



FRANCE STRATÉGIE

ÉVALUER. ANTICIPER. DÉBATTRE. PROPOSER.

CITATIONS DE FRANCE STRATÉGIE

mardi 4 août 2015

www.strategie.gouv.fr

Sommaire

Commissariat Général à la Stratégie et à la Prospective

Ouverture du marché des autocars : près de 200 nouvelles lignes envisagées <i>Economie.Gouv.Fr - 03/08/2015</i>	4
La Normandie n'aura pas de lignes régulières d'autocars pour le moment <i>Le Havre Libre Le Havre - 04/08/2015</i>	6
La Normandie n'aura pas de lignes régulières d'autocars pour le moment <i>Le Havre Presse - 04/08/2015</i>	8
La Normandie n'aura pas de lignes régulières d'autocars pour le moment <i>Paris Normandie - 04/08/2015</i>	10
La Normandie n'aura pas de lignes régulières d'autocars pour le moment <i>Paris - Normandie.Fr - 03/08/2015</i>	12
5ème journée des pôles métropolitains <i>Régions Magazine - 01/06/2015</i>	14
Les Régions peuvent retourner la courbe du chômage ! " <i>Régions Magazine - 01/06/2015</i>	15
"Les accords d'entreprise sont souvent ambigus car ils résultent d'un compromis <i>Actuel RH - 03/08/2015</i>	18
Le référendum maudit <i>L'Opinion - 04/08/2015</i>	20

Commissariat Général à la Stratégie et à la Prospective



Ouverture du marché des autocars : près de 200 nouvelles lignes envisagées



Dans le cadre de la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, Emmanuel Macron s'est rendu le 31 juillet 2015 à la gare routière Gallieni (Bagnolet 93) pour rencontrer des voyageurs en car et observer sur le terrain les infrastructures et les services mis à leur disposition.

Emmanuel Macron à la gare routière Gallieni de Bagnolet, le 31 juillet 2015 - ©Bercy photos

La veille, le ministre avait réuni à Bercy, au ministère de l'économie et des finances, 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.

Autocars : ce que la loi changera

Pouvoir se déplacer en autocar dans toute la France

- La situation actuelle

Pour se déplacer, les Français doivent utiliser en grande majorité des véhicules particuliers. Les transports collectifs ne représentent que 15 % des trajets. Le transport en autocar demeure très marginal (quasiment nul sur les voyages longue distance), alors que certaines parties du territoire restent mal desservies par le train.

- Ce qui va changer

Des lignes d'autocars vont ouvrir dès la publication de la loi pour les distances de plus de 100

kilomètres. Sous ce seuil, une autorité de régulation va contrôler l'absence de répercussions négatives sur les transports organisés par les collectivités, comme les TER.

- **Quand ?**

Immédiatement pour les trajets de plus de 100 kilomètres. Après saisine de l'autorité de régulation pour les distances inférieures.

22 000 emplois dans le secteur du transport routier à horizon 2025

Il a pris acte 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.

Emmanuel Macron veillera à ce 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.

Des autocars répondant aux normes antipollution les plus exigeantes

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.

Lire aussi

Les principales mesures de la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques
- 17/07/2015

©ÉCONOMIE : LE TRANSPORT PAR AUTOCAR SE LIBÉRALISE

La Normandie n'aura pas de lignes régulières d'autocars pour le moment

Depuis plusieurs mois, les opérateurs d'autocars avaient le pied sur l'accélérateur dans l'attente de l'adoption de la loi Macron, dont l'un des volets concerne la libéralisation de leur secteur. Après un vote aux forceps au début de l'année et l'utilisation répétée du 49-3 pour l'adopter le 10 juillet, la loi doit entrer en vigueur prochainement. Le gouvernement attend une décision dans les prochains jours du Conseil constitutionnel sur les recours qui ont été déposés par l'opposition pour contrer cette loi décriée.

La Normandie est-elle concernée par cette ouverture du marché avec de nouvelles destinations interrégionales à prix compétitifs ? Difficile de répondre pour le moment. Dans ce marché très concurrentiel, les opérateurs ne veulent pas dévoiler trop rapidement leurs projets.

Aux abonnés absents

Parmi ces lignes de bus long courrier, on retrouve les Anglais de Megabus, les Allemands de Flixbus, les Français de Idbus (filiale de la SNCF), de Starshipper et de Transdev avec sa filiale Isilines. Ces derniers sont les plus avancés et ont ainsi annoncé l'ouverture sous condition dérogatoire de 17 lignes (Bordeaux-Lyon, Paris-Lyon, Brest-Rennes.).

Une carte a été publiée lors du lancement en juin dernier. Et même le ministère de l'Économie, qui a

reçu les opérateurs la semaine dernière, reconnaît ne pas « *en savoir plus* ». Seule certitude, aucune destination en **Normandie** ne figure dans le projet immédiat d'Isilines.

Mais, lors de la réunion au ministère, jeudi 30 juillet, les professionnels du secteur, reçus par le ministre de l'Économie, Emmanuel Macron, ont indiqué vouloir « *ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici la fin de l'année* ». « *Plusieurs dizaines* » d'entre elles ont déjà été ouvertes, « *à titre expérimental et en anticipation de la loi* », a d'ailleurs indiqué le ministre. 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.

Une révolution dans le transport longue distance par autocar qui va se traduire par « *l'ouverture de près de 200 lignes 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 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 marchandises », secteur en difficulté.



Pour l'instant, la Normandie n'est pas concernée par la création de nouvelles lignes d'autocars (photo AFP)

« Nous allons travailler 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* ».

Emmanuel Macron, ministre
« Certaines compagnies ont déjà des gares routières, elles peuvent continuer à les développer et à mutualiser les emplacements. Une ordonnance sera prise 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 ». Les craintes de la SNCFLa SNCF s'est longtemps opposée à une telle ouverture pour préserver ses trains. En 2012, la compagnie nationale a lancé sa propre offre iDBus pour contrer Eurolines et d'autres acteurs français (Starshipper) ou étranger comme Megabus, une marque à bas coûts du groupe de transport Stagecoach. Cette concurrence n'a jusqu'à présent que faiblement dynamisé le marché.

Directeur commercial des cars Périer, l'un des gros autocaristes normands installé à Lillebonne, Thomas Périer commente les évolutions de la loi Macron pour

sa profession.

Cette libéralisation est-elle une bonne chose pour votre profession ?

n « Oui, parce que cela donne de nouvelles perspectives d'autonomie et de développement pour nos entreprises. Plus qu'une évolution, je parlerais de révolution. Nous avons eu la Loti en 1985 sur l'organisation du transport, nous avons aujourd'hui la loi Macron en 2015. Nous étions dans un système qui n'existait et que la loi ne permettait pas ».

