



MINISTÈRE DES FINANCES
ET DES COMPTES PUBLICS

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE,
DE L'INDUSTRIE ET DU NUMÉRIQUE



**CONCOURS EXTERNE ET INTERNE
POUR LE RECRUTEMENT
DE TECHNICIENS SUPERIEURS PRINCIPAUX
DE L'ÉCONOMIE ET DE L'INDUSTRIE**

SESSION 2016



ÉPREUVE ÉCRITE D'ADMISSIBILITÉ DU 4 AVRIL 2016



NOTE DE SYNTHÈSE



(Durée : 4 heures - Coefficient : 4)

REMARQUES IMPORTANTES :

- les copies doivent être rigoureusement anonymes et ne comporter aucun signe distinctif ni signature, même fictive, sous peine de nullité.
- le candidat s'assurera, à l'aide de la pagination, qu'il détient un sujet complet.

TOUTE NOTE INFÉRIEURE À 6 SUR 20 EST ÉLIMINATOIRE

Ouverture à l'initiative privée des services réguliers de transport public routier non urbain de personnes

La "loi Macron" adoptée à l'été 2015 prévoit entre autre de libéraliser le transport de passagers par autocar sur les longues distances. Jusqu'alors, un car pouvait faire un arrêt dans une ville française, mais seulement dans le cadre d'une ligne internationale. Néanmoins, un trajet au sein d'une même région, selon les contours de la nouvelle carte de France, restera encadré et devra recevoir une autorisation.

Un trajet en bus apparaît plus économique qu'un voyage en train. Le prix varie parfois du simple au double. Plusieurs compagnies de bus se sont engagées et ont lancé des lignes nationales dès l'été 2015. Le ministère de l'Economie a fait un premier bilan de la mise en œuvre de cette disposition à l'automne.

Il vous est demandé d'élaborer une note de synthèse des documents ci-joints, de trois pages au maximum en vous efforçant notamment de :

- rappeler l'état des lieux des besoins et du marché ;
- préciser la nature des objectifs du texte, périmètre de l'ouverture prévue, ses limites, et l'impact attendu ;
- Synthétiser les premiers résultats obtenus et les différents problèmes rencontrés au second semestre 2015 suite à l'ouverture à l'initiative privée des services réguliers de transport public routier non urbain de personnes.

Dans la correction des copies, il sera tenu compte :

- du respect des trois pages maximum ;
- de l'esprit de synthèse du candidat ;
- de la rigueur du plan ;
- de la qualité de l'expression écrite : clarté du style, richesse et précision du vocabulaire ;
- du respect des règles de français : grammaire, orthographe, ponctuation.

Documents joints :

<u>Document 1</u>	Extrait du projet de loi pour la croissance et l'activité – Étude d'impact (Tome 1) NOR : EINX1426821L/Bleue-1/ 10 décembre 2014 - TITRE 1 ^{ER} – LIBÉRER L'ACTIVITÉ Chapitre 1 ^{ER} – Mobilité.....	Pages 1 à 23
<u>Document 2</u>	Articles de presses.....	Pages 24 à 35



PROJET DE LOI POUR LA CROISSANCE ET L'ACTIVITÉ**Étude d'impact****Tome 1**

NOR : EINX1426821L/Bleue-1

10 décembre 2014

TITRE I^{ER} – LIBÉRER L'ACTIVITÉ**CHAPITRE I^{ER} – MOBILITÉ***Articles 2 à 4 et 7**Ouverture à l'initiative privée des services réguliers de transport public routier non urbain de personnes*

1. État des lieux

1.1 Le cadre réglementaire et législatif

1.1.1 Autocars et autobus

La directive 97/27/CE, définit les autocars et les autobus comme des véhicules de catégorie M2 ou M3 (plus de huit places assises, outre le conducteur) conçus et construits pour transporter des passagers assis ou des passagers assis et debout. La directive définit 5 classes d'autocars et d'autobus (I, II, III, A et B) en fonction de leur capacité et de la possibilité ou non de transporter des personnes debout.

Le code de la route précise que les autocars sont une catégorie particulière autobus : ceux répondant à des caractéristiques définies par arrêté du ministre chargé des transports, affectés au transport de personnes sur de longues distances et permettant le transport des occupants du véhicule principalement en places assises. Toutefois, l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes, à son article 2, adopte une approche légèrement différente en réservant la dénomination d'autobus au transport urbain :

- les « autobus » sont des véhicules à moteur conçus et aménagés pour être exploités principalement en agglomération. Ils sont équipés de sièges et comportent des espaces destinés à des passagers debout. Ils sont agencés pour permettre les déplacements des passagers correspondant à des arrêts fréquents. Au sens des textes européens, ces véhicules sont dits « de classe I » ;
- les « autocars » sont des véhicules à moteur conçus et aménagés pour le transport en commun de personnes principalement assises. Au sens des textes européens, ces véhicules sont « de classe III », ou « de classe II » lorsqu'ils disposent de places destinées à des passagers debout.

Cet arrêté définit également les autobus et autocars dits « de faible capacité » qui sont ceux qui comprennent entre 8 et 22 places (conducteur non compris) et qui correspondent respectivement aux classes communautaires A et B.

