

PREMIER ANNIVERSAIRE DE L'UN DES TEXTES PHARES DU QUINQUENAT

La loi Macron, un symbole plus qu'une révolution

- Un an après sa promulgation, la loi pour la croissance n'a encore que des effets limités.
- Dans plusieurs marchés, cependant, sa force symbolique est incontestable.

Philippe Bertrand
pbertrand@lesechos.fr
et Myriam Chauvot
mchauvot@lesechos.fr

« Cette loi porte une série de mesures très concrètes qui ont commencé à changer le quotidien des Français », s'est félicité jeudi Emmanuel Macron, dans une interview à « La Dépêche du Midi », à propos de la loi à son nom, qui fête son premier anniversaire. Promulguée le 6 août 2015, au terme d'un parcours législatif semé d'embûches conclu par le recours au 49-3, la loi Macron a-t-elle changé la face du monde de l'entreprise ? Le moins que l'on puisse dire, c'est que ses effets sont limités. « A part les 1.500 emplois créés par les bus, l'impact est infinitésimal », constate Ludovic Subran, chef économiste de l'assureur Euler Hermes, cité par l'AFP. Celui-ci estime à 0,05 point l'effet sur la croissance de la loi portée par le ministre de l'Economie. Et, pour l'heure, seuls les 1.500 emplois créés dans le secteur des cars semblent acquis. La faute à une loi fourre-tout qui reprenait beaucoup des pistes de déréglementation avan-

cée par le rapport Attali en 2008, travail dont le rapporteur n'était autre... qu'Emmanuel Macron. Passage en revue des réformes qui ont force de symbole, notamment à l'étranger, à défaut d'un gros impact économique.

● L'OUVERTURE DOMINICALE

L'ouverture des magasins le dimanche était la mesure marqueur de la loi Macron. Pour contourner l'opposition de la maire de Paris, le concept de zone touristique internationale (ZTI) a été créé et 21 d'entre elles ont été délimitées, dont les dernières à La Baule, Dijon et Antibes. Problème : en dehors du boulevard Haussmann et de plusieurs centres commerciaux – Beaugrenelle et Les Halles à Paris, Val d'Europe à Marne-la-Vallée, Cap 3000 et Polygone Riviera sur la Côte d'Azur – la plupart des villes étaient déjà classées en zone touristique classique et leurs magasins pouvaient déjà ouvrir le dimanche.

Autre écueil : Emmanuel Macron a subordonné l'ouverture dominicale à un accord de branche ou d'entreprise sur les compensations sociales en donnant le dernier mot

aux syndicats. C'est ainsi qu'il a fallu des mois aux Galeries Lafayette pour obtenir un accord qui n'est pas encore entré en vigueur. Les bijoutiers, la haute couture et Vuitton, Darty, Zara, Tati ont signé des accords, mais pas la FNAC et pas encore le Printemps ou le Bon Marché. Aussi, dans certaines zones et centres commerciaux, certains peuvent ouvrir, d'autres non et la dynamique globale, notamment à Paris, n'est pas encore enclenchée.

● LES « CARS MACRON »

C'est sûrement « le » succès reconnu comme tel de la loi Macron. En abolissant le monopole de la SNCF sur le transport de passagers terrestres de longue distance, la loi Macron a créé un nouveau marché. Une demi-douzaine de compagnies bataillent, dont l'allemand FlixBus et Ouibus, la filiale de la SNCF. En mars 2016, on comptait déjà 1,5 million de passagers et 1.500 emplois ont été créés.

● LES FRAIS DE NOTAIRE

La loi Macron a voulu baisser les tarifs des professions réglementées. Pour le grand public, il s'agit



La loi a ouvert le transport de passagers terrestres de longue distance, longtemps monopole de la SNCF, aux compagnies de bus. Photo Richard Damoret/RÉA

sait d'abord des frais de notaire. Las ! La baisse n'a été que de 2,5 % en moyenne.

● LA RÉFORME DU PERMIS DE CONDUIRE

Depuis le 13 juin, les auto-écoles n'ont plus le monopole de l'examen du Code de la route. La Poste et le certificateur SGS se sont positionnés pour faire passer dans leurs locaux une épreuve rénovée et passée sur tablette numérique. Objectif : con-

centrer les examinateurs assermentés sur les épreuves de conduite et réduire les délais d'attente.