Allez-vous vous lancer dans l'aventure et ouvrir depuis la Normandie des lignes interrégionales ?

n « C'est un marché à risques et périls car c'est un système que nous ne connaissons pas. Nous faisons un peu de transport longue distance et surtout nous travaillons dans un système que nous connaissons avec des lignes subventionnées par les collectivités. Nous sommes rémunérés pour réaliser des lignes régulières. Nous sommes une société locale, nous avons le transport régulier à remplir et les lignes départementales à gérer. Sur ces nouvelles lignes, la rentabilité dépendra du taux de remplissage. C'est un challenge de remplir des autocars en sachant qu'il y a des opérateurs sur le marché et d'autres à venir. Mais nous réfléchissons. Nous avons des projets mais le secteur est concurrentiel, je ne peux en dire plus. L'accès à ce marché

n'est pas évident, ; il y a une grosse notion de risques ».

Ce sont aussi de gros investissements à réaliser ?

n « Créer des lignes nationales nécessite des investissements conséquents, notamment en matériel et service marketing pour les tarifs. Tout passe par internet et nous sommes dans un marché comparable à celui de l'avion pour les réservations. Dans un bus de trente personnes, aucune d'entre elles ne paie le même prix en fonction de la date choisie et du taux de remplissage [N. D. L. R. : un Lyon Marseille peut aller de 10 à 69 euros]. Il faut donc là aussi investir dans des compétences et du matériel. Nous sommes opérationnels pour la partie exploitation mais pour préparer une ligne, nous devrions faire appel à du monde à l'extérieur de l'entreprise. Aujourd'hui, des études ont été réalisées par les gros opérateurs. En fonction du développement des lignes qui seront ouvertes, d'autres se créeront et passeront, ou pas, par la Normandie ». ■

©ÉCONOMIE : LE TRANSPORT PAR AUTOCAR SE LIBÉRALISE

La Normandie n'aura pas de lignes régulières d'autocars pour le moment

Depuis plusieurs mois, les opérateurs d'autocars avaient le pied sur l'accélérateur dans l'attente de l'adoption de la loi Macron, dont l'un des volets concerne la libéralisation de leur secteur. Après un vote aux forceps au début de l'année et l'utilisation répétée du 49-3 pour l'adopter le 10 juillet, la loi doit entrer en vigueur prochainement. Le gouvernement attend une décision dans les prochains jours du Conseil constitutionnel sur les recours qui ont été déposés par l'opposition pour contrer cette loi décriée. La Normandie est-elle concernée par cette ouverture du marché avec de nouvelles destinations interrégionales à prix compétitifs ? Difficile de répondre pour le moment. Dans ce marché très concurrentiel, les opérateurs ne veulent pas dévoiler trop rapidement leurs projets.

Aux abonnés absents

Parmi ces lignes de bus long courrier, on retrouve les Anglais de Megabus, les Allemands de Flixbus, les Français de Idbus (filiale de la SNCF), de Starshipper et de Transdev avec sa filiale Isilines. Ces derniers sont les plus avancés et ont ainsi annoncé l'ouverture sous condition dérogatoire de 17 lignes (Bordeaux-Lyon, Paris-Lyon, Brest-Rennes.).

Une carte a été publiée lors du lancement en juin dernier. Et même le ministère de l'Économie, qui a

reçu les opérateurs la semaine dernière, reconnaît ne pas « en savoir plus ». Seule certitude, aucune destination en **Normandie** ne figure dans le projet immédiat d'Isilines.

Mais, lors de la réunion au ministère, jeudi 30 juillet, les professionnels du secteur, reçus par le ministre de l'Économie, Emmanuel Macron, ont indiqué vouloir « ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici la fin de l'année ». « Plusieurs dizaines » d'entre elles ont déjà été ouvertes, « à titre expérimental et en anticipation de la loi », a d'ailleurs indiqué le ministre. 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.

Une révolution dans le transport longue distance par autocar qui va se traduire par « l'ouverture de près de 200 lignes 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 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 marchandises », secteur en difficulté.



Pour l'instant, la Normandie n'est pas concernée par la création de nouvelles lignes d'autocars (photo AFP)

« Nous allons travailler 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* ».

Emmanuel Macron, ministre
« Certaines compagnies ont déjà des gares routières, elles peuvent continuer à les développer et à mutualiser les emplacements. Une ordonnance sera prise 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 ». Les craintes de la SNCFLa SNCF s'est longtemps opposée à une telle ouverture pour préserver ses trains. En 2012, la compagnie nationale a lancé sa propre offre iDBus pour contrer Eurolines et d'autres acteurs français (Starshipper) ou étranger comme Megabus, une marque à bas coûts du groupe de transport Stagecoach. Cette concurrence n'a jusqu'à présent que faiblement dynamisé le marché.

Directeur commercial des cars Périer, l'un des gros autocaristes normands installé à Lillebonne, Thomas Périer commente les évolutions de la loi Macron pour

sa profession.

Cette libéralisation est-elle une bonne chose pour votre profession ?

n « Oui, parce que cela donne de nouvelles perspectives d'autonomie et de développement pour nos entreprises. Plus qu'une évolution, je parlerais de révolution. Nous avons eu la Loti en 1985 sur l'organisation du transport, nous avons aujourd'hui la loi Macron en 2015. Nous étions dans un système qui n'existait et que la loi ne permettait pas ».

Allez-vous vous lancer dans l'aventure et ouvrir depuis la Normandie des lignes interrégionales ?

n « C'est un marché à risques et périls car c'est un système que nous ne connaissons pas. Nous faisons un peu de transport longue distance et surtout nous travaillons dans un système que nous connaissons avec des lignes subventionnées par les collectivités. Nous sommes rémunérés pour réaliser des lignes régulières. Nous sommes une société locale, nous avons le transport régulier à remplir et les lignes départementales à gérer. Sur ces nouvelles lignes, la rentabilité dépendra du taux de remplissage. C'est un challenge de remplir des autocars en sachant qu'il y a des opérateurs sur le marché et d'autres à venir. Mais nous réfléchissons. Nous avons des projets mais le secteur est concurrentiel, je ne peux en dire plus. L'accès à ce marché

n'est pas évident, ; il y a une grosse notion de risques ».

Ce sont aussi de gros investissements à réaliser ?

n « Créer des lignes nationales nécessite des investissements conséquents, notamment en matériel et service marketing pour les tarifs. Tout passe par internet et nous sommes dans un marché comparable à celui de l'avion pour les réservations. Dans un bus de trente personnes, aucune d'entre elles ne paie le même prix en fonction de la date choisie et du taux de remplissage [N. D. L. R. : un Lyon Marseille peut aller de 10 à 69 euros]. Il faut donc là aussi investir dans des compétences et du matériel. Nous sommes opérationnels pour la partie exploitation mais pour préparer une ligne, nous devrions faire appel à du monde à l'extérieur de l'entreprise. Aujourd'hui, des études ont été réalisées par les gros opérateurs. En fonction du développement des lignes qui seront ouvertes, d'autres se créeront et passeront, ou pas, par la Normandie ». ■

©ÉCONOMIE : LE TRANSPORT PAR AUTOCAR SE LIBÉRALISE

La Normandie n'aura pas de lignes régulières d'autocars pour le moment

Depuis plusieurs mois, les opérateurs d'autocars avaient le pied sur l'accélérateur dans l'attente de l'adoption de la loi Macron, dont l'un des volets concerne la libéralisation de leur secteur. Après un vote aux forceps au début de l'année et l'utilisation répétée du 49-3 pour l'adopter le 10 juillet, la loi doit entrer en vigueur prochainement. Le gouvernement attend une décision dans les prochains jours du Conseil constitutionnel sur les recours qui ont été déposés par l'opposition pour contrer cette loi décriée. La Normandie est-elle concernée par cette ouverture du marché avec de nouvelles destinations interrégionales à prix compétitifs ? Difficile de répondre pour le moment. Dans ce marché très concurrentiel, les opérateurs ne veulent pas dévoiler trop rapidement leurs projets.