1.1.2 Les services réguliers routiers

La loi d'orientation des transports intérieurs, désormais codifiée au sein du code des transports, dispose que les services de transport sont organisés par les pouvoirs publics. Ce n'est que par exception, sur des périmètres de services bien définis, que l'initiative privée est autorisée.

S'agissant des services réguliers, qui désignent des services de transport collectif, offerts à la place, et dont le ou les itinéraires, les points d'arrêt, les fréquences, les horaires et les tarifs sont fixés et publiés à l'avance, les articles L.1221-1 et L.1221-2 du code des transports établissent ainsi un monopole d'institution et d'organisation de l'État et des collectivités territoriales. Les services routiers sont plus spécifiquement décrits en divers endroits du code et par un décret non codifié :

- L'article L. 1231-1 établit le monopole des communes, de leurs groupements ou des syndicats mixtes de transport, dans le périmètre urbain ;
- En dehors de ce périmètre, l'article L. 3111-1 établit un monopole de premier rang au profit des départements ;
- L'article L. 3111-2 précise que les lignes dites « d'intérêt régional » sont du ressort de la région (TER routiers) ;
- L'article L. 3111-3 précise également que les lignes dites « d'intérêt régional » sont du ressort de l'État ;
- Le décret n° 85-89 regroupe les dispositions réglementaires relatives à l'organisation et l'accès au marché du transport routier de personnes (à l'exception du transport public particulier – taxis, VTC).

En première approche, les services interrégionaux sont de la compétence du ministère des transports, les services interdépartementaux à l'intérieure d'une région de la compétence de cette région, les autres services interurbains de la compétence du département et les services urbains du ressort des communes. L'autorité responsable d'un service est dénommée Autorité Organisatrice de Transport (AOT). Toutefois, certaines particularités viennent nuancer cette première approche :

- En Île-de-France, l'article L. 3111-14 rappelle que tous les services réguliers, y compris les services urbains et infra-départementaux, sont organisés par un unique établissement public *sui generis*, le syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), qui regroupe les élus régionaux et départementaux mais pas les élus municipaux ;
- Les transports scolaires sont en tout état de cause de la compétence du département, et plus marginalement des autorités urbaines, comme le rappelle l'article L. 3111-7 ;
- L'article L. 2121-3 précise que les services routiers en substitution des services ferroviaires sont de la compétence de la région, y compris en dehors de leur ressort ; l'article 29 du décret n° 85-891 précité précise d'ailleurs que de tels services de substitution peuvent être d'intérêt régional même s'ils sont infra-départementaux.

Ces services sont concrètement exécutés, selon les modalités définies par AOT, par des entreprises de transport public de personnes, c'est-à-dire des entreprises disposant d'une licence de transport intérieure dont les conditions d'attribution sont fixées par le décret n° 85-891 précité.

Par ailleurs, conformément au règlement n° 1073/2009, les transports internationaux peuvent être assurés par des autocaristes privés, à leur propre initiative et indépendamment de toute organisation des pouvoirs publics.

Cet assouplissement du cadre engagé en 1992 a été progressivement renforcé et étendu dans le cadre de la politique communautaire des transports. En particulier, le chapitre V du règlement susmentionné a remis en cause le principe de non-intervention des acteurs privés en matière d'institution et d'organisation des services réguliers routiers nationaux : il a ouvert à l'initiative privée les services effectués « en cabotage ». En application de ce règlement, depuis le 9 décembre 2009, l'article L. 3421-2 du code des transports, permet aux autocaristes disposant

d'une licence communautaire de transporteur d'assurer des services intérieurs à l'occasion d'un trajet international. Cette possibilité est subordonnée à trois conditions :

1. Le transport national reste accessoire par rapport au transport international, ce qui se caractérise par :
 - a) L'intégration de la desserte au sein d'un trajet international : en particulier l'autorisation d'une desserte de cabotage est subordonnée à la détention d'une autorisation préalable pour le trajet au sein duquel elle est insérée ;
 - b) La fixation de seuils maximaux en termes de chiffre d'affaire et de nombre de passagers (article 31-3 du décret n° 85-891 précité).
2. La desserte nationale ne compromet pas l'équilibre économique d'un contrat de service public de transport (routier ou ferroviaire) ;
3. La desserte est « d'intérêt national », dans un sens toutefois légèrement différent de celui utilisé pour définir la compétence de l'État en matière de transport routier : il s'agit d'un service concernant au moins deux régions, c'est-à-dire d'une desserte interrégionale. Cette troisième condition n'est pas mentionnée par le règlement n° 1073/2009 ce qui pose la question de sa solidité juridique.

1.1.3 Les services réguliers ferroviaires

Parallèlement aux transports routiers, les transports ferroviaires sur le réseau national font l'objet d'une répartition des compétences différente :

- L'article L. 2121-1 dispose que l'État veille à l'organisation des services de transport ferroviaire de personnes d'intérêt national : concrètement, l'État organise ainsi les Trains d'Équilibre du Territoire (TET) et la SNCF organise, sous le contrôle de l'État, les services par TGV ;
- L'article L. 2121-3 dispose que la région organise notamment tous les services ferroviaires, à l'exception de ceux mentionnés ci-dessus ; au contraire des services routiers (hors substitution), les régions disposent toutefois d'un cadre juridique leur permettant d'organiser des services ferroviaires interrégionaux (TER ferroviaires) ;
- L'article L. 2121-9 rappelle la compétence générale du STIF en matière d'organisation des transports collectifs en Ile-de-France.

