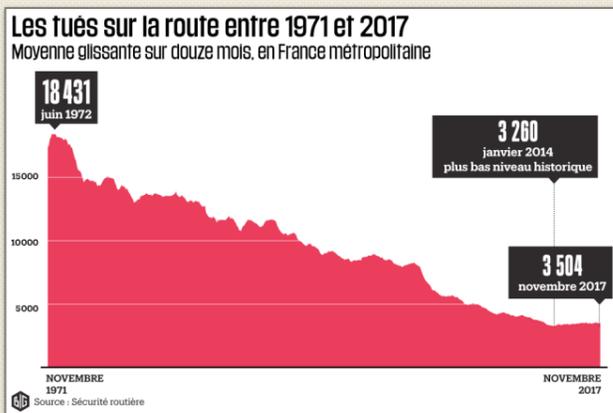


L'exécutif devrait annoncer ce mardi la réduction de la vitesse sur les routes secondaires de 90 à 80 km/h. Une mesure pour «sauver des vies» mais critiquée : les associations de conducteurs et la droite dénoncent son coût et une atteinte à la mobilité des provinciaux.



C'est un aspect du macronisme que ses représentants assument avec gravité, et peut-être une pointe de coquetterie : être prêts aux décisions les plus difficiles pour le bien du pays, même au prix de l'impopularité. L'exécutif s'apprête à en donner l'exemple, avec l'annonce prévue ce mardi d'un passage de 90 à 80 km/h de la limite maximale sur le réseau routier secondaire. L'idée est, avec d'autres, au menu d'un comité interministériel dont l'issue, sur ce point précis, ne fait guère de doutes. «Je sais que si nous annonçons cette mesure, je serai critiqué, a déclaré Edouard Philippe dans le JDD dimanche. Mais je sais qu'elle va sauver des vies, et je veux sauver des vies.»

«Galette de secours»

Voilà un mois que le Premier ministre prépare les esprits à cette annonce. Dès le 11 décembre, après avoir visité un centre de rééducation pour blessés de la route, il s'était déclaré «favorable aux 80 km/h sur les routes bidirectionnelles nationales et départementales», qui représentent environ les deux tiers des accidents. Le suspense concerne les autres mesures à l'étude, dont Matignon ne voulait rien dévoiler lundi - sauf le caractère plus «compact» de ce plan, comparé au précédent, et la volonté de «rupture» censée caractériser l'ensemble. L'une des mesures devrait concerner, et plus sévèrement sanctionner, l'usage du portable au volant.

Edouard Philippe dispose d'une estimation relativement précise (entre 300 et 400) du nombre de morts qu'éviterait la baisse de la vitesse limite. Il est tout aussi conscient du prix politique d'une telle opération : «Le Premier ministre sait bien ce que cela lui coûtera dans l'opinion», confirme son entourage.

Où l'on s'amusait, récemment, au sujet de la hausse de popularité enregistrée ces dernières semaines par le chef du gouvernement : «Attendez un peu qu'on parle de la vitesse maximale...» Qu'importe : «Si pour sauver des vies il faut être impopulaire, j'accepte de l'être», a renchéri l'intéressé dimanche dans le JDD - en

écho à ce «j'assume» souvent répété, et dont il semble vouloir faire sa signature politique.

Chez les sceptiques, notamment parmi les associations de conducteurs et la droite, les arguments de contre sont déjà prêts. Le député «constructif» Christophe Naegelen, pourtant pas le plus acharné des opposants, en a donné un aperçu à l'Assemblée, le 19 décembre : «Les automobilistes ont depuis quelques années le sentiment d'être une galette de secours pouvant servir à ajuster certaines recettes [...]. Alors que vous demandez aux Français de plus en plus d'efforts dans le cadre budgétaire, combien coûterait le remplacement des panneaux sur l'ensemble du territoire ?»

