

Emmanuel Macron en marche... ses bus déjà en faillite



**LE FIASCO
DE SA
LIBÉRALISATION
DES LIGNES
DE BUS SE TRADUIT
DÈS AUJOURD'HUI
PAR
175 SUPPRESSIONS
D'EMPLOIS.**

Débutant dans l'exercice de candidat à une élection, Emmanuel Macron a mal choisi son moment pour se lancer dans la course à la présidentielle. Tandis qu'il se déclarait officiellement hier, la loi qui porte son nom s'apprêtait à accoucher d'un scandale social. Un groupe britannique, pesant 4 milliards de chiffre d'affaires et opérant

en France pour le compte d'une start-up allemande via sa filiale Megabus dans le transport par car « libéralisé » par la loi Macron, va licencier ses 175 employés, non sans avoir « *bénéficié des aides de l'État et évité de payer des impôts en France* », accusent les salariés.

Derrière les phrases attrape-tout du candidat sur « *la réconciliation de la liberté*

et du progrès », se dévoile le vrai visage de la « libéralisation » sauvage qu'Emmanuel Macron veut généraliser, après l'avoir expérimentée sur les autocars. Ce coup d'essai du « modèle » Macron, sur lequel le candidat s'est soudain fait pudiquement discret ces dernières semaines, a accouché d'un véritable fiasco : 1 400 embauches sur les 22 000 qu'il avait promises

– un chiffre que l'ex-ministre a récemment qualifié de « *fou* » à la télévision – soit à peine 6 % de l'objectif. Et pour quel résultat ? Des lignes fermées moins d'un an après leur ouverture, une ultra-concentration du secteur à rebours du discours sur les soi-disant vertus de la « *libre concurrence* », et la guerre menée au service public ferroviaire. ●

Lire page 4

L'événement

LE LOURD BILAN CARBONE DES BUS

130 grammes de CO₂ par kilomètre, c'est ce qu'émet un bus. Soit dix fois plus qu'un TGV, qui affiche 13 grammes par kilomètre, plus performant même que la voiture électrique et ses 22 grammes émis par kilomètre.

3,8

C'est, en millions, le nombre de passagers transportés dans les cars Macron en 2015, d'après un bilan dressé par le ministère de l'Économie.

TRANSPORT

Libéralisation, dérégulation, la sortie de route des cars Macron

Vendue par l'ancien locataire de Bercy, désormais candidat à la présidentielle, comme la solution miracle à la mobilité et à la création d'emplois, la libéralisation des lignes de bus longue distance est un fiasco. Un marché où se livre une féroce guerre des prix au détriment des salariés et des usagers.

L'opération communication autour des « cars Macron » a vraisemblablement échoué. Libéralisé par la loi portée par l'ancien ministre de l'Économie et adoptée le 6 août 2015 à coups de 49-3, le transport national de voyageurs par autocars a été vendu comme la solution miracle à la complémentarité des modes de transport (rail-route-aérien) permettant en outre de désenclaver les territoires et de garantir, à moindre coût, la mobilité pour tous. À la clé, promettait le 30 juin 2015, au Sénat, celui qui est désormais officiellement candidat à l'élection présidentielle (lire ci-contre), 22000 créations d'emplois. Un chiffre avancé également par la commission d'études des effets de la loi Macron. Mais une fois passé l'enthousiasme des premières semaines, « la faillite économique, sociale et environnementale des cars Macron est patente » analyse Jérôme Vérité, secrétaire général de la CGT transports.

Le compteur des créations d'emplois affiche timidement 1430 embauches. Et encore, ce chiffre inclut les 175 salariés aujourd'hui menacés de perdre leur emploi chez Megabus (lire page 6). Sur les cinq opérateurs initiaux, seuls trois, Flixbus, Isilines et Ouibus, dont deux adossés à des groupes publics (Isilines à Transdev-Caisse des dépôts et Ouibus à la SNCF), se partagent désormais un marché chaotique, incapables de s'autoréguler et surtout en voie d'ultra-concentration autour de

quelques lignes jugées rentables. Pour le reste, c'est la désertion. En septembre dernier, c'est Flixbus qui ouvre le bal en supprimant, sur la ligne Bordeaux-Lyon, les arrêts de Guéret (Creuse) et Montluçon (Allier). Si la direction de la start-up allemande argue de la baisse des réservations pour justifier ses coupes franches, elle prévoit

surtout de concentrer son offre sur les lignes à très forte rentabilité. Quant à Ouibus (anciennement IDbus), filiale de la SNCF et concurrente directe du transport ferroviaire, son développement a fait perdre à l'opérateur public 250 millions d'euros sur la seule année 2015, révèle la CGT cheminots, laquelle, par ailleurs, rappelle que la SNCF a renfloué sa filiale privée de 50 millions d'euros sur la même année. Des pertes accumulées au détriment du service public.