Ces services sont nécessairement exécutés par la SNCF, le cas échéant selon les modalités définies par l'AOT, selon un processus encadré par la loi.

Comme pour le transport routier, le cadre communautaire a libéralisé les transports ferroviaires internationaux de voyageurs avec possibilité de cabotage, c'est-à-dire de desserte nationale insérée dans un trajet international. Ainsi, depuis le 8 décembre 2009, l'article L. 2121-12, au sein d'une section du code des transports intitulée « Services librement organisés », permet, aux entreprises ferroviaires d'assurer des liaisons intérieures. Les conditions d'accès sont proches de celles prévues pour le cabotage routier :

- Le transport national reste accessoire par rapport au transport international ;
- La desserte nationale ne compromet pas l'équilibre économique d'un contrat de service public de transport (routier ou ferroviaire).

Ce régime est toutefois différent de celui applicable au cabotage routier : les liaisons infrarégionales sont permises, le professionnel n'est pas soumis à un dispositif d'autorisation administrative spécifique à la liaison nationale et l'analyse de l'impact économique est effectuée par une autorité administrative indépendante (ARAF), non par le ministère des transports.

1.2 La situation du marché des services réguliers non urbains de transport de personnes

1.2.1 La mobilité intérieure en 2013 (comptes des transports)

La mobilité en France représente, en 2013, près de 990 milliards voyageurs-kilomètres (vg-km), soit une augmentation de 11 % depuis 2000. 83 % de cette mobilité est assurée par les véhicules particuliers, le solde étant assuré par les transports collectifs.

Au sein des seuls transports collectifs (170 milliards vg-km), une part correspond à des services sur des distances manifestement inadaptées aux autocars. Il s'agit :

- Du transport collectif urbain (23 milliards de vg-km) ;
- Du transport scolaire routier (4,2 milliards vg-km) ;
- Du transport privé routier c'est-à-dire « pour compte propre » (1,6 milliards vg-km).

Le solde correspond à des services de portée plus proche de celle des autocars :

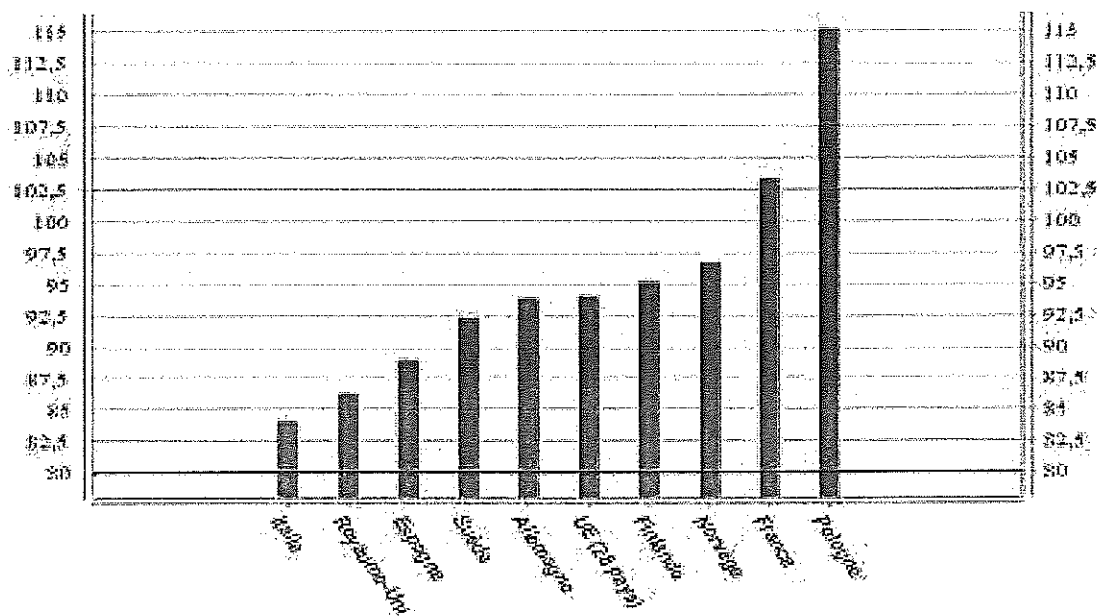
- Les TGV (54 milliards vg-km) ;
- Les services occasionnels routiers (25 milliards vg-km) qui correspondent à une offre assez différente des services réguliers ;
- Les services d'Ile-de-France non urbains, d'une longueur typique de 50 km et en tout état de cause inférieure à 150 km (17 milliards vg-km) ;
- Les transports aériens (14,5 milliards vg-km) ;
- Les TER (14 milliards vg-km) ;
- Les services publics par autocars hors Ile-de-France (9 milliards vg-km) ;
- Les TET (7,5 milliards vg-km).

Ainsi, la mobilité intérieure par transport collectif se décompose-elle de la manière suivante : 44 % pour les services organisés par les AOT, 32 % pour le TGV et 24 % pour les services libéralisés (transport privé routier, services occasionnels routier et transport aérien).