Dimanche sur RTL, c'est le président (LR) du Sénat, Gérard Larcher, qui a affiché son scepticisme : «Cela va s'appliquer dans des territoires qui sont en déficit d'équipements, des territoires souvent ruraux, des territoires qui ont le sentiment d'être abandonnés. Et [...] on leur dit : "Votre mobilité sera entravée."» Promis à un bel avenir à droite, l'argument nourrira le procès du «président des métropoles», chez qui le toujours nuancé Laurent Wauquiez, désormais président de LR, avait diagnostiqué rien moins qu'une «haine de la province». Du côté de l'exécutif, on juge que les résultats du plan seront sa meilleure défense : «Ce public qu'on nous accuse de cibler, c'est aussi celui chez qui nous voulons sauver des vies», se défend Matignon.

Vitesses «impaires»

Mais impossible ici, à la différence d'autres dossiers, de justifier la réforme par sa présence dans le programme d'Emmanuel Macron. Au contraire : dans un questionnaire établi pendant la campagne par un groupe de scientifiques et des responsables associatifs, le candidat s'était déclaré opposé à une telle mesure. «En France, les vitesses sont "impaires": 30, 50, 70, 90, 110, 130, écrivait-il. Cela participe de leur lisibilité [...]. Je suis naturellement favorable, dès lors que les conditions de danger l'imposent, à abaisser la vitesse à 70. Mais abaisser en section courante la vitesse à 80 interrogerait l'ensemble de l'édifice.» Un raisonnement qui avait désappointé la Ligue contre la violence routière (LVR), associée au questionnaire. Mais que l'exécutif semble, depuis, avoir dépassé.

Dominique Albertini



II) Le pouvoir d'achat des Français va-t-il vraiment être amputé de plus 4 milliards

Par Cédric Mathiot

Question posée sur Checknews.fr par Jtabanou



Photo Thomas Samson. AFP

La question porte sur la note de conjoncture de l'Insee publiée le 19 décembre dernier, et qui a donné lieu à un débat contradictoire (et confus) entre l'institut statistique, le gouvernement, et ses opposants.

L'Insee a bien évoqué une hausse d'impôt de quatre milliards et demi en 2018...

Les quatre milliards d'euros auxquels vous faites allusion correspondent au chiffre de la note de prévisions qui a été mis le plus en avant par les médias.

Dans sa note de conjoncture, l'Insee a mesuré sur l'année 2018 l'évolution des prélèvements obligatoires, qui «augmenteraient légèrement, notamment sous l'effet de la fiscalité indirecte». Côté hausse : la CSG, le tabac, l'énergie (essence), etc. Côté baisse : les allègements des cotisations, la baisse de l'ISF et la mise en place du PFU (pour les plus aisés), la baisse de la taxe d'habitation, ainsi que la généralisation du crédit d'impôt pour l'emploi à domicile.

Au total, l'Insee écrit bien : «La combinaison de ces hausses et de ces baisses augmenterait les prélèvements obligatoires sur les ménages d'environ 4,5 milliards d'euros, ce qui ôterait 0,3 point à l'évolution du pouvoir d'achat».

... avant de rétro pédaler un peu

Ce montant a été contesté immédiatement par le gouvernement, pour plusieurs raisons : la première est le chiffrage de l'impact des mesures sur le tabac et l'énergie. Le mode de calcul de l'Insee revient à appliquer les augmentations des prix du tabac et de l'essence à consommation constante. Or, le gouvernement assure de son côté que le but des hausses de prix est aussi de faire baisser la consommation de tabac et de diesel.

Cette question n'est pas neutre en terme d'affichage. Si on détaille le calcul de la note de conjoncture de l'Insee qui aboutit à une hausse de 4,5 milliards, les prélèvements hors essence et tabac sont plutôt à la baisse, de l'ordre de 3 milliards d'euros. C'est donc la fiscalité indirecte qui fait basculer la balance du mauvais côté. Ce que l'Insee écrit noir sur blanc : «La contribution des mesures de fiscalité directe serait positive à +0,2 point de RDB, mais celle de fiscalité indirecte serait de -0,5 point.»