L'addition pourrait être extrêmement salée pour la SNCF

À pas de loup, Transdev prépare également son « repositionnement » sur ses offres Isilines. « La volonté de la direction, c'est de se concentrer sur certains horaires et certaines lignes, moins déficitaires que les autres », explique Jérôme Briot, membre CGT du comité de groupe européen de Transdev. « Car, à la vérité, poursuit-il, il n'existe aucune ligne véritablement rentable. » La guerre des prix que se livrent les trois derniers opérateurs de cars Macron en France a fait chuter le prix du trajet à 4 centimes d'euro du kilomètre en moyenne. « Et à ce tarif-là, il faut payer le car et son entretien, le conducteur et le carburant... C'est impossible de faire du bénéfice », reprend le syndicaliste. Pour Transdev, les pertes sont évaluées à une dizaine de millions d'euros par an.

Ironie de l'histoire, c'est Jean-Marc Janaillac, ancien président de Transdev (aujourd'hui à la tête d'Air France) et conseiller transport de François Hollande pendant la campagne de 2012, qui a « poussé à l'écriture de la loi Macron », rappelle Jérôme Briot. Sans doute y voyait-il le moyen d'étoffer son offre de transport routier de voyageurs, Transdev étant également à la tête d'Euroline qui opère depuis des années sur les trajets internationaux en bus. Or, reprend le syndicaliste, en pariant

sur les cars Macron, « Transdev et la SNCF ont encouragé la naissance d'un monstre, Flixbus, dont ils ne savent plus comment se débarrasser ». En Allemagne, où le secteur du transport en autocars est libéralisé depuis le 1^{er} janvier 2013, la Deutsche Bahn s'était également positionnée. Mais l'opérateur ferroviaire public a fini par lâcher le marché sous le poids des pertes accumulées.

En somme, dans ce marché ultraconcurrentiel, seul Flixbus dégage des marges. Et pour cause. L'entreprise allemande, qui détient désormais 90 % du marché outre-Rhin, fait rouler pour son compte et sans scrupule des prestataires autocaristes comme Megabus. « Il y a fort à parier que ce que l'on nous a vendu comme l'ouverture totale d'un secteur à la concurrence, permettant de développer l'entrepreneuriat et de créer des emplois, se résume, in fine, à un quasi-monopole de Flixbus », résume Jérôme Vérité. Et pour les opérateurs historiques que sont Transdev et la SNCF, l'addition pourrait être extrêmement salée. Car « au-delà de l'exploitation des cars Macron, Flixbus pourrait tout à fait décider de se positionner sur les délégations de service public, aujourd'hui gérées par les opérateurs publics ou leurs filiales », souffle Jérôme Briot. Avec, en première ligne, l'immense marché du transport urbain.

La loi Macron, plébiscitée par les pourfendeurs du service public, est en passe de consacrer le trust privé d'une entreprise de droit étranger. « Et tout ceci, conclut Jérôme Briot, n'a été rendu possible que par des financements publics. Sans l'argent public jeté par Transdev et la SNCF dans la course folle à cette concurrence, jamais cette loi n'aurait été suivie d'effets. » Dix-huit mois après leur création, les fameux cars Macron auront réussi l'exploit de déstructurer entièrement un secteur, d'alimenter la fermeture de lignes et de dessertes ferroviaires, de réenclaver des territoires, le tout en créant une poignée d'emplois dont la plupart, note la CGT, sont en réalité des réorientations professionnelles. ●

MARION D'ALLARD

LE GOUVERNEMENT A USÉ TROIS FOIS DE L'ARTICLE 49-3 POUR FAIRE PASSER LA LOI « CROISSANCE, ACTIVITÉ ET ÉGALITÉ DES CHANCES ÉCONOMIQUES », DITE LOI MACRON.



LES BUS MACRON, MIS EN PLACE EN AOÛT 2015, AVAIENT ÉTÉ VENDU

LE TRANSPORT DU PAUVRE

« Le transport en autocar est 8 à 10 fois moins cher que le train. Cette mesure de libéralisation va bénéficier aux familles les plus modestes, les plus précaires, les plus fragiles. »

Emmanuel Macron, en octobre 2014.

L'événement**L'ex-ministre de Hollande court à la présidentielle**

ÉLECTION Emmanuel Macron a enfin annoncé sa candidature à la présidentielle, hier, à Bobigny (Seine-Saint-Denis). Une opération de communication à laquelle les habitants et étudiants n'ont pas été conviés...