Aux abonnés absents

Parmi ces lignes de bus long courrier, on retrouve les Anglais de Megabus, les Allemands de Flixbus, les Français de Idbus (filiale de la SNCF), de Starshipper et de Transdev avec sa filiale Isilines. Ces derniers sont les plus avancés et ont ainsi annoncé l'ouverture sous condition dérogatoire de 17 lignes (Bordeaux-Lyon, Paris-Lyon, Brest-Rennes.). Une carte a été publiée lors du lancement en juin dernier. Et même le ministère de l'Économie, qui a

reçu les opérateurs la semaine dernière, reconnaît ne pas « en savoir plus ». Seule certitude, aucune destination en **Normandie** ne figure dans le projet immédiat d'Isilines. Mais, lors de la réunion au ministère, jeudi 30 juillet, les professionnels du secteur, reçus par le ministre de l'Économie, Emmanuel Macron, ont indiqué vouloir « ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici la fin de l'année ». « Plusieurs dizaines » d'entre elles ont déjà été ouvertes, « à titre expérimental et en anticipation de la loi », a d'ailleurs indiqué le ministre. 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. Une révolution dans le transport longue distance par autocar qui va se traduire par « l'ouverture de près de 200 lignes 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 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 marchandises », secteur en difficulté.



Pour l'instant, la Normandie n'est pas concernée par la création de nouvelles lignes d'autocars (photo AFP)

« Nous allons travailler 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* ».

Emmanuel Macron, ministre
« Certaines compagnies ont déjà des gares routières, elles peuvent continuer à les développer et à mutualiser les emplacements. Une ordonnance sera prise 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 ». Les craintes de la SNCFLa SNCF s'est longtemps opposée à une telle ouverture pour préserver ses trains. En 2012, la compagnie nationale a lancé sa propre offre iDBus pour contrer Eurolines et d'autres acteurs français (Starshipper) ou étranger comme Megabus, une marque à bas coûts du groupe de transport Stagecoach. Cette concurrence n'a jusqu'à présent que faiblement dynamisé le marché.

Directeur commercial des cars Périer, l'un des gros autocaristes normands installé à Lillebonne, Thomas Périer commente les évolutions de la loi Macron pour

sa profession.

Cette libéralisation est-elle une bonne chose pour votre profession ?

n « Oui, parce que cela donne de nouvelles perspectives d'autonomie et de développement pour nos entreprises. Plus qu'une évolution, je parlerais de révolution. Nous avons eu la Loti en 1985 sur l'organisation du transport, nous avons aujourd'hui la loi Macron en 2015. Nous étions dans un système qui n'existait et que la loi ne permettait pas ».

Allez-vous vous lancer dans l'aventure et ouvrir depuis la Normandie des lignes interrégionales ?

n « C'est un marché à risques et périls car c'est un système que nous ne connaissons pas. Nous faisons un peu de transport longue distance et surtout nous travaillons dans un système que nous connaissons avec des lignes subventionnées par les collectivités. Nous sommes rémunérés pour réaliser des lignes régulières. Nous sommes une société locale, nous avons le transport régulier à remplir et les lignes départementales à gérer. Sur ces nouvelles lignes, la rentabilité dépendra du taux de remplissage. C'est un challenge de remplir des autocars en sachant qu'il y a des opérateurs sur le marché et d'autres à venir. Mais nous réfléchissons. Nous avons des projets mais le secteur est concurrentiel, je ne peux en dire plus. L'accès à ce marché

n'est pas évident, ; il y a une grosse notion de risques ».

Ce sont aussi de gros investissements à réaliser ?

n « Créer des lignes nationales nécessite des investissements conséquents, notamment en matériel et service marketing pour les tarifs. Tout passe par internet et nous sommes dans un marché comparable à celui de l'avion pour les réservations. Dans un bus de trente personnes, aucune d'entre elles ne paie le même prix en fonction de la date choisie et du taux de remplissage [N. D. L. R. : un Lyon Marseille peut aller de 10 à 69 euros]. Il faut donc là aussi investir dans des compétences et du matériel. Nous sommes opérationnels pour la partie exploitation mais pour préparer une ligne, nous devrions faire appel à du monde à l'extérieur de l'entreprise. Aujourd'hui, des études ont été réalisées par les gros opérateurs. En fonction du développement des lignes qui seront ouvertes, d'autres se créeront et passeront, ou pas, par la Normandie ». ■



La Normandie n'aura pas de lignes régulières d'autocars pour le moment

Depuis plusieurs mois, les opérateurs d'autocars avaient le pied sur l'accélérateur dans l'attente de l'adoption de la loi Macron, dont l'un des volets concerne la libéralisation de leur secteur. Après un vote aux forceps au début de l'année et l'utilisation répétée du 49-3 pour l'adopter le 10 juillet, la loi doit entrer en vigueur prochainement. Le gouvernement attend une décision dans les prochains jours du Conseil constitutionnel sur les recours qui ont été déposés par l'opposition pour contrer cette loi décriée. La Normandie est-elle concernée par cette ouverture du marché avec de nouvelles destinations interrégionales à prix compétitifs ? Difficile de répondre pour le moment... Dans ce marché très concurrentiel, les opérateurs ne veulent pas dévoiler trop rapidement leurs projets. Aux abonnés absents Parmi ces lignes de bus long courrier, on retrouve les Anglais de Megabus, les Allemands de Flixbus, les Français de Idbus (filiale de la SNCF), de Starshipper et de Transdev avec sa filiale Isilines. Ces derniers sont les plus avancés et ont ainsi annoncé l'ouverture sous condition dérogatoire de 17 lignes (Bordeaux-Lyon, Paris-Lyon, Brest-Rennes...). Une carte a été publiée lors du lancement en juin dernier. Et même le ministère de l'Économie, qui a reçu les opérateurs la semaine dernière, reconnaît ne pas « en savoir plus ». Seule certitude, aucune destination en Normandie ne figure dans le projet immédiat d'Isilines... Mais, lors de la réunion au ministère, jeudi 30 juillet, les professionnels du secteur, reçus par le ministre de l'Économie, Emmanuel Macron, ont indiqué vouloir « ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici la fin de l'année ». « Plusieurs dizaines » d'entre elles ont déjà été ouvertes, « à titre expérimental et en anticipation de la loi », a d'ailleurs indiqué le ministre. 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. Une révolution dans le transport longue distance par autocar qui va se traduire par « l'ouverture de près de 200 lignes 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 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 marchandises », secteur en difficulté. « Nous allons travailler 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 ». A. L. (avec AFP) a.lemarchand@presse-normande.com Les autocaristes sont attentistes Directeur commercial des cars Périer, l'un des gros autocaristes normands installé à Lillebonne, Thomas Périer commente les évolutions de la loi Macron pour sa profession. Cette libéralisation est-elle une bonne chose pour votre profession ? n « Oui, parce que cela donne de nouvelles perspectives d'autonomie et de développement pour nos entreprises. Plus qu'une évolution, je parlerais de révolution. Nous avons eu la Loti en 1985 sur l'organisation du transport, nous avons aujourd'hui la loi Macron en 2015. Nous étions dans un système qui n'existait et que la loi ne permettait pas ». Allez-vous vous lancer dans l'aventure et ouvrir depuis la Normandie des lignes interrégionales ? n « C'est un marché à risques et périls car c'est un système que nous ne connaissons pas. Nous faisons un peu de transport longue distance et surtout nous travaillons dans un système que nous connaissons avec des lignes subventionnées par les