Si on considère que les consommateurs de tabac et de diesel vont conserver leur habitude (et leur consommation), la hausse des prix de l'essence et du diesel aboutira bien à une charge financière de l'ordre de 7 milliards d'euros. Mais si, comme l'objecte le gouvernement les consommateurs réduisent leur consommation, ce montant baissera.

L'Insee a fait un communiqué de presse dès le lendemain pour apporter des précisions. L'institut statistique écrit : «Pour lever toute ambiguïté à ce sujet, il convient de rappeler que si par exemple la consommation de tabac baisse du fait de la hausse de son prix, les recettes fiscales en seront réduites d'autant. [...] Il est donc probable que l'effet sur les recettes fiscales effectives sera in fine inférieur à l'effet comptable sur le revenu des ménages qui fait l'objet de l'analyse de la Note de conjoncture.»

Bref, rien n'assure qu'on arrivera à ces 4,5 milliards d'euros prélevés en plus. Pour autant, même si les Français réduisent drastiquement leur consommation de tabac ou brûlent moins de diesel, il y aura malgré un impact sur le pouvoir d'achat, puisque celui-ci est aussi fonction des prix.

Dans son communiqué de presse publié au lendemain de la note, l'Insee préfère désormais mettre en avant un autre chiffre publié dans la Note de conjoncture, plutôt que sa traduction en milliards d'euros : les mesures de prélèvements fiscaux auront un impact à la baisse de 0,3 point du pouvoir d'achat en moyenne annuelle sur 2018.

A noter enfin que ce calcul ne tient pas compte de la compensation promise aux fonctionnaires contre la hausse de la CSG. En effet, celle-ci ne passera pas, comme pour les salariés du privé, par une réduction des cotisations sociales (les fonctionnaires ne les paient pas), mais par des mesures ciblées qui n'entrent pas dans le champ des prélèvements... et ne sont donc pas prises en compte dans ce calcul des 4,5 milliards. Ce que l'Insee a aussi rappelé dans son communiqué.

«Le tableau qui est commenté ne concerne que les mesures inscrites en prélèvements obligatoires. Par exemple, dans la «basculer CSG - cotisations sociales», la compensation de la hausse de CSG prendra pour les fonctionnaires la forme de hausses de salaire brut, qui sont d'ailleurs commentées dans la fiche «Salaires» de la Note, et qui participent au revenu des ménages sans figurer, par définition, parmi les mesures en prélèvements obligatoires.»

En résumé : on ne peut pas dire que l'impact des mesures en prélèvements obligatoires se traduira mécaniquement par 4,5 milliards d'euros de hausses de prélèvements obligatoires en 2018 (et 4,5 milliards de recettes dans les caisses de l'Etat), car ce chiffre dépend de la manière dont on évalue l'impact de la hausse du prix du tabac et de l'essence. Et que rien n'indique que l'hypothèse de l'Insee dans sa note de conjoncture se vérifie. Par ailleurs, ce chiffre ne concerne donc que les mesures de prélèvement obligatoire à proprement parler, et ne prend pas en compte la compensation qui va être accordée aux fonctionnaires face à la hausse de la CSG.

Enfin, rappelons que l'évolution des prélèvements obligatoires n'est qu'une composante parmi d'autres du pouvoir d'achat. Ce dernier varie en fonction d'autres paramètres comme l'évolution des prestations sociales ou celle des revenus d'activité et du patrimoine. Il dépend également de l'inflation. L'Insee n'a pas encore produit d'estimation du pouvoir d'achat pour la totalité de l'année 2018.

III) Manuel Valls explique pourquoi la blague des "Inrocks" n'était "pas au niveau"

De l'humour ? Il n'y croit pas.

Claire Tervé

<http://dai.ly/x6cufkg>

Il y a humour et humour. Manuel Valls a de nouveau réagi à la réponse des Inrocks après leur "blague" sur l'alcoolisme le concernant. Au micro d'Europe 1 ce mardi 9 janvier, l'ancien Premier ministre a estimé que non seulement ce n'était pas de l'humour, mais qu'en plus "ce n'était pas au niveau".