Fond bleu, drapeaux européen et français pour seul décor, Emmanuel Macron marche vers le pupitre sous les applaudissements de son équipe de campagne et d'une poignée de militants triés sur le volet. Des centaines de journalistes s'agitent pour couvrir son allocution, dans une salle d'un garage d'un centre de formation de Bobigny, en Seine-Saint-Denis. « L'enjeu n'est pas de rassembler la gauche ou la droite, mais de rassembler les Français (...). Je suis prêt. Je suis candidat pour que la France entre dans le XXI^e siècle... », mettant fin à des mois de faux suspense autour de sa candidature. « Cette révolution démocratique, je ne pourrais la mener qu'avec vous », lance-t-il, solennel, devant un parterre de journalistes, comme un clin d'œil à la bienveillance des grands médias à son égard.

Sur les vingt minutes de son discours, concentré verbeux de son « diagnostic » sur l'état de la France, le candidat s'est contenté de ressortir un menu identique à celui qu'il préconisait en tant que ministre de l'Économie. « Déverrouiller » le marché du travail, « libérer l'énergie de ceux qui peuvent », encourager les Français à « entreprendre »... Soit une version édulcorée des projets proposés par les candidats à la présidentielle de la droite. Emmanuel Macron et son équipe ont cependant fait quelques retouches sur la forme. C'est dans la ville populaire de Bobigny, au Campus des métiers, un centre d'apprentissage, que l'ancien banquier d'affaires a déclaré sa candidature. Un choix cosmétique pour celui qui se présente comme le candidat des jeunes et des quartiers populaires. Mais dernière l'opération de communication, la réalité

est tout autre. Les étudiants du centre d'apprentissage et les Balbyniens ne sont pas autorisés à entrer dans la salle. « C'est une déclaration à la presse, on a préféré ne pas mélanger les genres », justifie Sylvain Fort, directeur de la communication du mouvement « En marche ! ». Un jeune militant communiste de la ville a été violemment poussé vers la sortie par deux membres du service d'ordre, alors qu'il souhaitait écouter et « interpellé » l'ancien ministre de l'Économie.

Mais des étudiants ont réussi à se glisser entre les mailles. Tous âgés d'une vingtaine d'années, ils assistent « par curiosité » au discours d'Emmanuel Macron. « Il n'y a pas d'Arabe ni de Noir dans son staff de campagne », remarque Mayssa. Et de lancer : « Et c'est ça l'avenir de la France qu'il nous vend ? ». La proposition du candidat d'allonger la durée du temps de travail pour les jeunes est loin de les convaincre. « Il se présente comme le

candidat de la jeunesse, mais ses idées sont vieilles. Les jeunes ont aussi le droit d'avoir du temps pour eux, se cultiver, passer du temps avec leur famille... » défend Guita. L'étudiante en DUT n'est pas la seule à rester dubitative face à la stratégie « antisystème » de l'ancien ministre. Dès hier, les réactions politiques à sa candidature ont fusé de toute part. La prochaine étape sera l'obtention des 500 parrainages. Un défi qui n'inquiète pas l'équipe du candidat. Son directeur de la communica-

« Dommage, j'aurais bien aimé connaître ses propositions pour lutter contre le chômage. »

CLAIRE, ÉTUDIANTE DU CENTRE D'APPRENTISSAGE

tion assure qu'une cinquantaine de parlementaires et qu'un « bon paquet » d'élus locaux soutiennent sa candidature. Son discours terminé, le nouveau candidat emprunte illico la sortie de secours. Dans la salle d'à côté, le département organise un forum pour l'emploi, qu'Emmanuel Macron ne prendra pas la peine de visiter. « C'est dommage, j'aurais bien aimé connaître ses propositions pour lutter contre le chômage », regrette Claire, une étudiante du centre d'apprentissage. ●

LOLA RUSCIO

À PEINE CANDIDAT, DÉJÀ SOUS LE FEU DES CRITIQUES

La candidature de l'ancien ministre de l'économie a suscité de nombreuses réactions. « Macron, une candidature de plus pour le libéralisme. À quand une candidature unie de l'alternative à l'austérité ? Le temps presse. » a réagi Pierre Laurent, secrétaire national du PCF. Au gouvernement, le premier ministre, Manuel Valls, ne s'est pas fait attendre pour réagir, affirmant qu'il faut « une expérience qui a été éprouvée par le temps » pour gouverner et « refuser les aventures individuelles », sans nommer directement son ancien ministre. Arnaud Montebourg dénigre quant à lui « le candidat des médias », qui doit encore « démontrer qu'il a des propositions pour transformer le pays ». Du côté des candidats à la primaire de la droite, les mots ne sont pas tendres non plus. Alain Juppé invite à « ne pas être naïf » face à un candidat qui se présente en « chevalier blanc », alors qu'il « a totalement cautionné la politique économique menée depuis 2012 », quand François Fillon a la « conviction » que « les Français ne confieront pas leur destin à quelqu'un qui n'a aucune expérience et surtout qui n'a rien démontré ».