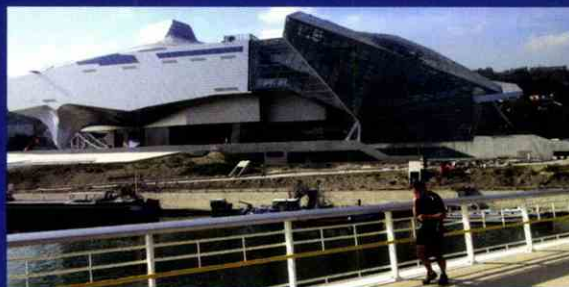
collectivités. Nous sommes rémunérés pour réaliser des lignes régulières. Nous sommes une société locale, nous avons le transport régulier à remplir et les lignes départementales à gérer. Sur ces nouvelles lignes, la rentabilité dépendra du taux de remplissage. C'est un challenge de remplir des autocars en sachant qu'il y a des opérateurs sur le marché et d'autres à venir... Mais nous réfléchissons. Nous avons des projets mais le secteur est concurrentiel, je ne peux en dire plus. L'accès à ce marché n'est pas évident ; il y a une grosse notion de risques ». Ce sont aussi de gros investissements à réaliser ? n « Créer des lignes nationales nécessite des investissements conséquents, notamment en matériel et service marketing pour les tarifs. Tout passe par internet et nous sommes dans un marché comparable à celui de l'avion pour les réservations. Dans un bus de trente personnes, aucune d'entre elles ne paie le même prix en fonction de la date choisie et du taux de remplissage [N.D.L.R. : un Lyon Marseille peut aller de 10 à 69 euros]. Il faut donc là aussi investir dans des compétences et du matériel. Nous sommes opérationnels pour la partie exploitation mais pour préparer une ligne, nous devrions faire appel à du monde à l'extérieur de l'entreprise. Aujourd'hui, des études ont été réalisées par les gros opérateurs. En fonction du développement des lignes qui seront ouvertes, d'autres se créeront et passeront, ou pas, par la Normandie ».

5^{ème} journée des pôles métropolitains

Le 6 juillet se déroulera à Lyon la 5^{ème} Journée nationale du réseau des pôles métropolitains. Accueillie au sein du Musée des Confluences (notre photo), cette édition sera consacrée à "Diffusion territoriale de la croissance : compétitivité, solidarité, interterritorialité". Elle sera organisée en association avec **France Stratégie**, organisme de réflexion et d'expertise, placé auprès du Premier ministre, qui a fait de ce sujet l'un de ses thèmes principaux de réflexion pour l'année 2015.

Quels sont les mécanismes à l'œuvre en matière de redistribution de la croissance métropolitaine ? De quelle manière le fait métropolitain peut-il être appréhendé en ce sens, et comment les pôles métropolitains peuvent-ils, dans leur diversité, apporter des réponses adaptées à des écosystèmes de croissance par essence spécifiques ? Quatre ans après leur création par la loi du 16 décembre 2010, quelles sont les premières actions à avoir vu le jour ?

Telles seront les questions abordées lors de ce rendez-vous annuel auquel participeront notamment **Jean Pisani-Ferry**, commissaire général à la stratégie, **Gérard Collomb**, président de la Métropole de Lyon, et de nombreux présidents de métropoles ou communautés urbaines. ■



© Philippe Marin Régions Magazine

LA VIE DES RÉGIONS LES RÉGIONS EN CHIFFRES

"Les Régions peuvent retourner la courbe du chômage !"

En présentant les "chiffres-clés des Régions 2015", le président de l'ARF Alain Rousset a rappelé les attentes des présidents de Régions à l'égard du gouvernement.

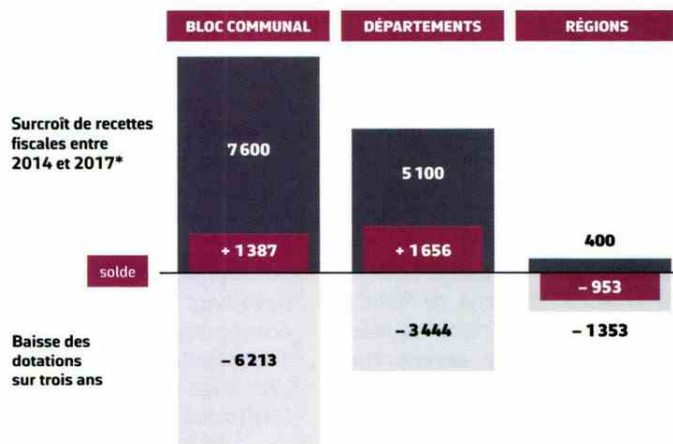
Il n'y est pas allé de main morte, **Alain Rousset**. En présentant le 27 mai dernier les chiffres-clés des Régions, le président de l'Association des Régions de France et de l'Aquitaine a jeté un gros pavé dans la mare. Au lendemain d'une rencontre avec le ministre de l'Economie Emmanuel Macron, à qui il a proposé un "contrat d'objectifs et de moyens Etat-Régions pour l'aide aux entreprises", il a lancé la proposition suivante : doubler le budget des Régions sur le plan de l'accompagnement des PME. "Avec en gros 700 M€ supplémentaires, on double le nombre d'emplois créés et on retourne la courbe du chômage". Rien que ça ! Pour Alain Rousset, la méthode est simple : augmenter la part de la CVAE (cotisation valeur ajoutée des entreprises, qui a remplacé la défunte taxe professionnelle), au profit des Régions, de 25 % à 70 %. Car, et c'est ce qui agace le président de l'ARF depuis plusieurs années : "ce sont les Régions qui sont en charge de l'accompagnement des

Les chiffres-clés 2015 des Régions délivrent un message clair à l'intention du gouvernement.