Vendredi 5 janvier, l'hebdomadaire a publié un papier intitulé: "L'alcool pourrait causer des dommages génétiques irréversibles." Et en le partageant sur Twitter, le magazine a ajouté une photo de Manuel Valls en train de boire un verre de vin. Le politique avait alors demandé des explications, arguant que le média le considérait visiblement comme "un adversaire". La rédaction des Inrocks avait alors évoqué "une illustration humoristique, en aucun cas une attaque". L'argument n'a visiblement pas convaincu, comme vous pouvez le voir dans la vidéo en tête d'article.

"Ça n'était pas de l'humour, il n'y avait aucun trait d'humour, aucune indication que c'était de l'humour [...] tout le monde ne l'a pas ressenti comme tel", a-t-il estimé. Que la rédaction des Inrock ne soit pas d'accord avec les prises de position qui sont les miennes, je le conçois tout à fait. Que l'on se moque, que l'on me caricature, je le conçois, c'est nécessaire et je me bats pour défendre la liberté d'expression et de caricature, mais le mauvais goût et me lier à l'alcoolisme, surtout moi, j'aime beaucoup le vin mais modérément, là, ça n'était pas au niveau".

Et quand on lui demande si, pour lui, l'humour ne s'arrête finalement pas quand sa propre personne est visée, il argue que, pas plus tard que la veille, il a lui-même partagé une "une caricature sévère, féroce de Charlie Hebdo" à son égard.



Manuel Valls@manuelvalls
Être @toujourscharlie c'est rire de tout, de soi-même, accepter d'être caricaturé...avis à ceux qui ne sont pas Charlie ou qui sont Charlie mais...pensées ce soir pour Charb et tous ses camarades tombés le 7 janvier <http://2015.Moi> je ne lache rien.Je suis @toujourscharlie



IV) 80 km/h sur les routes : 335 millions de revenus supplémentaires pour l'État?

La baisse de 10 km/h de la vitesse sur les routes implique plusieurs modifications sur la voirie, pour un coût de 5 à 10 millions d'euros selon Matignon, avec l'objectif de sauver jusqu'à 400 vies par an. En outre, la mesure pourrait rapporter jusqu'à 335 millions d'euros annuels, selon l'hebdomadaire Auto Plus.

Le gouvernement doit présenter aujourd'hui mardi 9 janvier un plan comportant une vingtaine de mesures pour faire reculer le nombre de morts et de blessés sur les routes. En 2016, 3477 personnes ont perdu la vie sur les routes françaises, un chiffre en hausse continue depuis 2013, et le plus bas historique de 3268 tués. La France n'avait jamais connu de hausse aussi régulière du nombre de morts depuis 1972, dans un contexte de fort développement du trafic routier. Du coup, l'exécutif a choisi la manière forte et validé une mesure particulièrement impopulaire: la baisse de la vitesse maximale autorisée. «Si pour sauver des vies, il faut être impopulaire, j'accepte de l'être», estimait ainsi le premier ministre Édouard Philippe dimanche dernier.

Changer les panneaux, reprogrammer les radars

Les routes à double sens hors agglomération ont en effet concentré en 2016 plus de la moitié des accidents mortels, et y baisser la vitesse permettrait de sauver «350 à 400 vies» par an, estime le gouvernement. La nouvelle vitesse autorisée concernerait les routes à double sens sans séparateur central (terre-plein, glissière, muret...), soit environ 400.000 kilomètres de réseau, et devrait être effective au 1er juillet 2018. Pour ce faire, il s'agit de modifier les quelque 20.000 panneaux d'affichage de vitesse maximale autorisée qui marquent aujourd'hui «90». Le coût est estimé à «5 à 10 millions d'euros» selon Matignon. Mais qui paiera réellement la facture? En théorie, sur ce type de route, ce sont les collectivités locales, régions et département, qui assument l'aménagement, mais le gouvernement n'a pas encore fait d'annonce précise sur le financement de ces modifications conséquentes de voirie.