L'événement

LICENCIEMENTS

Megabus liquidé, 175 emplois menacés, le début du crash social

Créée suite à la loi Macron, la compagnie Megabus est en cessation d'activité. Ses 175 salariés se battent contre une maison mère britannique qui refuse, pour l'heure, de négocier. Des actions de blocage sont prévues demain à l'appel des syndicats CGT, Unsa et CFDT.

« **O**n est les premiers licenciés, on ne sera pas les derniers. » Natasha Pinçon est conductrice d'autocars. Elle assure les liaisons entre Barcelone et Cologne pour le compte de la société Megabus.com France, créée il y a un an et demi une fois le marché libéralisé par la loi Macron. Au mois de janvier prochain, elle et ses 174 collègues perdront tous leur emploi.

D'abord indépendante, la filiale française de Megabus, autocariste adossé au groupe britannique Stagecoach, a vu ses activités commerciales et marketing rachetées pour 30 millions d'euros au début de l'été par un autre géant du secteur, la start-up allemande Flixbus. Megabus devenant alors un sous-traitant de Flixbus. Et ce, jusqu'au 30 août, où « sans aucune justification, Flixbus a fait savoir qu'ils ne travailleraient plus avec nous, raconte Natasha Pinçon. Et depuis, nous n'avons plus aucune nouvelle d'eux ».

Pour les salariés, c'est la douche froide et leur colère se concentre sur la maison mère Stagecoach qui, suite à la rupture de contrat, a tout simplement décidé de cesser ses activités en France. « On vit tout ça très mal, les Anglais ne veulent rien savoir et certains d'entre nous craquent », explique Agostinho Rodrigues. Cet ancien conducteur Eurolines, désormais employé par Megabus et syndiqué à l'Unsa, ne cache pas son inquiétude. « 99 % des collègues ont quitté leur emploi pour aller chez Megabus tant les offres étaient alléchantes. Certains ont déménagé, acheté à crédit une



« 99 % DES COLLÈGUES ONT QUITTÉ LEUR EMPLOI POUR ALLER CHEZ MEGABUS TANT LES OFFRES ÉTAIENT ALLÉCHANTES. » PHOTO LAURENT CERINO/REA

nouvelle maison. Et aujourd'hui, face au mépris d'une direction qui est allée jusqu'à nous traiter d'escrocs, les arrêts maladie se multiplient. Une cellule psychologique a même été ouverte », poursuit-il.

Mais les salariés mettent aussi en accusation les « autorités publiques », qu'ils jugent « complices » : « Emmanuel Macron, avec le soutien de Manuel Valls et François Hollande, a fait le choix d'une politique ultralibérale qui montre aujourd'hui ses résultats : des salariés mis au chômage ! » s'emportent-ils dans leur communiqué.

Le plan de sauvegarde de l'emploi (PSE) devrait être finalisé au 9 janvier prochain. D'ici là, les salariés de Megabus ont décidé de se battre pour des conditions dignes de départ. « À l'heure actuelle, Stagecoach nous propose 2000 euros d'indemnité supralégale par personne », raconte l'un d'entre eux. Intolérable pour les syndicats, qui exigent un reclassement général et une indemnisation « à la hauteur des capacités financières de l'entreprise », insiste Natasha Pinçon, qui rappelle que la société britannique dont ils dépendent est « cotée

en Bourse, emploie 40 000 personnes, affiche un chiffre d'affaires de 4 milliards d'euros et une trésorerie de 300 millions ».

Pour Jérôme Vérité, secrétaire général de la CGT transports qui soutient la lutte des salariés de Megabus, « nous avons affaire à un plan social version anglaise. La boîte, qui n'a pas de DRH, en a recruté une en

Stagecoach «cotée en Bourse, emploie 40 000 personnes, affiche un chiffre d'affaires de 4 milliards d'euros et une trésorerie de 300 millions».

intérim juste pour finaliser ce PSE, mais, en réalité, les salariés sont face à l'armée d'avocats de Stagecoach ».

Coincés entre un actionnaire britannique et un donneur d'ordres allemand, les salariés de Megabus subissent de plein fouet les effets de la dérégulation totale du secteur. Et pour jouer du symbole, ils ont prévu de se rassembler demain devant Bercy. Car, « comme tout le monde s'en doutait, concluent les syndicats, en laissant entrer la concurrence sauvage sur les lignes de bus, Emmanuel Macron a laissé entrer le non-respect des salariés ». •

MARION D'ALLARD