

Paris, le 21 janvier 2015

Travail dominical, autocars : la commission d'étude des effets de la loi pour la croissance et l'activité rend ses premières conclusions

Dans le cadre du débat parlementaire qui s'ouvre en janvier 2015 sur le projet de loi pour la croissance et l'activité, Emmanuel Macron, ministre de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique, a sollicité Jean Pisani-Ferry pour que France Stratégie assure la mise en place et le fonctionnement d'une commission d'experts indépendante chargée d'évaluer les effets des principales mesures prévues. Cette commission temporaire a retenu cinq thèmes prioritaires.

Chaque fiche rappelle les objectifs des mesures évaluées et identifie des indicateurs permettant d'en mesurer les effets. Les fiches présentent ensuite le contenu des articles du projet de loi et décrivent les résultats des évaluations existantes pour des réformes analogues.

Les deux premières fiches publiées concernent **les effets de la loi sur l'emploi et l'activité, mais aussi son impact sociétal**, en particulier les difficultés potentielles à coordonner les emplois du temps au sein de la cellule familiale que pourrait engendrer un développement du travail dominical. Des fiches sur les mesures concernant les professions réglementées, les prudhommes et l'immobilier commercial seront publiées le 26 janvier.

Réforme du travail dominical

Ce que la loi prévoit

- l'extension du nombre de dimanches travaillés sur décision des maires ;
- la réforme du système d'ouverture dans les zones commerciales et touristiques disposant d'un potentiel d'activité ;
- la création des zones touristiques internationales ;
- l'ouverture des établissements situés dans l'emprise des gares.

L'avis de la commission

Les études réalisées à l'étranger montrent qu'une libéralisation du travail dominical y a généré des effets positifs sur l'emploi et sur l'activité. Toutefois, ces effets sont hétérogènes et sont la conséquence d'assouplissements de la réglementation qui se sont traduits par une extension importante du nombre de dimanches travaillés. Le projet de loi sur la croissance et l'activité prévoit une extension du travail dominical qui ne pourra excéder douze dimanches par an, sera soumise à l'autorisation des élus locaux dans le cas général, et à la concertation avec eux dans le cas des zones touristiques et commerciales ou des zones touristiques internationales. **L'incidence de ces extensions sur l'emploi et sur l'activité pourrait donc être d'ampleur plus limitée.**

Les effets sur le bien-être, liés notamment à la coordination des temps libres au sein des familles, sont plus difficiles à évaluer car ils dépendent fortement des préférences individuelles. Les études existantes sont très partielles, fortement dépendantes du contexte social du pays concerné, et ne permettent pas d'apprécier l'importance relative des différents effets (coordination des temps libres, plus grande souplesse offerte aux ménages pour faire leurs courses).

Le dispositif juridique actuel repose sur deux logiques différentes :

- la première correspond à une dérogation de plein droit pour employer des salariés le dimanche, de manière permanente, sans démarche spécifique et sans contreparties sociales (commerces alimentaires, commerces de certains secteurs fixés par décret, commerces situés sur une zone ou commune considérée comme « touristique ») ;
- la seconde repose sur des dérogations temporaires et donne lieu à des contreparties sociales.

Ce dispositif juridique génère des distorsions de concurrence, des effets de bord entre territoires, et aussi des inégalités de traitement entre salariés du point de vue des contreparties sociales (avec ou non droit à des compensations salariales et des repos compensateurs). **La clarification et la simplification du droit proposées seraient donc génératrices de sécurité juridique pour les entreprises.** Elles permettraient aussi d'harmoniser le régime de détermination des compensations sociales.

Ouverture de l'offre de transport par autocar

Ce que la loi prévoit

- l'ouverture de l'offre de services non urbains tout en permettant de maintenir l'équilibre économique du service public sur les liaisons infrarégionales (articles 2 et 3) ;
- la refonte du cadre juridique applicable aux gares routières de voyageurs (article 4) ;
- la distribution de nouvelles compétences à l'ARAFER afin de contrôler ces dispositions (articles 1 à 7).

L'avis de la commission

Les exemples étrangers d'ouverture des **transports interurbains en autocar montrent que l'offre de transport a augmenté très fortement (doublement en Allemagne, +% au Royaume-Uni par exemple)**. En France, cette offre nouvelle permettrait à la fois d'accroître l'accès à la mobilité pour certaines catégories de la population qui renoncent aujourd'hui aux déplacements (jeunes, retraités, revenus modestes notamment) pour des raisons budgétaires, et de proposer une offre sur des liaisons actuellement non desservies par des transports collectifs.

Dans le pays où de tels mouvements de libéralisation ont eu lieu, les effets de substitution entre types de transport se sont manifestés avant tout entre voiture individuelle et autocar, et peu entre train et autocar.

En termes d'emploi, le développement d'un nouveau service répondant en partie à une demande non satisfaite jusqu'ici créera de nouveaux emplois, mais sans doute pas de façon proportionnelle à l'augmentation de l'offre de transport en raison des gains d'efficacité que cette activité permettrait d'engendrer. Au plan environnemental, **les émissions de CO2 et de particules des déplacements en autocar par voyageur sont relativement équivalentes à celles des déplacements ferroviaires et très inférieures à celles des déplacements en voiture particulière**. Enfin, **en matière de sécurité routière, le nombre d'accidents dans le transport par autocar est estimé être comparable à celui du transport par avion et par rail, soit vingt-deux fois moindre que pour les déplacements en voiture**.

L'existence d'économies de réseau et d'envergure dans le secteur des transports routiers de voyageurs pousse à la coopération/fusion entre opérateurs après l'ouverture du secteur. **La régulation et la politique de la concurrence devront trouver le juste équilibre entre l'acceptation d'un certain degré de coopération/fusion et défense de la concurrence, faute de quoi les effets de la libéralisation pourraient être décevants. Une des conditions de la concurrence entre opérateurs mais aussi de la complémentarité de leurs offres consiste à imposer la transparence sur les projets d'itinéraires et d'horaires proposés par chacun.**

La principale difficulté identifiée concerne les gares routières. Il semble qu'elles ne soient pas toutes en mesure d'accueillir une activité sensiblement supérieure. Il est donc vraisemblable que la capacité totale devra être développée par les opérateurs afin de permettre un bon fonctionnement des services de transport par car. **Il serait souhaitable de mettre en place un mécanisme de coordination en matière de développement des gares routières** afin d'éviter une certaine désorganisation (gares routières éloignées les unes des autres, éloignées des gares ferroviaires, etc.).

Toutes les informations relatives à la commission d'études de la loi pour la croissance et l'activité sont disponibles [sur notre site internet](#).



@Strategie_Gouv

Jean-Michel Roullé
Responsable du service Édition-Communication
+33 (1) 42 75 61 37
+33 (6) 46 55 38 38
jean-michel.roulle@strategie.gouv.fr

CONTACTS PRESSE
Joris Aubrespin
Chargé des relations presse
+33 (1) 42 75 60 27
+33 (6) 20 78 57 18
joris.aubrespin@strategie.gouv.fr



France Stratégie est une institution rattachée au Premier ministre. Organisme de concertation et de réflexion, son rôle est de proposer une vision stratégique pour la France, en expertisant les grands choix qui s'offrent au pays. Son action repose sur quatre métiers : anticiper les mutations à venir dans les domaines économiques, sociétaux ou techniques ; débattre avec tous les acteurs pour enrichir l'analyse ; évaluer les politiques publiques ; proposer des recommandations au gouvernement. France Stratégie joue la carte de la transversalité, en animant un réseau de huit organismes aux compétences spécialisées.

www.strategie.gouv.fr