La mobilité via les services réguliers par autocar d'initiative privée, exécutés dans le cadre du cabotage international, n'est pas connue précisément ; elle est en tout état de cause très faible (inférieure à 0,05 %). Par ailleurs, il n'existe pas, à ce jour, de services intérieurs librement organisés dans le cadre cabotage ferroviaire.

1.2.2 Comparaisons internationales

La France, si on la compare aux autres pays européens de grande superficie, se caractérise par une forte mobilité de la population par rapport à son PIB. En particulier, à l'exception de la France et de la Pologne, les seuls pays au-dessus de la moyenne européenne sont de petite taille.



Ratio mobilité sur PIB en 2012 (indice sans unité)

Cette mobilité accrue s'accompagne d'un fort recours à la voiture individuelle, supérieure à la moyenne européenne, et significativement plus élevé qu'en Espagne ou en Italie qui disposent de services collectifs routiers très développés. On observe le même phénomène dans une moindre mesure concernant la Suède et la Pologne qui, de longue date, ont déréglementé ces services.

	Train	Autocar, autobus	Voiture individuelle
Norvège	4,7%	5,6%	89,7%
Royaume-Uni	8,2%	5,8%	86,0%
Allemagne	9,0%	5,7%	85,4%
France	9,5%	5,4%	85,1%
Finlande	5,3%	9,8%	84,9%
Pologne	4,8%	10,7%	84,6%
Suède	9,1%	6,7%	84,3%
<i>Moyenne UE</i>	<i>7,4%</i>	<i>9,2%</i>	<i>83,3%</i>
Espagne	5,6%	13,7%	80,7%
Italie	6,1%	15,0%	78,9%

Parts modales en 2012 (transport urbain et interurbain)

1.2.3 L'état du marché

L'accès au marché du transport par autocar est réservé aux entreprises de transports publics routiers disposant d'une licence de transport intérieur ou, s'agissant du transport international d'une licence communautaire. Comme précisé ci-dessus, ces entreprises peuvent :

1. Signer une convention avec un département, une région ou l'État afin d'assurer une ligne régulière à des horaires et selon un tarif fixés par les pouvoirs publics. Le service est généralement subventionné. Il existe ainsi en France 371 lignes d'autocars assurées par la SNCF et par des PME françaises. Ces lignes représentent environ 0,9 % de part modale.
2. Ouvrir, à leur propre initiative, une ligne internationale après avoir reçu l'autorisation, valable 5 ans, du pays du point de départ ou du point d'arrivée. Cette autorisation est accordée pour un service précis (itinéraire, point de départ et d'arrivée, arrêts et horaires). Elle est de droit, ne peut être refusée qu'à des conditions très restrictives et est accordée au bout d'un délai de 4 mois. Quatre acteurs sont présents en France sur ce segment :
 - a) Le service Megabus (groupe Stagecoach), caractérisé par des prix bas et un service *low-cost*, présent principalement sur l'axe Londres – Boulogne sur mer/Paris ;
 - b) Le service Starshipper (PME françaises au sein du groupement Réunir) desservant l'Italie et l'Espagne depuis Lyon ;
 - c) Le service Eurolines (groupe Transdev), leader européen du marché, qui dessert une soixante de villes française ;
 - d) Le service iDbus (groupe SNCF), lancé le 23 juillet 2012, positionné sur un segment relativement haut de gamme.
3. Ouvrir, à leur propre initiative, une desserte au sein d'une ligne internationale pour laquelle ils ont déjà obtenu une autorisation (cf. point 2. *supra*). Il s'agit concrètement de permettre à un autocar qui traverse une frontière de faire monter puis descendre des passagers à des arrêts situés dans un même État-membre, à l'exclusion de tout autre mode d'exploitation plus souple. L'ouverture de cette desserte est soumise à une autorisation délivrée par le ministère des transports qui est soumise à des conditions restrictives :
 - a) La desserte est interrégionale ;
 - b) L'autocariste doit refuser les passagers pour des trajets nationaux si leur nombre, calculé sur l'année, dépasse 50 % du nombre total de passagers; cette règle peut conduire l'autocariste à refuser des passagers en fin d'année ;
 - c) Elle ne doit pas affecter l'équilibre économique d'un train express régional, d'un train d'équilibre du territoire ou d'une ligne routière subventionnée. Dans la pratique, l'AdIC a estimé que l'appréciation de ce critère était largement discrétionnaire.

Le délai de délivrance théorique est de 3 mois Dans son avis relatif au secteur, l'Autorité de la Concurrence (AdIC) cite l'exemple d'un total de 18 mois pour obtenir l'autorisation ; il s'agit toutefois d'une situation exceptionnelles, les délais étant souvent bien respectés. Elle souligne également que les décisions de refus sont peu ou mal motivées.

Parmi les quatre acteurs théoriquement possibles, seuls Transdev (Eurolines) et la SNCF (iDbus) proposent de telles dessertes intérieures. Les deux acteurs sont de taille comparable pour un nombre total de voyageurs transportés en 2013 compris entre 600 000 et 800 000. Toutefois, l'activité d'iDbus est quasi exclusivement concentrée sur l'axe Lille-Paris-Lyon quand le service Eurolines dessert une soixantaine de villes. La part modale correspondante est inférieure à 0,05 %.