À noter, la modification aura également un coût pour certaines entreprises, comme par exemple les applications de transport, qui devront modifier leur cartographie en conséquence, une modification cependant assez facile à effectuer.

Un magot supplémentaire pour l'État?

Mais si le projet a un coût matériel, ses opposants ne manquent pas de rappeler qu'il générera des revenus bien plus importants. Un peu moins de 1000 cabines radars sont actuellement réglées sur la vitesse de 90 km/h, et seraient donc reprogrammées. En décembre, le journal spécialisé Auto Plus avait ainsi essayé d'estimer les rentrées supplémentaires d'argent pour excès de vitesse, en s'appuyant sur un «test national» effectué par la Sécurité Routière sur différentes routes entre 2015 et 2017. La vitesse autorisée y avait été abaissée à 80 km/h, et les radars concernés avaient en moyenne «flashé» quatre fois plus que sur le reste du réseau. En extrapolant



cette statistique à l'ensemble des routes visées, le journal a calculé que la baisse de vitesse rapporterait, au moins dans les premiers temps et en fonction du manque d'adaptation des conducteurs, environ 335 millions d'euros annuels supplémentaires!

Une manne utile, bien que le gouvernement ne mette pas en avant ce surplus financier dans sa décision: selon la Cour des comptes, «plus de 50% des recettes des amendes ne sont pas directement affectées à la mission» de sécurité routière. Une partie de l'argent des radars est en effet affectée au «désendettement de l'État».

Adversaire déclaré de la mesure, Auto Plus avait par ailleurs enquêté sur ce «test» de baisse de vitesse autorisée mené sur différentes routes depuis 2015, et qui sert de baromètre au gouvernement pour souligner le bien-fondé de sa décision. L'hebdomadaire soulignait notamment que l'expérimentation avait été accompagnée de 16 millions de travaux, et que les accidents, plutôt que de baisser, s'étaient déportés sur d'autres axes proches, plus empruntés.

LE FIGARO.fr

MAIS AUSSI :

Sur les routes du Danemark, on est passé de 80 à 90 km/h !



En France, le nombre de radars implantés sur le territoire n'a jamais été aussi élevé. Photo d'illustration R.L./Julio Pelaez

Pendant que la France expérimentait la baisse de la vitesse autorisée sur les routes du réseau secondaire, le Danemark testait la hausse ! Résultat? L'accidentalité a baissé de 11 % et la mortalité de 13 % sur deux ans, selon l'association "40 millions d'automobilistes".

Ne pas dépasser le 80 km/h sur les routes du réseau secondaire français? Une mesure déjà décriée qui devrait être annoncée par le gouvernement à la mi-janvier.

LAPRESSEENREVUE.EU

Parmi les partisans du "non", l'association "40 millions d'automobilistes", qui a décidé de démontrer l'inefficacité du procédé via l'exemple danois. A l'inverse de ce que s'apprête à faire l'Hexagone, le Danemark est passé de 80 à 90 km/h. Selon l'association, pendant les deux années d'expérimentation, l'accidentalité a baissé de 11 % et la mortalité de 13 %. "Cela a fluidifié le trafic" estime Pierre Chasseray, délégué général.

D'un extrême à l'autre

"Les usagers ne respectaient pas tous la limitation de 80 km/h. Cela menait à des dépassements pouvant conduire à des accidents". D'après lui, c'est la limitation qui n'était « pas adaptée » aux comportements des usagers.

Quant à l'installation de radars, là encore, les deux pays se situent aux extrêmes l'un de l'autre. "Au Danemark, il n'y a que 10 radars sur tout le territoire. Est-ce que le radar est la seule solution à la sécurité routière? Non, puisque fondamentalement, là-bas, il n'y en a pas" assure-t-il. "Il faut choisir la voie de la prévention et ne pas miser sur la répression à tout prix".

En France, le nombre de radars implantés sur le territoire, et le produit des amendes perçues - pas moins de 920,3 millions d'euros, soit +16 % par rapport à l'année précédente- n'ont jamais été aussi élevés, alors que le taux de mortalité, hélas, était en hausse en 2014 (+3,5 %), 2015 (+2,3 %), 2016 (+2,3 %) et probablement encore cette année.

