

Projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances

VADEMECUM DE L'OUVERTURE DES LIAISONS ROUTIÈRES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS EN FRANCE

1. DE QUOI S'AGIT-IL ?

France dispose de très nombreux services de transport de voyageurs par cars, mais ils sont quasi-exclusivement organisés et financés par les départements (transports interurbains et transports scolaires), et par les régions (2000 lignes de cars express régionaux, soit 23 % des transports express régionaux - TER).

En revanche, la France reste l'un des rares pays d'Europe où il n'est pas permis à un autocariste d'ouvrir une ligne régulière entre deux villes françaises.

Seuls les cars de loisirs touristiques, sportifs et culturels (dits occasionnels) sont libres.

Le projet de loi vise à permettre, comme partout en Europe, à des entreprises privées de cars d'effectuer des liaisons nationales régulières de leur choix, sans financement public, au même titre que les entreprises de transport routier de marchandises circulent librement.

Actuellement en France, hors bus et cars conventionnés des régions, départements et communes, seul le transport international par car est libre, depuis la loi du 8 décembre 2009. 110 000 Français l'utilisent chaque année sur des lignes cabotées qui ne sont pas régulées.

2. COMMENT LES NOUVELLES LIGNES DE CARS PRIVÉES S'ARTICULERONT-ELLES AVEC CELLES DES RÉGIONS ET DES DÉPARTEMENTS ?

Les lignes de cars des régions dans le cadre de leurs compétences de transports express régionaux, et les départements dans le cadre de leurs compétences de transports collectifs routiers interurbains et scolaires, sont des lignes "conventionnées" de service public. Elles procèdent de cahiers des charges, d'une mise en concurrence et de missions de services publics compensées par des subventions.

La loi prévoit que les autorités publiques organisatrices de transport disposent de la faculté de demander une interdiction ou une limitation des projets de lignes privées d'autocars susceptibles de porter atteinte à l'équilibre financier de leurs lignes ferroviaires ou routières de service public.

Régions et départements peuvent alors saisir l'ARAFER et solliciter son avis conforme pour interdire ou limiter les dessertes de la ligne privée. C'est l'Autorité de régulation qui décide. Mais cette disposition de « protection » des lignes de service public n'est pas réciproque : un autocariste ne peut pas faire un recours contre la concurrence déloyale d'une ligne de service public conventionnée par une AOT.

Par ailleurs, quelle que soit la décision de l'ARAFER vis-à-vis de la ligne privée incriminée, régions et départements conservent leur totale liberté de décision sur leurs propres services qu'ils soient ou non dédoublés par un service privé d'autocar.

On peut cependant penser que les régions et départements tiendront compte du succès de certaines lignes privées pour redéployer éventuellement leurs propres services publics sur des dessertes où ils s'avèrent plus nécessaires aux usagers. En d'autres termes, l'instauration de lignes privées d'autocars peut inciter les AOT à concentrer leurs efforts et leur dépense publique en intervenant uniquement là où elles constatent une défaillance de l'initiative privée, conformément à la définition originelle du service public

3. POURQUOI CONFIER LA RÉGULATION À L'ARAFER PLUTÔT QU'AUX RÉGIONS ET AUX DÉPARTEMENTS ?

Précisément parce qu'il y a plusieurs AOT. Il y a donc un risque de désaccord entre elles à l'égard d'un projet de desserte privée par autocar, et par conséquent un risque de blocage quasi systématique de tout projet de ligne. C'est pourquoi il faut un « juge de paix » indépendant. C'est précisément la mission que le législateur a confié à l'ARAFER

4. « C'EST UNE LOI ANTISOCIALE ET RINGARDE QUI CRÉE UNE MOBILITÉ À DEUX VITESSES ! »

Les comportements de mobilité ne sont pas hiérarchisables par modes de transport. Ils dépendent de facteurs très divers, notamment d'arbitrages personnels (voyager moins cher pour voyager plus, préférence pour les trajets individuels, transports terrestres plutôt que transports aériens ou maritimes, contraintes résidentielles et/ou professionnelles)...

Aujourd'hui, les stéréotypes modaux sont totalement bousculés, et les hiérarchies de prix, de qualité de service, de fiabilité et de qualité écologique ont évolué à un point où il n'est plus possible d'affirmer que le rail est supérieur à la route ou à l'aérien !