© ARF Johanna Bink

Prévisions d'évolution des recettes des collectivités (en millions d'euros)



*Évolutions prévisibles sur la base de la reconduction des évolutions fiscales enregistrées par chaque échelon sur 2009-2013

Source : Les Échos / ARF

PME, le point faible de notre économie ; mais ce sont aussi les Régions qui bénéficient de la plus faible part des impôts venant des entreprises. Nous n'avons, en quelque sorte, aucun retour sur investissement !"

Les chiffres sont effectivement significatifs : la manne venant de la fiscalité des entreprises va à 23 % aux Régions, à 25 % aux intercommunalités, et à 50 % aux départements, qui n'ont pourtant pas à proprement parler de compétences en matière d'aide aux entreprises.

Au bord de l'asphyxie

Le résultat, c'est que la seule forme de fiscalité qui dépende entièrement des Régions se résume aux produits de la carte grise, pas vraiment à la hausse en pleine période de transition énergétique... Ce modèle de financement

est donc aujourd'hui au bord de l'asphyxie. Les Régions sont les collectivités les plus dépendantes des dotations de l'Etat : 42 % de leurs recettes en proviennent. Elles sont aussi les grandes perdantes de la baisse des dotations. Sur la période 2014-2017, elles perdront 953 M€ alors que les départements gagneront 1,656 Md€ et le bloc communal 1,387 Md€, grâce à un surcroît de recettes fiscales (voir l'infographie ci-contre).

Alain Rousset a tenu à rappeler qu'avec près de 29 milliards d'euros de budget, les Régions financent à hauteur de 7,5 Md€ la formation, l'apprentissage et les PME-ETI, 7 Md€ la mobilité durable, plus de 6 Md€ l'éducation et l'enseignement supérieur, et 2 Md€ l'aménagement du territoire et l'environnement.

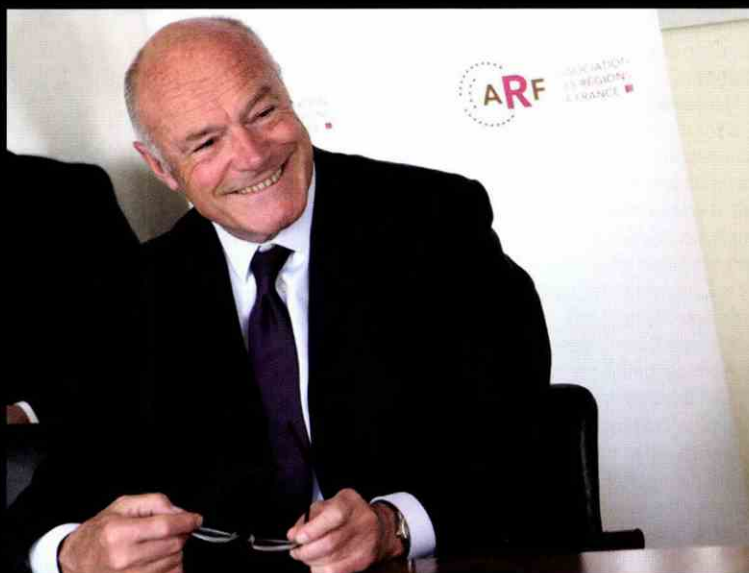
Trois questions à Alain Rousset, président de l'Association des Régions de France "J'espère avoir convaincu François Hollande ..."

Régions Magazine : vous avez rencontré le président de la République en tête-à-tête pour lui faire part de vos préoccupations, concernant notamment les ressources des Régions. Quelle a été sa réaction ?

Alain Rousset : j'espère avoir convaincu le président de la République... Il ne s'agit d'ailleurs pas que des ressources ni des compétences. Nous ne comprenons pas certaines réactions de l'appareil d'Etat, dès qu'il s'agit de décentraliser réellement la France. On a la chance d'avoir une fonction publique d'Etat bien formée et brillante, mais si la stratégie n'est pas bonne, ça ne fonctionne pas, il suffit de voir notre système d'emplois. Dans ma région Aquitaine, j'ai 170 organismes différents qui accompagnent les chômeurs. Vous croyez que c'est un gage d'efficacité ? Après, il est clair que s'il n'y a pas une volonté forte, de la part du président de la République et du Premier ministre, d'adopter des textes de décentralisation dans les cinq premiers mois du mandat, comme l'avaient fait Gaston Defferre et Pierre Mauroy en 1981, cela devient beaucoup plus difficile par la suite...

RM : lors du vote en première lecture de la loi NOTRe à l'Assemblée nationale, vous vous êtes abstenu, ce qui n'est pas anodin de la part du président socialiste de l'Association des Régions de France. Jusqu'où êtes-vous prêt à aller ?

AR : oui, c'est vrai, je me suis abstenu, cela n'a d'ailleurs pas été tellement souligné... Je vais vous dire comment les choses se passent à l'Assemblée : vous arrivez avec un



Alain Rousset le dit clairement : il n'est pas un Frondeur...

texte précis, puis chacun défend sa petite boutique, et à l'arrivée il ne reste pas grand-chose ! Et ce n'est pas un clivage gauche-droite, mais girondins-jacobins. De plus les Régions sont fortement sous-représentées à l'Assemblée nationale, par rapport au bloc départements-communes. C'est pourquoi tous les arbitrages, je dis bien tous, ont été rendus au bénéfice de ces deux collectivités. Après, jusqu'où suis-je prêt à aller... Une chose est claire : je ne suis pas un Frondeur. Je suis d'accord avec la politique gouvernementale sur les thèmes qui opposent le gouvernement aux Frondeurs. Mais je dois admettre que c'est assez différent en ce qui concerne la réforme territoriale, et singulièrement celle des Régions.

RM : l'ARF s'est prononcée nettement contre le rapport Duron et l'abandon du TET (train d'équilibre du territoire), ou l'idée de confier ces trains aux Régions...

AR : je respecte beaucoup Philippe Duron, mais il doit bien reconnaître que ses arbitrages sont en fait ceux de la SNCF... Il n'est pas acceptable pour nous de supprimer les TET, ou de les remplacer par des TER qui viendraient encore alourdir la charge des Régions. Il n'est pas question pour le président de Région que je suis de remplacer la liaison Toulouse-Hendaye par un autocar, ni de diminuer la liaison Nantes-Bordeaux. Nous ne partageons même pas la moitié des conclusions du rapport Duron ! ■

Propos recueillis par Philippe Martin

"Ces politiques, les conseils régionaux les conduisent en maîtrisant leurs dépenses de fonctionnement. Les frais de personnel représentent 11 % du budget, y compris les agents des lycées (16 % pour les départements et 31 % pour le bloc communal). Sur un euro de dépense, 39 centimes

sont des investissements dans les transports, les lycées ou les universités", a précisé Alain Rousset. Qui attend donc plus que jamais du gouvernement et du Parlement, une clarification des missions des Régions, "des ressources conformes à leurs compétences et cohérentes

par rapport à la taille des nouvelles Régions". Et cela alors que le projet de loi NOTRe sur la répartition des compétences entre collectivités territoriales poursuit son cahotant parcours parlementaire. ■

D'après l'INSEE et France Stratégie Des Régions plus équilibrées

L'arrivée des nouvelles Régions suscite un certain nombre de travaux de la part d'organismes spécialisés dans l'analyse statistique ou l'étude économique.

