pour y faire face. Etat des lieux.

Le tourisme français peut s'analyser de deux manières totalement opposées. **Côté positif**, notre beau pays de France est toujours **celui qui attire le plus de visiteurs dans le monde** : 83,7 millions l'an dernier, et il représente à lui seul 10 % du PIB mondial dans ce secteur d'activités. Les touristes français ou étrangers dépensent chaque année plus de 150 Md€ dans nos Régions, et un Français sur onze vit directement ou indirectement de cette activité. De plus, l'Etat a dévoilé en juin 2014 un "plan tourisme" doté de 30 mesures, et a **mis au service de cette activité les ambassades de France** à l'étranger, dans un contexte de "diplomatie économique"

cher au ministre des Affaires étrangères Laurent Fabius.

Enfin, dans son dernier rapport d'avril 2015, France Stratégie classe l'activité "transports et tourisme" en sixième position dans les activités susceptibles de réaliser des embauches d'ici à 2022 : plus de 540.000, dont 457.000 liés à des fins de carrière et 83.000 créations nettes d'emplois.

Côté négatif, cette manne touristique est très inégalement répartie à travers nos territoires : trois Régions, l'Ile-de-France, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône-Alpes concentrent à elles seules la moitié du chiffre d'affaires réalisé.

En termes de fréquentation, **notre pays est désormais talonné par de**

sérieux concurrents comme l'Espagne, l'Italie ou les Etats-Unis. En deux ans, la France a accusé une perte de 9,5 millions de nuitées dans le secteur hôtelier. **Une hôtellerie indépendante qui souffre énormément**, dont les marges se sont effondrées au cours des dernières années, passant de 15 à 5 %. Et qui aurait besoin d'un vaste plan de modernisation et de remise aux normes. Les grands magasins londoniens ouverts le dimanche raflent la mise des touristes asiatiques notamment, tandis que Paris continue à ressembler à une morne plaine dominicale. Et les fameuses trente mesures du gouvernement tardent à donner leur pleine mesure.



Les chiffres clés du tourisme	
33,7	2,1
156,9	44.000
1004	23

La France en classe touriste



“La marque Languedoc-Roussillon ne pèse que peu de poids face aux marques Costa Brava ou Catalogne.”

Lors d'un colloque organisé dans le cadre des Matins de l'Economie*, **Sébastien Bazin**, PDG du géant français de l'hôtellerie Accor, a balancé un sacré pavé dans la mare : “les collectivités locales continuent de consacrer des budgets liés au tourisme, sans aucun impact, sans aucune coordination, et dont les voyageurs internationaux n'ont rien à faire ! Est-il vraiment nécessaire de dépenser 900.000 euros par an pour valoriser le tourisme de l'Essonne ? Ne ferait-on pas mieux de mettre tout cet argent

inutile dans un vaste plan de remise à niveau de notre hôtellerie indépendante ?” De quoi faire frémir, sinon hurler, les Offices de tourisme, les comités départementaux et bien sûr les comités régionaux de tourisme dont Régions Magazine détaille l'action dans les pages qui suivent.

Mais le propos volontairement provocateur vaut tout de même d'être entendu. Tout d'abord quand il s'agit de valoriser la “marque France”. “Tapez **Visitez la Grande-Bretagne** sur Google et vous tombez sur un portail unique intitulé **Visitbritain**, fruit de la fusion de tous les budgets publics anglais consacrés au tourisme, ►

Forte concentration de “têtes pensantes” du tourisme aux Matins de l'Economie. De gauche à droite, Sébastien Bazin (Accor), Philippe Oddo (Oddo), Bruna Basini (JDD), Christophe Peymirat (Egencia), Anne Pruvot (Accenture), Jean-François Rial (Voyageurs du monde), Nicolas Ferrary (Airbnb), Valérie Hoffenberg (V. Conférences) et François Bacchetta (Easyjet).





Les chiffres clés de tourisme		
13,7	3,4	12,5
156,9	104	44.000
La France en classe touriste		

► explique **Jean-François Rial**, le patron de l'Agence **Voyageurs du Monde**. Tapez **VisitFrance**... et vous tombez sur un site de voyageur privé. Contrairement à Paris, la France n'est pas une marque touristique connue et reconnue sur le plan mondial".

Christian Delom, directeur stratégie d'**Atout France**, l'agence d'Etat en charge de promouvoir le tourisme français dans le monde, admet d'ailleurs un problème d'identification : "vues de Chine, les Alpes sont en Suisse, pas en France. Alors que ce sont bien nos stations de ski qui attirent le plus de touristes. Le Languedoc-Roussillon ne pèse que peu de poids face aux marques Costa

Brava ou Catalogne, de l'autre côté de la frontière. C'est pourquoi nous voulons développer une véritable stratégie de marques".