Afin d'illustrer son propos, l'association a réalisé, en 2016, une enquête montrant que l'abaissement des vitesses "n'est pas la solution pour améliorer la sécurité sur les routes". Les résultats de cette étude sont publiés ce mardi sous forme d'une vidéo intitulée "Le Danemark, en route vers le bon sens".

Danemark : en route vers le bon sens !

https://youtu.be/src_MdsWxFo

Et le test dans notre pays? L'expérimentation de la baisse de la limitation de vitesse de 90 à 80 km/h sur le réseau secondaire a été réalisée sur 3 portions de routes d'une longueur totale de 81 km/h.

Elle s'est achevée depuis plusieurs mois, mais aucun bilan n'a encore été publié, "ce qui peut laisser perplexe quant aux résultats mesurés sur ces tronçons-tests" souligne l'association.

Elle s'est donc rendue sur place, en Haute-Saône, du 11 au 13 décembre 2017, pour interroger les usagers de l'une des routes qui a servi à l'expérimentation de juin 2015 à juin 2017. Les commentaires des riverains de Quenoche, commune traversée par la N57, entre Vesoul et Besançon, sont édifiants...

"Ça ralentit vachement", "ça fait des bouchons", "les camions doublent", "ils ont des délais à respecter", "le trafic n'est pas fluide"... Le 80 km/h généralisé? "Ici, ça ne vaut pas le coup" assure un habitant.

Qui plus est, le département affiche un taux de mortalité en hausse : on y dénombre, depuis le début de l'année, 33 accidents mortels, contre seulement 10 l'an passé.

Expérimentation du 80 km/h, "40 millions d'au..."

<https://youtu.be/vmIXmSdFtQw>

Par V.M.M.

ledauphine.com

V) Rupture conventionnelle collective : de quoi parle-t-on ?

EXPLICATIONS – Inspirée de de la rupture conventionnelle individuelle, la rupture conventionnelle collective (RCC) fait partie des ordonnances Macron réformant le Code du travail et est entrée en vigueur ce 1er janvier. La chaîne de prêt-à-porter féminin Pimkie est la première à y avoir recours, suivie par PSA le 9 janvier. Quelles sont les dispositions et les règles d'application de la RCC ? Mode d'emploi.

Melinda DAVAN-SOULAS

Instaurée avec les ordonnances Macron réformant le Code du travail proclamées le 22 septembre 2017, la "rupture conventionnelle collective" (RCC) se pose désormais comme un recours envisagé par de nombreuses entreprises. Parmi elles, la chaîne de prêt-à-porter féminin Pimkie.

Ce lundi 8 janvier, la direction de l'entreprise est la première à essayer les plâtre. Elle a présenté aux élus du personnel un projet de 208 suppressions de postes via ce dispositif. Le constructeur automobile PSA souhaite lancer "courant février" son projet de ruptures conventionnelles collectives, et a annoncé, mardi 9 janvier, qu'il supprimerait 2200 emplois dont 1300 par ce biais.

On vous explique comment cela fonctionne :

Qu'est-ce que la rupture conventionnelle collective ?

A l'image de la rupture conventionnelle classique, la version collective permet de négocier la fin d'un contrat de travail sans que l'une des parties ne l'impose à l'autre. Elle s'apparente à un plan de départs volontaires.

La rupture conventionnelle collective s'inscrit dans le cadre du Dispositif d'adéquation des emplois et des compétences (DAEC) 2018. Elle permet à une entreprise d'ajuster ses effectifs et de les réduire sans licenciement via des mobilités externes sécurisées et des dispenses d'activité pour les fins de carrière.

En quoi est-ce différent d'un PSE ?