Ainsi l'INSEE a-t-elle publié au mois d'avril un rapport étude intitulé **"Nouvelles régions, moins de différences interrégionales"**, d'où il ressort qu' "en augmentant la taille des Régions, le nouveau découpage atténue logiquement les différences entre les Régions ainsi créées tant au niveau démographique qu'économique." Et l'Institut national de la statistique de préciser : "ainsi, par exemple, les Régions ayant les populations les plus âgées fusionnent-elles avec des Régions dont le vieillissement est moins marqué : le Limousin et Poitou-Charentes avec l'Aquitaine, l'Auvergne avec Rhône-Alpes. Parallèlement, Nord-Pas-de-Calais Picardie et Alsace Champagne-Ardenne Lorraine bénéficient d'une croissance démographique naturelle plus élevée que les autres Régions". Les douze Régions continentales (hors Corse) sont beaucoup plus homogènes qu'avant en termes de population, aucune d'entre elles ne comportant moins de deux millions d'habitants (voir cartes ci-contre). Par rapport à leurs voisines européennes, "les nouvelles Régions françaises atteignent des niveaux de population importants."

Ce rééquilibrage vaut aussi en terme économique : "compte tenu des écarts entre les Régions qui se regroupent, le PIB par habitant de ces nouveaux ensembles se situe davantage autour de la moyenne nationale". L'écart entre le PIB régional le plus élevé et le plus faible se réduit dans la nouvelle configuration : le plus faible, celui du Centre-Val de Loire, représente 3,3 % du PIB national, contre 0,8 % aujourd'hui pour le Limousin.

Des liens renforcés

Autre étude intéressante sortie début mai, celle de **France Stratégie**, intitulée **"Réforme territoriale et cohérence économique régionale"** (à lire sur le site de France Stratégie). Il en découle notamment que "l'analyse des liens économiques entre départements montre que la cohérence économique interne des Régions est renforcée par le nouveau découpage régional."

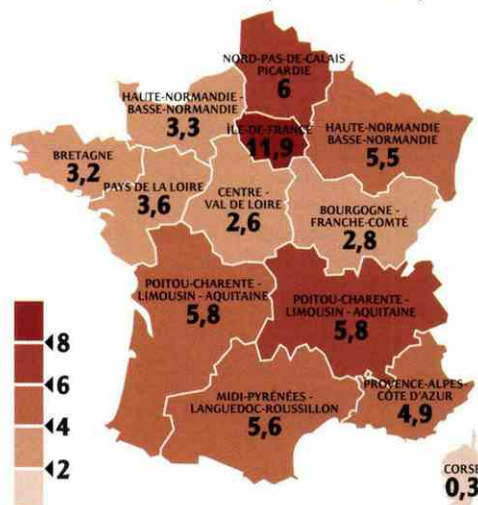
L'étude analyse soit les **liens d'actionnariat** (origine géographique des actionnaires des entreprises) entre départements d'une même Région, soit l'**intensité des déplacements domicile-travail** à l'intérieur des départements d'une même Région.

Selon ces critères et l'analyse de **France Stratégie**, la nouvelle carte à treize Régions "propose des Régions économiques plus cohérentes que la précédente, dans le sens où moins de départements subissent des forces centrifuges qui les éloignent de leur Région. Un décompte des forces centrifuges qui prévalaient dans l'ancien découpage montre que ces forces concernaient au total 24 départements. Avec le nouveau découpage, seuls 16 départements sont concernés".

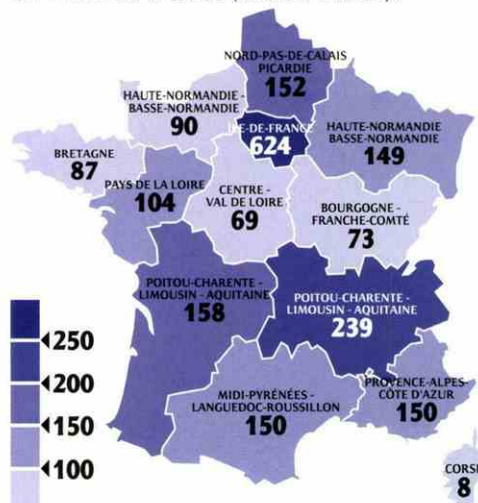
A noter tout de même que pour quatre départements, des forces centrifuges existent à la fois pour les liens d'actionnariat et les déplacements domicile-travail : il s'agit du **Gard** (tourné vers la région PACA), de l'**Orne** (vers Pays de la Loire), de la **Sarthe** (vers la Normandie) et du **Cantal** (vers Midi-Pyrénées-Languedoc-Roussillon). Vers un redécoupage ? ■

Ph. M.

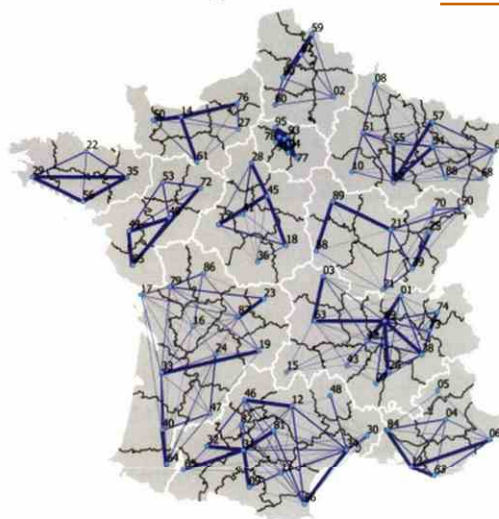
La population des treize nouvelles Régions en millions d'habitants (source INSEE).



Le PIB des treize nouvelles Régions en milliards d'euros (source INSEE).



L'intensité des liens d'actionnariat à l'intérieur des nouvelles Régions (source France Stratégie).



"Les accords d'entreprise sont souvent ambigus car ils résultent d'un compromis"

03/08/2015



Le droit du travail serait devenu "complexe", "illisible". Il suscite actuellement de nombreuses critiques et fait l'objet de débats contradictoires. Qu'en pensent les experts en première ligne sur ce sujet ? Chaque semaine de l'été, retrouvez l'interview d'un professionnel. Cinquième volet avec Julien Icard, professeur de droit du travail à l'université de Valenciennes.

La mission présidée par Jean-Denis Combrexelle livrera ses propositions sur la place de la négociation d'entreprise à la rentrée. Faut-il effectivement donner plus de marge de manœuvre aux partenaires sociaux au sein de l'entreprise ?

Il s'agit d'une idée à l'œuvre depuis une vingtaine d'années qui appelle plusieurs réflexions. Cette position implique que le législateur ne serait pas légitime à intervenir dans certains domaines. La légitimité reviendrait aux parties elles-mêmes qui encadreraient ainsi leurs propres relations de travail. On peut se demander aussi si cela ne revient pas à accorder trop de crédit aux accords d'entreprise. Ceux qui affirment que leur développement va simplifier les relations de travail n'ont pas lu beaucoup d'accords d'entreprise ! Ils sont souvent ambigus car ils résultent d'un compromis, ce qui suppose l'interprétation du juge ou d'un arbitre.