● LA CARTE PROFESSIONNELLE DANS LE BTP

C'était une demande majeure de la Fédération française du bâtiment (FFB) et de son président, Jacques Chanut, pour renforcer l'efficacité (jusqu'à présent assez limitée) des contrôles sur les chantiers, dans le

cadre de la lutte contre le travail illégal. Problème : cette carte d'identification ne suffit pas, elle doit s'accompagner de contrôles sur les chantiers les week-ends et le soir, bref, à des plages horaires permettant de contrôler le plus grand nombre d'ouvriers détachés. Car eux-mêmes sont souvent déclarés, mais pas leurs dépassements d'heures. La FFB réclame que les contrôles sur chantier entrent dans le champ d'intervention des douanes, aux

horaires d'intervention bien plus larges que l'Inspection du travail. Ce qui suppose que l'Etat trouve des moyens supplémentaires, ou la carte d'identification professionnelle sera un coup d'épée dans l'eau, au moment où le travail illégal explose dans le BTP. C'est, en France, le principal secteur touché par ce fléau, avec 3,8 milliards d'euros de « cotisations éludées » et un taux de fraude évalué à 22 %, loin devant le commerce (12 %). ■

L'Arafer surveille le marché des travaux autoroutiers

Née de la loi Macron, l'Autorité calcule que depuis 2009, les concessionnaires autoroutiers de Vinci et Eiffage passent 47 % de leurs travaux à des entreprises qui leur sont liées.

Les travaux autoroutiers sont un courant d'activité important pour le secteur des travaux publics mais pour remporter les contrats supérieurs à 2 millions d'euros, appartenir au même actionnaire que les concessionnaires autoroutiers peut aider, montrent les chiffres compilés par le rapport de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer), chargée, selon sa propre expression, « de veiller à l'exercice d'une mise en concurrence effective et loyale par les concessionnaires lors

de la passation des marchés ». Une compétence issue de la loi Macron qui a confié à l'Arafer, le gendarme du rail, le soin de contrôler également les routes.

Marchés supérieurs à 2 millions d'euros

La France compte 18 sociétés concessionnaires de réseaux d'autoroutes (dont deux à capitaux majoritairement publics : ATMB et SFTRF) mais l'essentiel du rapport de l'Arafer concerne les sept grandes, représentant 95 % du chiffre d'affaires des concessions autoroutières : ASF, Escota et Cofirout (appartenant toutes trois à Vinci), APRR et Area (détenus par Eiffage et le fonds d'investissement Macquarie), ainsi que Sanef et SAPN (appartenant à l'espagnol Abertis, leader mondial de la gestion

d'autoroutes, lui-même historiquement un groupe de BTP).

L'Arafer s'est penchée plus spécifiquement sur les marchés de travaux supérieurs à 2 millions d'euros passés par les grands concessionnaires détenus par Eiffage et Vinci. Bilan : la part en valeur attribuée à des entreprises de BTP liées atteint 65 % pour Escota et 68 % pour APRR. Elle n'est que de 16 % chez ASF, mais était de 75 % en 2014. Toutefois, en cumul de 2009 à fin 2015, c'est Area (Eiffage) qui traite le plus souvent avec des entreprises liées : ce concessionnaire leur a confié 62 % de ses travaux de plus de 2 millions d'euros, contre 46 % à 47 % pour APRR, Escota et ASF. C'est tout de même presque la moitié des contrats. Mais l'Arafer ne dit pas si ces proportions excèdent ou pas la part de marché que ces géants du BTP

ont dans le secteur des grands travaux routiers en général.

A noter que les 3,2 milliards d'euros de travaux du plan de relance autoroutier qui vient de débiter n'entrent pas dans le champ du rapport car ce plan a été conclu avant la loi Macron faisant de l'Arafer le gendarme de la mise en concurrence. Le plan de relance prévoit que 55 % des travaux devront être confiés à des PME. Quid des grands contrats ? Lancé la semaine dernière par François Hollande, le chantier à 180 millions d'euros de l'élargissement de l'A9 (ASF) entre Perpignan et Le Perthus est un défi technique complexe impliquant d'élargir des viaducs hauts de plus de 50 mètres. Vinci Construction était candidat à l'appel d'offres mais ASF (Vinci Concessions) lui a préféré Eiffage. — M. C.

DÉCRYPTAGE // La loi Macron a marqué un tournant social-libéral dans la politique économique de François Hollande.

Un texte charnière du quinquennat

Guillaume de Calignon
@gcalignon

Trois textes de loi auront marqué le quinquennat de François Hollande, si on met de côté les textes à dominante fiscale : la loi Taubira instaurant le mariage pour tous, la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite « loi Macron », et la désormais célèbre loi travail. Tous auront suscité controverses, opposition et manifestations. Mais, y compris sur le plan économique, nul doute que la loi Macron a été un texte charnière de ce mandat présidentiel.