A cet égard, l'autocar, aux normes actuelles, est une réponse moderne, qui n'a plus rien à voir avec la figure du bus d'antan. Il est confortable, y compris la nuit. Il est désormais comparable au train (avec 66% de remplissage) en matière environnementale (38gCO₂ pour l'autocar contre 59gCO₂ par passager kilomètre pour les TER dont 40% sont opérés par traction diesel).

Il est moins cher et dispose souvent d'un confort supérieur (wifi, climatisation) à celui des modes concurrents.

5. « C'EST UNE LOI QUI VA FRAGILISER LE CHEMIN DE FER ! »

La France a trop longtemps raisonné, pour des motifs essentiellement corporatistes et politiques, en termes de concurrences modales, à l'inverse des autres grands pays d'Europe. Le train a été le principal perdant de cette politique du camp retranché et de la guerre civile rail-route, comme en témoigne la vitalité du ferroviaire dans les pays ayant libéralisé depuis longtemps les cars.

Faute d'une approche intermodale, nos ports restent essentiellement desservis par la route et les camions, nos aéroports par le véhicule individuel. C'est une politique d'offre modale segmentée, cloisonnée, qui a prévalu aux dépens d'une politique de mobilité globale qui permette à chacun de choisir son bouquet modal de mobilités.

L'introduction de cars dans le paysage permettra d'optimiser chaque mode et de le développer là où il s'avère le plus utile à la collectivité et aux usagers.

Elle permettra également de développer des liaisons inexistantes ou délaissées par la SNCF comme Bordeaux-Nantes, Reims-Troyes, Bordeaux-Lyon...

6. QUELS SONT LES CRITÈRES RETENUS POUR LA DÉFENSE DES LIGNES DE SERVICE PUBLIC ?

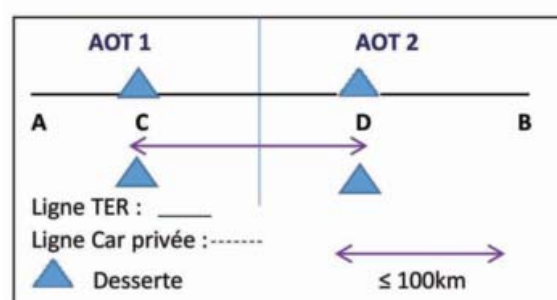
À l'origine, le projet de loi proposait que les AOT puissent saisir l'ARAFER dans un cadre « infrarégional » uniquement, formule injuste au regard des tailles très disparates des nouvelles régions, et particulièrement peu adaptée pour les lignes de trains ou de cars conventionnées entre deux ou plusieurs régions.

En outre, l'interdiction ou la limitation d'un projet de ligne de cars n'était possible qu'en cas « d'atteinte substantielle à l'équilibre économique du contrat de service public » auquel appartient la ligne de service public menacée.

Cette disposition revenait à n'envisager quasiment aucune restriction, tant il était improbable qu'une ligne privée de car bouscule significativement l'économie globale d'un contrat à l'échelle de toute une région, entre un Conseil régional et la SNCF par exemple, a fortiori au sein des nouvelles grandes régions.

Sur proposition du rapporteur, l'Assemblée nationale a voté un dispositif plus équilibré et robuste qui consiste à protéger toute ligne ou section de ligne de service public de moins de 100km qui pourrait être menacée par une ligne de car privée.

Ce seuil kilométrique « glissant » permet de protéger des dessertes de service public, infra ou inter-régionales, voire frontalières, tout au long de la ligne privée de car.



Si une ligne de car privée entre les villes A et B effectue 2 arrêts dans les communes C et D distants de moins de 100km, alors que deux régions voisines (AOT 1 et 2) opèrent sur la même liaison un TER qui s'arrête également dans ces communes C et D, une ou les deux AOT peuvent saisir l'ARAFER d'une demande d'interdiction ou de limitation des dessertes C et D de la future ligne de car. Ainsi, le cabotage, absent du projet loi initial, peut être contesté devant l'ARAFER.

Pour instruire le dossier, l'ARAFER doit tenir compte de divers critères, dont la cohérence intermodale, l'impact environnemental et l'égalité des territoires.

Lexique

AOT : Autorité Organisatrice de Transport
(État - Collectivités locales)

ARAFER : Autorité de régulation des activités
ferroviaires et routières

Liaison : Origine – Destination :
Ex : Bordeaux –Lyon

Ligne : c'est le trajet pour effectuer une liaison

Desserte : lieu d'embarquement et débarque-
ment des voyageurs

Cabotage : c'est le fait de réaliser une desserte