1.2.4 Les entreprises de transport public routier de personnes

Les entreprises de transport public routier de personnes en place, disposant d'une licence, sont celles qui sont le plus susceptibles d'intervenir en cas d'ouverture du marché des services réguliers interurbains.

À ce jour, le transport de voyageurs par autocar et autobus est dominé par trois groupes français d'envergure internationale qui regroupent environ 50 % du chiffre d'affaire du secteur : Transdev, Keolis et RATP Dev. Ces groupes sont principalement présents dans les métropoles nationales et interviennent également sur le segment ferroviaire (métro, tram, RER).

Aux côtés des majors du transport, figurent également des groupes familiaux de moindre envergure. Lacroix, Faure SAVAC ou encore Philibert sont ainsi présents à l'échelle régionale avec des liaisons régulières entre les espaces ruraux ou périurbains et les zones urbaines. Ils complètent leur activité avec des services occasionnels et assurent généralement un service de ramassage scolaire. Ces groupes coexistent avec un tissu important de près de 5 000 petites structures locales.

Le secteur représente un chiffre d'affaire (CA) de 5,8 Md€ milliards d'euros et près de 90 000 salariés en 2013, dont près de 75 000 conducteurs. Ces chiffres se répartissent en 2/3 pour les services réguliers, organisés par les AOT, et 1/3 pour les services occasionnels, d'initiative privée et à visée essentiellement touristique. Ces deux segments suivent des évolutions différentes.

L'impact de la crise économique s'est davantage fait sentir dans les transports réguliers (- 7,8 % de CA entre 2011 et 2013) du fait d'une baisse des prix, conséquence de l'augmentation de personnes

Au contraire, les services occasionnels sont en croissance constante, à la fois s'agissant du chiffre d'affaire (+ 1,3 % entre 2011 et 2013) ou du nombre d'entreprises (+ 18 % entre 2008 et 2012).

Au-delà des aspects conjoncturels, le transport routier interurbain de voyageurs bénéficie de solides facteurs sociodémographiques qui soutiennent la demande. Le vieillissement de la population, conjugué à l'amélioration de la santé des seniors, favorise en effet les déplacements en autocars, tant pour les lignes régulières (en milieu rural principalement) que pour le tourisme. En parallèle, le phénomène de « rurbanisation » (installation de ménages autrefois citadins dans des zones rurales ou périurbaines) observé depuis plusieurs années favorise les déplacements interurbains avec une substitution de la voiture vers l'autocar. Ces éléments expliquent la création constante d'emplois dans ce secteur (750 par an pour les services réguliers et 2 000 par an pour les services occasionnels).

Plusieurs travaux ont d'ores et déjà souligné les limitations importantes du cadre réglementaire actuel applicable aux services réguliers par autocar, en contradiction avec le fort intérêt socio-économique de leur développement :

- travaux de la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs ;
- rapport final du Contrat d'Études Prospectives des transports routiers, maritimes et fluviaux ;
- avis de l'Autorité de la concurrence n° 14-A-05 du 27 février 2014 relatif au fonctionnement concurrentiel du marché du transport interrégional régulier par autocar ;
- rapport de la Cour des comptes relatif à la grande vitesse – octobre 2014.

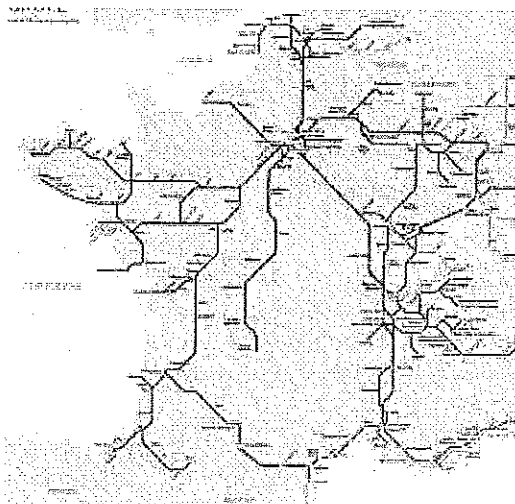
Les enjeux du développement des services par autocar apparaissent en effet considérables en matière de :

- développement de la mobilité ;
- report modal de la voiture individuelle vers les transports publics collectifs ;
- développement économique.

Parallèlement, ces derniers devront évoluer en complémentarité des services publics existants, notamment ferroviaires, afin d'éviter toute remise en cause de leur équilibre économique qui pénaliserait *in fine* les contribuables.

1° Un maillage accru du territoire

Le réseau actuel des dessertes de transport attestent ainsi d'un véritable déficit de l'offre sur les liaisons entre villes moyennes et importantes. Ce déficit résulte à la fois d'un réseau de lignes à grande vitesse relativement peu-dense (cf. carte ci-dessous), du transfert aux régions des services de TET et du faible nombre de lignes routières conventionnées par l'État.



TGV – Source : SNCF

De nombreuses liaisons à fort potentiel, comme Lyon-Bordeaux, sont ainsi très mal desservies et imposent quasi systématiquement un passage par Paris.