D'abord parce que ce texte est emblématique de la volonté affichée dès le début de l'année 2014 par le président de mener une politique de l'offre. Son objectif est en effet de rendre plus flexibles certains secteurs d'activités. Il s'agit donc, en parallèle de la mise en place des baisses de charges sociales du Pacte de responsabilité, du tournant social-libéral de l'exécutif. Et, comme un symbole, le texte a été porté par le trublion du gouvernement, Emmanuel Macron, personnalité vilipendée par toute une partie de la gauche. Sans compter que la loi, même si ses effets économiques seront minimes, estiment les économistes, a été saluée par le FMI, la Commission européenne et l'OCDE. Trop dur à avaler pour les opposants de gauche à François Hollande.

C'est d'ailleurs à l'occasion de la présentation de ce texte que les frondeurs du PS ont donné de la voix. Certes, à l'automne 2014, ils avaient été 39 députés de la gauche



Le texte porté par Emmanuel Macron a soulevé l'opposition de 39 députés frondeurs, à l'automne 2014. Photo Hamilton/RÉA

de PS à s'abstenir sur le projet de loi de finance 2015 qui instaurait les baisses de charges mais, avant la loi Macron, jamais les frondeurs n'avaient été assez puissants pour pousser le gouvernement à utiliser le 49-3 pour faire passer un texte à l'Assemblée nationale. Il faut dire que l'ancien ministre de l'Éducation nationale Benoît Hamon, suivi par les habituels frondeurs comme Laurent Baumel, Pouria Amirshahi ou encore Christian Paul, avaient annoncé leur intention de voter contre. Le principal point de friction s'est concentré sur le travail le dimanche. Alors que cette dispo-

sition reste largement encadrée, pour les opposants, la libéralisation allait trop loin. Martine Aubry dira même qu'« il ne faut pas réduire l'existence à la consommation ». Bref, la gauche, qui était quasi unanime pour le mariage pour tous, qui débattait autour des baisses de charges, s'est réellement fracturée au sujet de la loi Macron. Depuis, cette fracture politique n'a fait que s'amplifier, comme en témoigne l'utilisation du 49-3 sur la loi travail. Mais c'est bien le texte d'Emmanuel Macron qui marque la rupture entre la gauche de gouvernement et celle d'opposition. ■

Un nouveau régulateur qui va devoir s'imposer

C'est le premier rapport de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer) sur les passations de marché par les concessionnaires autoroutiers depuis que la loi Macron du 6 août 2015 a créé ce régulateur, en ajoutant les concessions autoroutières au champ d'action de l'ancienne Arafer, qui se concentrait sur le rail. L'Arafer est plus puissante que l'ancienne Commission nationale des marchés (CMN), créée en 2004 pour veiller à la transparence des marchés, car la loi Macron l'a dotée d'un pouvoir de contrôle contraignant assorti de sanctions. Reste que, durant cette année de rodage, l'Arafer teste ses habits neufs avec prudence et s'abstient de tirer des conclusions des chiffres qu'elle vient de compiler (lire ci-dessus). D'autant que Vinci et Eiffage étant des

ANALYSE

Par M. C.

majors du BTP, leur part dans les marchés des concessionnaires n'exécède pas forcément leur part de marché globale en France.

L'Arafer observe de même que le montant des travaux estimé par les concessionnaires est généralement supérieur au montant ressortant des offres retenues, sans l'expliquer. Car l'Autorité le souligne elle-même : 2016 est une année de transition, où sa feuille de route était de publier son rapport fin juillet, alors que les concessionnaires avaient jusqu'à fin juin pour lui transmettre les données nécessaires. « Vu les délais, c'est un rapport factuel, pas un travail analytique », avertit-on en

interne. « Ce sera différent à partir de 2017 », première année où le rapport annuel sortira fin juin, sur la base de données plus diverses.

En attendant, cette première mouture épingle tout de même le fonctionnement des concessionnaires, et notamment la composi-

L'Arafer a fait barrage à plusieurs nominations au sein de commissions des marchés.

tion des commissions des marchés, dont chacun d'entre eux doit se doter pour la passation de ses contrats. Ces commissions doivent être les composées notamment de personnalités indépendantes, sans lien avec le concessionnaire et les candi-

dats aux contrats. L'Arafer, dans ses avis des derniers mois, a déjà fait barrage à plusieurs nominations. A l'instar de cet avis du 1^{er} juin où elle a réfuté le caractère indépendant de cinq des six candidats à la commission des marchés d'Area, notamment parce que deux d'entre eux étaient salariés de Macquarie, l'actionnaire d'Area. Difficile de faire moins indépendant... Et le rapport d'enfoncer le clou, concernant les commissions d'Area et d'APRR : « Comme constaté par la CMN depuis 2010, l'Autorité relève que deux personnes présentées comme indépendantes représentent les intérêts du groupe Macquarie. » La CMN l'avait constaté, mais n'avait pu l'empêcher. Reste à voir si la loi Macron a suffisamment bien calibré le pouvoir de l'Arafer pour que ce régulateur ait plus de poids. ■