Par ailleurs, le risque n'est-il pas d'étendre la possibilité de conclure des accords d'entreprise dérogatoires moins favorables aux salariés ? Dans ce cas, c'est aller à l'encontre de l'objectif donné aux conventions collectives, à savoir harmoniser la concurrence sociale au sein des branches professionnelles. Je crains également que cela ne favorise une concurrence intra-entreprises entre les salariés : ceux qui sont rattachés à l'entreprise et les salariés détachés qui ne sont pas soumis aux accords d'entreprise.

Enfin, il s'agit d'une réflexion pensée pour les entreprises de taille importante. Pour les TPE-PME, il faudra des décrets supplétifs en cas d'absence d'accords.

Les salariés ne peuvent-ils pas en tirer un bénéfice en "benchmarkant" les accords d'entreprise, et les entreprises attirer et fidéliser ainsi les salariés ?

Effectivement, cela pourrait être une sorte de signal pour faire venir les salariés en leur assurant de bonnes conditions de travail. Mais cela ne peut être envisagé que dans une perspective macroéconomique où tout va bien. Ce qui semble exclu à court terme et dans le contexte économique actuel.

Ceux qui militent pour une extension des accords d'entreprise souhaitent également renouveler les relations entre le contrat de travail et les accords collectifs. Faut-il créer une interdépendance plus grande entre ces deux normes ?

L'articulation entre l'accord collectif et le contrat de travail est très complexe notamment parce que la jurisprudence a institué l'intangibilité de certains éléments au sein du contrat de travail. La seule réforme envisageable est de prévoir que l'accord collectif peut modifier le contrat de travail.

Personnellement, je ne suis pas favorable à ce que les partenaires sociaux puissent modifier les éléments individuels du contrat de travail, même si la situation actuelle peut contribuer à complexifier la mise en oeuvre des accords collectifs d'entreprise. Cela reviendrait à annihiler tout intérêt du contrat de travail et conférerait aux partenaires sociaux des prérogatives qui outrepassent leur légitimité. Un pas a déjà été franchi dans le projet de loi Macron. Le refus du salarié de se voir appliquer un accord de maintien dans l'emploi constitue en soi une cause réelle et sérieuse.

Une autre tendance actuelle est la déjudiciarisation des relations de travail. Qu'en pensez-vous ?

Il est clair que depuis une vingtaine d'années toutes les mesures en droit du travail visent à écarter le juge de l'appréciation de la rupture, qu'il s'agisse du contrat première embauche (CPE), du contrat nouvelle embauche (CNE), de la rupture conventionnelle, de la réduction des délais pendant lesquels le salarié peut agir ou bien encore des processus alternatifs de règlement des litiges. Tout est fait pour réduire la place du juge. Or, le rôle du juge dans les relations de travail soulève deux questions : son intervention dans la relation contractuelle et l'unification des principes applicables au contrat de travail. On l'a vu à l'oeuvre sur la loi du 20 août 2008 ; elle a fixé une jurisprudence assez rapidement.

✍ Florence Mehrez



**Le référendum
maudit**
Notre feuilleton, page 8

LAURE GIROS

Le référendum maudit

Le feuilleton de l'Opinion

Episode 2. Les trois hôtes du Président. « Où qu'ils se trouvent, et si peu nombreux qu'ils soient, nous ne pouvons pas nous permettre de négliger ceux qui militeront pour le non »

C'était lui le plus important des quatre, mais c'était aussi lui le nouveau. Nicolas Hulot, Yann Arthus-Bertrand et Jean Jouzel avaient, eux, déjà participé à une réunion avec le président de la République pour décider de la position de la France face à ce qui apparaissait comme l'urgence climatique. C'était en décembre 2009, quelques heures avant la clôture de la conférence de Copenhague de sinistre mémoire. Seule différence, mais de taille : à Copenhague, le chef de l'Etat était alors Nicolas Sarkozy. A présent, c'est François Hollande qui se tenait face à ses trois hôtes, pour leur faire une proposition dont ils ne revenaient pas : faire à sa place la promotion du oui au référendum qui se tiendrait à l'automne.

« Votre action est une nécessité au vu de l'enjeu, leur expliqua-t-il. L'avenir de la Terre ne peut se réduire à des calculs politiques ou à des clivages partisans. Il ne doit pas s'agir d'un vote pour ou contre le gouvernement ou le président de la République, mais d'un engagement national pour impulser l'action mondiale qui sauvera le climat. Une action qui, vous le savez mieux que moi, ne peut plus être différée. »

Le citoyen le moins lucide aurait aisément compris que le problème principal qui se posait au Président était ailleurs. L'image du gouvernement dans l'opinion était si dégradée qu'il n'existait qu'une seule option pour réussir un référendum : que tout membre de l'exécutif se

terrât au plus profond de son ministère, ou au palais de l'Elysée selon le cas, durant toute la durée de la campagne. Le choix d'une telle option n'interdirait certes pas le locataire du palais surnommé de s'arroger le mérite de la victoire par une martiale allocution télévisée au soir même des résultats de la consultation nationale. Cette allocution féliciterait les Français et leur sens du devoir devant l'adversité climatique et leur promettrait la création de centaines de milliers d'emplois verts. En attendant, pour qu'il y ait une chance que les électeurs répondissent favorablement à la question qui leur serait posée et non qu'ils profitassent de leur bulletin de vote pour signifier ce qu'ils pensaient de l'exécutif, il était impératif que ledit exécutif fit profil bas.

La situation des invités de François Hollande ne leur permettait guère d'épiloguer, fût-ce intérieurement, sur ce calcul politique. De toute façon, leur position sur la question était claire : il fallait agir vigoureusement contre le réchauffement climatique. Nicolas Hulot et Yann Arthus-Bertrand avaient fait de cette lutte une part substantielle de leur fonds de commerce, le premier ayant même été il y a quelque temps bombardé « envoyé spécial pour la préservation de la planète » par François Hollande. Quant à Jean Jouzel, vice-président du groupe scientifique du Giec - l'organisme onusien qui publie tous les six ans un rapport sur l'état des connaissances sur le climat et les risques à venir causés par l'homme -, il était la caution scientifique la plus sollicitée par les médias pour soutenir le principe d'une action politique résolue contre

les émissions de gaz à effet de serre.

Ce serait donc ces trois hôtes du président qui monteraient en première ligne pour défendre le « oui » au référendum qui poserait la question suivante :

Approuvez-vous le projet de loi imposant à la communauté nationale une réduction de 40% de ses émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030 pour lutter contre le dérèglement climatique ?