Exemples de liaisons mal desservies par le train

Liaisons		Distance routière	Service ferroviaire le plus court
Clermont-Ferrand	Périgueux	252 km	Un seul train par jour ayant moins de 2 correspondances (5h00 de trajet et une correspondance).
Clermont-Ferrand	Toulouse	379 km	Tous les trajets prennent au moins 6h00.
Caen	Toulouse	761 km	Passage quasi obligé à Paris avec changement de gare.
Caen	Rennes	185 km	Un seul direct par jour (3h00 de trajet). Flux d'étudiants important entre les deux villes.
Rennes	Rouen	312 km	Passage obligé à Paris avec changement de gare.
Brest	Perpignan	1084 km	Passage obligé à Paris avec changement de gare (ou au moins deux correspondances).
Cherbourg	Nantes	339 km	Trajet de 5h30 avec 2 correspondances ou de 6h30 avec 1 correspondance.
Bordeaux	Lyon	436 km	Passage obligé par Paris (sans changement de gare). Potentiel économique important.
Besançon	Metz	264 km	Minimum 4h00 et une correspondance.

Or, les services réguliers par autocar offrent de réels atouts par rapport aux services ferroviaires en matière de couverture du territoire :

- le réseau d'infrastructure (autoroutes, routes nationales et départementales) est dix fois plus long que le réseau ferroviaire, ce qui permet un nombre accru de liaisons ;

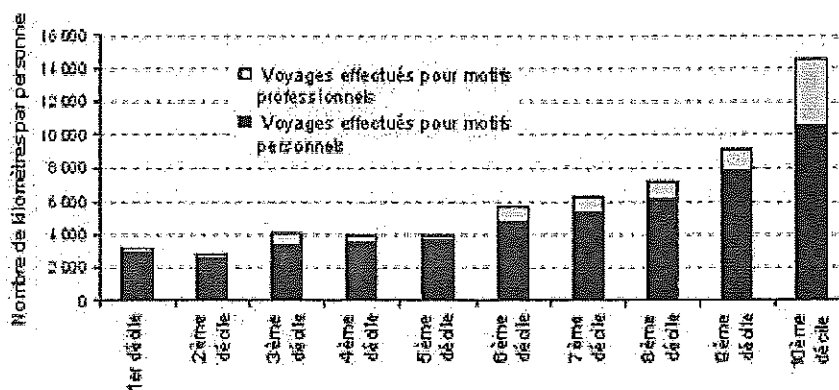
- des flux de trafic de bien plus faible densité peuvent suffire à soutenir une exploitation financièrement rentable ;
- la flexibilité d'exploitation des autocars est plus élevée : l'offre peu évoluer plus facilement à la hausse ou à la baisse en fonction des besoins de la clientèle, y compris afin de prendre en compte les variations infra-annuelles.

Les autocars constituent donc un levier puissant de resserrement du maillage des transports collectifs terrestres. Ainsi, l'exemple allemand atteste-t-il non seulement d'une densification des services sur les lignes déjà exploitées mais également de nombreuses créations de dessertes.

2° Un élargissement de l'accès au transport

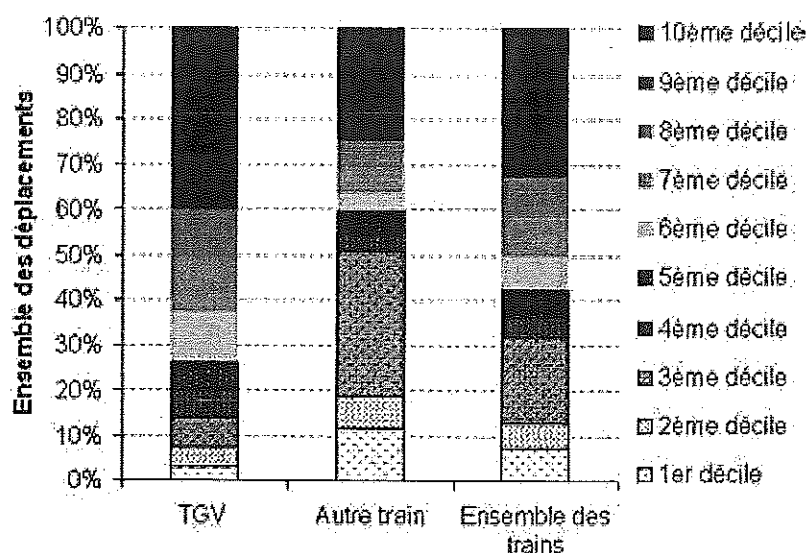
L'article L.1111-2 du code des transports dispose que : « La mise en œuvre progressive du droit au transport permet à l'usager de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité, de prix et de coût pour la collectivité, notamment, par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public. »

Or, comme le montre le graphique ci-dessous, la mobilité reste très fortement dépendante du niveau de revenu, même si on la limite aux voyages effectués à titre personnel.



Nombre de kilomètres parcourus par personne lors de voyages à longue distance (plus de 80 km) suivant le décile de revenu par unité de consommation (données ENT D 2008)

Un tel constat est cohérent avec l'absence d'une réelle offre bon marché sur les longues distances. En effet, si la tarification des TER reste relativement abordable, tel n'est pas le cas de celle des TGV. En particulier, l'étude de leur clientèle atteste ainsi d'une réelle segmentation des voyageurs en fonction de leur niveau de revenu et du mode de transport utilisé.