Si les spécialistes estiment que les ruptures conventionnelles collectives vont

progressivement remplacer les plans de sauvegarde de l'emploi (PSE), ils ne pourront s'appliquer à toutes les situations. Les cas de faillite, de cessation d'activité ou de fermeture de site ne peuvent éviter les licenciements et ne pourront se voir appliquer un RCC. Bien que jugé plus protecteur, le PSE est moins consensuel et moins sûr sur le plan juridique.

Que contient la RCC ?

Chaque accord de RCC doit déterminer le nombre de départs envisagés, l'indemnité proposée – qui doit être au moins égale aux indemnités légales de licenciement-, les conditions de détermination des volontaires, les mesures de reclassement des ex-salariés et les aides pour retrouver un emploi. L'administration homologue ensuite l'accord et contrôle son application. Pour pouvoir être appliquée, la RCC doit faire l'objet d'un accord majoritaire avec les syndicats représentant plus de 50% des salariés.

Qui peut en profiter ?

Tous les salariés répondant aux critères définis dans l'accord d'entreprise peuvent se porter volontaires. Mais il n'y a aucune obligation à être candidat. S'il y a trop de candidats, ils seront départagés selon les critères fixés dans l'accord. Un salarié protégé peut bénéficier des dispositions, mais il est soumis à l'autorisation de l'inspecteur du travail. La ministre du Travail Muriel Pénicaud a indiqué que la RCC ne pourrait pas cibler les seniors et que l'administration sera vigilante sur "l'absence de discrimination entre les salariés, notamment à raison de l'âge".

Les salariés peuvent-ils demander une RCC ?

La proposition de négociation vient toujours de l'employeur. Les salariés ne peuvent nullement faire la demande d'un accord collectif de RCC. Si l'entreprise ne parvient pas à obtenir suffisamment de salariés volontaires pour sa RCC, elle ne peut pas recourir finalement à des licenciements

Comment sont calculées les indemnités de rupture ?

Celles-ci ne peuvent être inférieures aux indemnités légales en cas de licenciement économique. Leur montant est généralement fixé dans l'accord. Les salariés peuvent aussi profiter de mesures de reclassement externe (actions de formation, de validation des acquis de l'expérience, de reconversion, de soutien à la création d'activités nouvelles ou existantes). Les salariés peuvent également profiter de l'assurance chômage. En revanche, les salariés ne pourront pas prétendre à un contrat de sécurisation professionnelle ni à la priorité de réembauchage, deux mesures destinés aux licenciés économiques.

Melinda DAVAN-SOULAS

lci.fr

MAIS AUSSI :

Les plans de rupture conventionnelle collective déboulent et sont déjà contestés

Par Mathilde Goanec

L'enseigne de prêt-à-porter Pimkie pensait compter sur les syndicats « réformistes » pour faire passer son plan de rupture conventionnelle collective. Mardi 9 janvier, la CFDT a cependant dit non à la suppression de plus de 200 emplois. Chez PSA et au Figaro, les syndicats sont plus divisés sur ce nouvel instrument de flexibilisation du marché du travail.

Pimkie, PSA et Le Figaro sont les premiers à se lancer publiquement. Alors qu'un certain nombre de projets chauffent dans les services ressources humaines de grandes entreprises (notamment dans les banques, l'énergie ou les médias), ces trois groupes ont annoncé vouloir mettre en place des plans de rupture conventionnelle collective. Le dispositif, issu des ordonnances Macron, permet plus facilement qu'auparavant de se séparer d'une partie de son personnel.



Le 8 janvier, soit moins de trois semaines après la publication du décret officiel sur ce nouvel outil, Pimkie a annoncé son ambition de se séparer de 208 personnes. Le constructeur automobile PSA évoque depuis deux jours le chiffre de 2 200 suppressions d'emploi, dont 1 300 par le biais d'une rupture conventionnelle collective, et le journal Le Figaro prévoit d'alléger de 40 à 50 salariés ses effectifs administratifs. Les syndicats du quotidien ne veulent pas s'exprimer, alors que les « discussions n'en sont qu'à leur début », explique l'un des délégués SNJ (Syndicat national des journalistes) de l'entreprise. Le quotidien s'est en revanche fendu lundi d'un article rassurant sur le sujet, qui explique que « la rupture conventionnelle collective vise à sécuriser les plans de départs volontaires ».