De surcroît, notre pays se fabrique parfois ses propres handicaps. Ainsi l'absence de liaison ferroviaire directe et de qualité entre l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle et Paris continue-t-elle d'effarmer les touristes étrangers (lire en encadré). "Les touristes chinois qui viennent de passer quelques jours en Angleterre dont un week-end à Londres se précipitent chez nous le dimanche suivant, quand ils arrivent à Paris", raconte **Philippe Houzé**, président du directory du groupe **Galerias**

Lafayette. "Ils ne comprennent pas pourquoi ils se trouvent devant une porte close, dans une ville dont la dimension fondamentale du shopping est totalement absente le dernier jour de la semaine..."

Stratégie de marque pas assez structurée, présence digitale encore balbutiante, capacité hôtelière insuffisante surtout dans le secteur indépendant, faiblesse de la formation aussi. L'hôtellerie ne compte ainsi que 20.000 apprentis, contre 120.000 dans l'artisanat. Et l'accueil des touristes étrangers passe aussi par l'apprentissage des langues... qui n'est pas le point fort de notre pays. ►

Lire la suite en p. 8

L'édifiant exemple du transport aérien

Le trafic aérien français s'est élevé à 172 millions de passagers en 2013, contre plus de 200 millions pour le trio de tête représenté par le Royaume Uni, l'Allemagne et l'Espagne (source : rapport sur la compétitivité du transport aérien présenté par Bruno Le Roux à l'Assemblée Nationale en novembre dernier).

Un retard surprenant quand on compare le nombre de touristes de passage dans ces quatre pays, largement à l'avantage de notre pays.

Pour **François Bacchetta**, directeur général d'**Easyjet France**, ce retard est cependant logique : "la France est sous-desservie, notamment pour des raisons liées à l'Etat. Si le premier poste de coût pour un vol court-courrier à destination de la France reste le carburant, le deuxième, s'agissant de la France, concerne le sol, c'est-à-dire les taxes, les redevances aéroportuaires et l'assistance au sol. En particulier à Paris, où les redevances augmentent plus vite que l'inflation". Résultat : les billets d'avion vers la France sont automatiquement plus chers.

On a déjà parlé de l'absence de liaison directe de qualité entre Roissy et la capitale. Mais il y a pire : cette sur-taxation est de surcroît inéquitable, car elle frappe encore plus les aéroports dits "de province", l'Etat ayant choisi de privilégier le développement des aéroports parisiens au détriment de

grands équipements susceptibles de bénéficier d'un large développement à l'international, tels Lyon-St-Exupéry ou Nice-Côte-d'Azur. C'est ainsi qu'une liaison directe entre Nice et Doha, bénéficiant d'un bon taux de remplissage et d'une rentabilité convenable, a été récemment supprimée et rapatriée sur Paris en raison de l'excès de taxes. Ce qui a conduit **Dominique Thillaud**, président du directory d'Aéroports de la Côte d'Azur, à évoquer récemment "Paris et le désert français" en déplorant la concentration de

la desserte française sur la capitale. Dans ces conditions, on peut se demander si la privatisation des aéroports de Lyon et Nice, prévue par la loi Macron, sera vraiment de nature à rééquilibrer le trafic aérien de notre pays au bénéfice des Régions françaises...



Pour les touristes étrangers, l'arrivée via Roissy s'apparente vite à un véritable cauchemar dès qu'il s'agit d'emprunter le RER B. Et la liaison ferroviaire rapide n'est prévue que pour 2023... dans le meilleur des cas.



► Un pays qui reste cependant “béné des dieux, avec une activité elle aussi bénie des dieux, en croissance de 5 % par an depuis des années : qui peut en dire autant ?”, lance tout de même Sébastien Bazin pour terminer sur une note positive. Certes. Encore faut-il s’en donner les moyens, et que chacun joue son rôle, là où il est. Les exemples que nous avons choisis de présenter dans les pages suivantes montrent à quel point l’action de Régions créatives et innovantes est capitale dans ce secteur d’activités. ■

Philippe Martin

* Les Matins de l’Economie, rendez-vous d’échange et de réflexion organisé par Le Journal du dimanche et V. Conférences. Une partie des citations de cet article sont extraites du colloque organisé le 13 avril dernier sur le thème : Tourisme, des enjeux et des idées.

Bien sûr, l’hôtellerie indépendante recèle quelques beaux fleurons, comme les hôtels “Nattitude” en région Auvergne (ici l’hôtel du Clos des Cimes à Saint-Bonnet-le-Froid). Mais globalement, ce secteur est en crise, faute de marges et de capacité de modernisation.

Alsace, Pays de la Loire, Normandie ont le vent en poupe

Selon les données fournies par l’OMT (Organisation mondiale du tourisme), les trois Régions qui ont vu leur consommation touristique augmenter le plus au cours des dix dernières années, en valeur absolue, sont la Corse, l’Île-de-France et PACA. Mais en proportion, les plus fortes progressions (de l’ordre de 17 % sur les six dernières années) ont été enregistrées par l’Alsace, les Pays de la Loire, le Languedoc-Roussillon et la Normandie. En revanche, les progressions les plus faibles sont constatées en Bretagne, Lorraine et Champagne-Ardenne.