Répartition des déplacements en train (TGV, autres trains et ensemble des trains) suivant le décile de revenu par unité de consommation (Données: ENT D 2008)

En revanche, l'autocar permet, en contrepartie d'un temps de parcours plus long, des prix significativement moins élevés que le TGV.

	Autocar	Train
<i>AR. Lille-Paris – 4 personnes – Réservation en été 2 jours à l'avance – Arrivée à 19h00 pour l'aller et à 20h00 pour le retour – 2^{ème} classe hors cartes de réductions</i>		
Durée d'un trajet	3h00	1h00
Prix total	114€	396€
<i>AR. Lyon-Paris – 4 personnes – Réservation en été 2 jours à l'avance – Arrivée à 23h00 pour l'aller et pour le retour – 2^{ème} classe hors cartes de réductions</i>		
Durée d'un trajet	6h30	2h00
Prix total	204€	272€
Autres : accessibilité, confort et flexibilité	<ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité au PMR de tous les véhicules - Wifi et prises électriques à chaque place - Échangeable jusqu'à 30 minutes avant le départ - Prix invariants avec la date de réservation - Toilettes 	<ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité aux PMR selon rame (en cours de déploiement) - Prises électriques uniquement aux plateformes - Non échangeable - Prix très variable en fonction de la date de réservation - Toilettes

Au-delà de ces exemples, les différences de prix entre les modes de transport ont fait l'objet d'une étude plus systématique de la part de l'Autorité de la concurrence aux paragraphes 133 à 139 de son avis qui confirme ce constat.

L'analyse des profils de clientèles des services routiers existants, en France dans le périmètre du cabotage, ou dans les autres pays d'Europe où ce mode de transport est développé renforce ces conclusions : clientèle jeune ou âgée, à revenus moyens ou modestes.

1.2.5 Le report modal vers les transports collectifs

Comme précisé ci-dessus, les français utilisent moins les transports collectifs que leurs voisins européens (part modale de 14,9 % en France contre 16,7 % en moyenne). Or l'utilisation excessive des véhicules individuels représente un coût significatif pour la collectivité par rapport aux transports collectifs en termes d'aménagement, d'environnement et de sécurité.

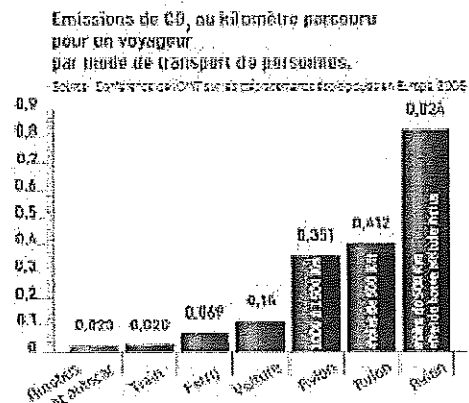
L'enjeu principal de la mobilité en France est donc l'organisation d'un report modal fondé sur une moindre utilisation des véhicules individuels. À l'échelle urbaine, comme l'a souligné le rapport « Un taxi pour l'avenir, des emplois pour la France », le développement des transports particuliers (taxis, VTC, motos-pros) participe de ce report. À l'échelle interurbaine, le développement parallèle des services ferroviaires et routiers permet de réduire significativement l'impact environnemental des transports et d'améliorer la sécurité des personnes.

Les transports collectifs, qu'il s'agisse des autocars ou des trains ont un impact environnemental (émissions de gaz à effet de serre, émissions de particules, bruit) bien moindre que les véhicules individuels.

La comparaison entre l'autocar et le train reste beaucoup plus délicate et a fait l'objet de nombreuses études et rapports plus ou moins contradictoires :

- Conférence de l'OMT sur les déplacements écologiques ;
- Étude de l'ADEME sur l'efficacité énergétique et environnementale des modes de transports 2008 ;
- Guide méthodologique relatif à l'information CO2 des prestations de transport;
- Analyse économique effectuée par le Commissariat général au développement durable (CGDD) qui évalue le coût pour la collectivité des différentes externalités négatives des transports (Compte des transports en 2011, tome 2).

Ainsi, s'agissant des émissions de gaz à effet de serre, la première étude (OMT) conclut à une très bonne performance de l'autocar (cf. graphique ci-dessus). De même, l'Autorité de la concurrence constate que l'étude de l'ADEME rend compte des bonnes performances énergétiques du transport par autocar au regard des TER.



Source : FNTV

A contrario, la SNCF avance les chiffres suivants :

Type de matériel	Émissions d'un voyageur parcourant 1 km
Intercités	10,2 gCO ₂
TGV, Lyria, iDTGV,OUIGO	3,4 gCO ₂
TER	30 gCO ₂
Autocars iDBUS	41,7 gCO ₂

Enfin, le guide méthodologique relatif à l'information CO₂ des prestations de transport mentionne enfin, s'agissant du transport interurbain routier la valeur de 171 gCO₂ soit un niveau très supérieur à celui des autocars iDBUS. En effet, ce guide prend en compte l'état du parc actuel, par définition beaucoup plus ancien que celui des d'iDBUS, service lancé en 2012, ou que celui des nouveaux autocars qui interviendraient dans le cadre de l'ouverture du marché.