C'est l'un des arguments de la ministre du travail, Muriel Pénicaud, qui a expliqué récemment sur la radio Europe 1 que « si tout le monde est d'accord, éviter le traumatisme du licenciement, c'est quand même mieux ». Jusqu'ici, les entreprises avaient deux options pour diminuer de manière groupée leurs effectifs. D'abord le plan de départs volontaires, assez mal défini juridiquement et qui implique de consulter le

comité d'entreprise (CE), de donner une priorité aux anciens salariés en cas de réembauche et de respecter un certain nombre d'obligations propres au licenciement économique. Ensuite le plan de sauvegarde de l'emploi, plan social souvent résumé à son acronyme PSE, lié lui directement aux difficultés économiques démontrées de l'entreprise.

Plus besoin d'un tel motif pour proposer un plan de rupture conventionnelle collective (RCC) à ses salariés. L'entreprise doit simplement avoir besoin de se « réorganiser ». « Cette restructuration s'inscrit dans un projet plus large de transformation de l'entreprise qui doit redynamiser au plus vite les activités de Pimkie sur un marché très concurrentiel en associant et impliquant un maximum de collaborateurs. », argumentait lundi 8 janvier la direction dans un communiqué de presse.

De quoi faire enrager les syndicats, même les plus enclins à la négociation. Mardi, alors que la presse les donnaient plutôt allants, les élus CFDT de l'entreprise ont annoncé qu'ils ne signeraient pas l'accord nécessaire à la mise en place d'un RCC, tout comme la CGT et Force ouvrière, soit une très large majorité des représentants du personnel. « Le plan de la direction prévoit, en plus de suppressions de poste au siège, dans la logistique et dans les bureaux du site France, la fermeture de 37 magasins, explique Marie-Annick Merceur, déléguée syndicale et porte-parole de la CFDT chez Pimkie sur ce dossier. Cela fait 83 salariés qui n'ont pas vraiment le choix de dire oui ou non. » Le volontariat est pourtant une condition sine qua non du RCC dans la loi. Le syndicat FO est encore plus clair, dans les colonnes du Parisien : « Nous refusons d'être la cheville ouvrière d'un plan social déguisé. »

Alors même que le groupe connaît des difficultés économiques à l'international, et depuis cette année en France, le projet de la direction est donc très vite tombé à l'eau. En effet, un accord des syndicats représentant à plus de 50 % les salariés est indispensable pour activer un tel outil. Et la consultation directe des salariés par les syndicats minoritaires (permise depuis la loi El Khomri) ou par l'employeur (autorisée dans les ordonnances Macron) ne peut s'appliquer à un accord de rupture conventionnelle collective.

A l'issue d'une très longue réunion de négociation mardi 9 janvier, la direction s'est donc contentée d'annoncer la signature d'un « accord de méthode avec les représentants syndicaux », qui « permettra de poursuivre les négociations des mesures sociales d'accompagnement du projet de transformation ». Plus un mot sur la RCC. Les syndicats indiquent pour leur part qu'ils vont désormais négocier un classique plan de départs volontaires, dont l'entreprise, tout à sa volonté d'utiliser la nouvelle option offerte par le gouvernement, assurait les jours précédents qu'ils serait moins avantageux pour les salariés. Des licenciements économiques pourraient également être décidés.

Les entreprises risquent de se ruiner sur ce dispositif, malgré ses défauts

Chez PSA, c'est une autre histoire : seule la CGT semble vent debout. Les prévisions de la direction sont pourtant loin d'être anodines. Plus de 2 000 postes sont concernés. « C'est inacceptable, tonne Jean-Pierre Mercier, délégué central CGT. On veut supprimer des postes alors qu'on a du travail par-dessus la tête, qu'on bosse de plus en plus souvent le week-end, qu'on fait des heures supplémentaires à gogo, et que l'entreprise se