François Hollande savait parfaitement à qui il avait affaire. Nicolas Hulot avait gardé une dent contre Europe écologie-Les verts depuis sa défaite aux primaires de 2012 face à Eva Joly. Il rêvait de revanche. Yann Arthus-Bertrand, lui, n'était pas peu fier d'avoir « amélioré » (selon ses propres termes de l'époque) les résultats des élections européennes de 2009 en favorisant considérablement EELV via la diffusion, deux jours avant l'élection, de son célèbre film *Home*. Depuis, il espérait bien renouveler un exploit de même envergure avec le second épisode, *Human*, dont la sortie était prévue pour bientôt. Enfin, bien que scientifique et expert avant tout, Jean Jouzel ne dédaignait pas participer à des actions politiques, qu'il s'agisse de militer pour la candidature de Ségolène Royal lors de la présidentielle de 2007, de participer au Grenelle de l'environnement lancé par un président Sarkozy alors à peine élu, ou encore de s'afficher depuis quelques mois avec le micro-parti de Pierre Larroustourou, Nouvelle Donne.

« Bien entendu vous ne serez pas seuls, les rassura le Président. Mes meilleurs conseillers ont déjà été mobilisés à votre intention. »

François Hollande pressa le bouton de son interphone et, un instant plus tard, un homme et une femme se présentaient aux trois invités comme responsables de la « task force » destinée à faire de ce référendum un succès.

Il n'existait qu'une seule option pour réussir un référendum : que tout membre de l'exécutif se terrât au plus profond de son ministère, ou au palais de l'Élysée selon le cas

« Avec notre équipe, nous serons là pour tout ce qui touche à la stratégie de communication, expliqua la femme à la froide compétence. Veuillez ne point voir dans notre présence à vos côtés une critique en creux de vos compétences médiatiques, mais un référendum a par définition un sens politique. Ce n'est pas la même chose de s'adresser au citoyen électeur ou au militant écologiste qui sommeille en chacun de nous. Raison pour laquelle notre collaboration

est nécessaire.

- Vous voulez dire, demanda un Jean Jouzel quelque peu inquiet, que vous voulez faire de nous des gens capables de mener une campagne électorale à l'échelle nationale ?

- Première erreur ! rectifia son interlocutrice sur un ton de maîtresse d'école. Vous n'allez pas « mener campagne ». Notre objectif est précisément de faire en sorte que vous n'ayez jamais d'opposants. »

L'homme plutôt rondouillard qui n'avait pas encore pris la parole ouvrit un gros dossier dont il tira plusieurs exemplaires d'un rapport qu'il distribua à chacun. On y apprenait la position des partis politiques concernant la question climatique - et par politesse pour Jean Jouzel les rédacteurs avaient inclus Nouvelle Donne. L'homme dit :

« Le bilan de ce rapport est clair : à part quelques divergences, notamment sur l'opportunité de faire du climat une priorité et sur les modes de financement, tous les partis sont d'accord pour agir. Le Front national ne fait pas exception, malgré une prise de position isolée de Jean-Marie Le Pen il y a quelques années, et de quelques francs-tireurs occasionnels. Même la question du quinquennat, dernier référendum en date à avoir vu la victoire du « oui » - une large victoire à plus de 73% - n'a pas fait consensus de manière aussi totale dans la classe politique.

- Il ne s'agira pas d'un référendum ordinaire, ajouta la responsable de la communication. Même si, pour des questions de discrétion, aucun sondage n'a encore été fait, nous pensons que l'électorat va se scinder en trois morceaux très inégaux. Le premier, le plus gros, sera celui des indifférents qui n'iront pas voter. Pour le référendum sur le quinquennat, ils étaient déjà 70%. Il faut donc prévoir que sur un sujet comme le climat, qui ne passionne plus les foules, les abstentionnistes seront encore plus nombreux, peut-être près de 80%. Le second morceau rassemblera ceux qui voteront oui, soit par conviction soit parce qu'ils vous feront confiance. Le troisième morceau, difficile à cerner mais qui ne concerne probablement pour l'instant que très peu de monde, sera celui des opposants.

- C'est là que nous aurions besoin de vos lumières, reprit son collègue. Où qu'ils se trouvent, et si peu nombreux qu'ils soient, nous ne pouvons pas nous permettre de négliger ceux qui militeront pour le non. Il n'est pas question de revivre l'échec du référendum de 2005 sur le traité établissant une constitution pour l'Union européenne. »

Vu de loin, les opposants les plus évidents seraient ceux qui en subiraient les conséquences, c'est-à-dire les entreprises les plus émettrices de CO₂. Or Yann Arthus-Bertrand, qui entretenait de si bonnes relations avec Total, se voyait mal mettre les pétroliers en accusation. Quant à Nicolas Hulot, il se retenait désormais de désigner comme coupables principaux les « drogués à la croissance économique » ou les « thuriféraires du progrès à tout prix » : le souvenir était encore cuisant de l'échec de son film *Le Syndrome du Titanic* où il développait ces idées. Il n'avait pas davantage oublié ce qu'avaient été à ce moment-là les non-dits lourds de sens des principaux sponsors de la Fondation Nicolas Hulot qu'étaient L'Oréal ou Vinci Autoroutes.

Personne ne mit donc sur la sellette les entreprises grosses émettrices de gaz à effet de serre, ce qui d'ailleurs aurait été faire injustice à leur faculté d'adaptation : depuis bien longtemps en effet, le monde économique dans son ensemble avait parfaitement appris à faire de bonnes affaires avec le climat.

« Il y a bien un petit village d'irréductibles, dit alors Jean Jouzel. Les climatosceptiques. Ceux qui, comme Claude Allègre, pensent que l'homme n'y est pour rien dans les évolutions actuelles du climat, et qui attribuent celles-ci à des causes telles que l'activité solaire.

- Les climatosceptiques, combien de divisions ?

- Très peu, balaya Jean Jouzel. Depuis son accident cardiaque d'il y a deux ans, Claude Allègre n'intervient plus sur la question. Le plus actif depuis a été Vincent Courtillot, qui tient l'Institut de physique du globe de Paris. Il est académicien et essaye d'enrôler l'Académie des

sciences dans sa cause, mais il ne va pas très loin. Quelques autres qui ne connaissent rien à la climatologie font parfois un peu parler d'eux, mais ils sont loin d'être structurés comme dans d'autres pays. Le Centre d'analyse stratégique a produit un rapport en ce sens en 2012. Les choses n'ont pas beaucoup bougé depuis. »

Deux précautions valant mieux qu'une, François Hollande envoya discrètement à son chef de cabinet un SMS qui tenait en deux mots : « Convoquez Courtillot. »

Benoît Rittaud

Demain *L'éclair climatosceptique*

Climato-fiction

Alors que les sondages sont au plus bas pour l'exécutif, les négociations préparatoires à la conférence de Paris sur le climat en décembre 2015 montrent qu'aucun accord sérieux ne sera signé pour limiter les émissions de gaz à effet de serre. A un petit comité de ministres triés sur le volet, François Hollande annonce alors son intention d'organiser un référendum sur le climat. Benoît Rittaud est maître de conférences hors-classe à l'Université Paris-XIII Sorbonne. Il est l'auteur entre autres de *Mythe climatique* (Seuil 2010).



ILLUSTRATION LAURE GIROS