En définitive, il est vraisemblable que la forte dépendance des résultats avec le taux de remplissage rend toute comparaison hasardeuse, même si on semble pouvoir conclure, s'agissant des émissions de gaz à effet de serre, que :

- à part dans des situations extrêmes, le TGV a un impact environnemental moindre que l'autocar ;
- s'agissant des autres trains, en fonction de la liaison considérée et du taux de remplissage, l'avantage peut aller soit aux autocars soit au mode ferré ;
- en tout état de cause, l'autocar apporte des bénéfices considérables par rapport au transport par voiture individuelle.

Ce constat est d'ailleurs largement confirmé par l'étude des coûts induits effectués par le CGDD et la DG Trésor issue des Comptes de transports susmentionnés. Cette étude valorise financièrement les impacts environnementaux des modes de transport (externalités négatives) ; il s'agit non seulement de l'émission des gaz à effet de serre mais également des autres polluants émis et du bruit induit.

	TGV	TER	VL	VL diesel	Autocar
	Pour 50 passagers		Pour 25 véhicules		Pour 1 véhicule
Environnement	5,5	67,0	34,0	49,0	11,8
CO ₂	0,5	6,0	16,3	16,3	3,2
Pollution	1,5	57,0	12,5	27,5	7,6
Bruit	3,5	3,5	5,3	5,3	1,0

Équivalence avec un autocar de 50 passagers – Unité : c€/km

1.2.6 La sécurité

Les transports collectifs sont, de manière générale, beaucoup plus sûrs que les véhicules individuels.

S'agissant des autocars, la présence au volant de professionnels de la conduite, dûment formés et dont le temps travail est strictement encadré pour limiter les défaillances liées à la fatigue, est une garantie importante. En effet, outre le permis D, les conducteurs d'autocars sont astreints à une formation initiale particulière et une formation continue qui découle du cadre communautaire complétée par des examens médicaux réguliers. En outre, ils ne peuvent conduire plus de 4h30 d'affilée et la durée journalière de conduite ne peut excéder 9h00. Enfin, ils sont astreints à des limitations de vitesse particulières (90km/h hors agglomération et 100km/h sur autoroute ou voie rapide).

Ces règles sont vérifiées par des équipements obligatoires à bord du véhicule dont notamment : chronotachygraphe et limiteur de vitesse.

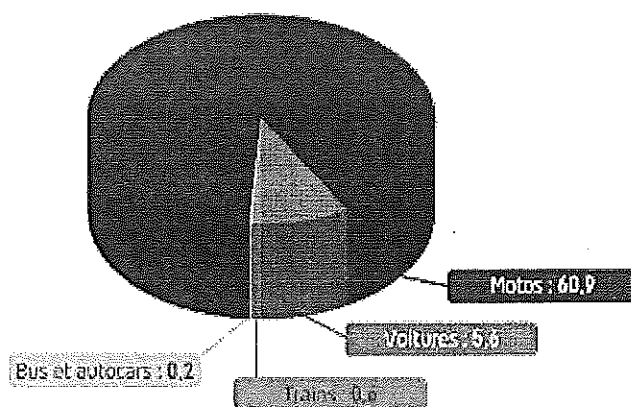
Il n'existe pas d'étude récente relative comparant la sécurité de l'ensemble des modes de transports. La dernière étude extensive à ce sujet a été menée par le Conseil Européen de la sécurité dans les transports (ETSC), avant le renforcement des règles de sécurité à bord des autocars. Elle atteste d'un taux de décès via les transports terrestres (autocars, autobus et trains) plus de dix fois moindre que pour les véhicules individuels :

Moyen de transport	Passagers tués par 100 millions de passagers-heures	
	1999	2001-2002
Motocyclette/cyclomoteur	500	440
Bicyclette	90	75
Déplacement pédestre	30	25
Voiture	30	25
Air (aviation civile)	36,5	16
Navire transbordeur	10,5	8
Autobus et autocar	2	2
Train	2	2

Les éléments chiffrés plus récents, relatifs uniquement aux transports terrestres, ne remettent pas en cause ce constat. Au contraire, les écarts semblent s'être creusés à l'avantage des autocars et des autobus :

Taux d'accidents mortels
pour un milliard de passagers kilomètres

Source : CARE (EU road accident database) 2009



Source FNTV (d'après la base européenne des accidents de la route).

Enfin, l'analyse économique effectuée par le CGDD (Compte des transports en 2011, tome 2) qui évalue le coût pour la collectivité des différentes externalités négatives des transports fournit des chiffres cohérents avec ce constat. Ce rapport évalue le coût de l'insécurité pour la collectivité aux valeurs suivantes :

	Train	VL	Autocar
	50 passagers	25 véhicules	1 véhicule
Sécurité	6,0	72,5	7,4

Équivalence avec un autocar de 50 passagers – Unité : c€/km

Ce tableau confirme l'appréciation initiale, à savoir un niveau faible d'insécurité des transports collectifs terrestres par rapport aux véhicules individuels, sans différences déterminantes entre le train et l'autocar.

1.2.7 L'interaction avec les services publics et les services exploités selon les principes du service public

Les services libéralisés par autocar interviendront dans un contexte où des services publics sont organisés en réseaux par les autorités organisatrices de transport (AOT). Ces services publics sont financés non seulement par le prix du billet mais également par des subventions. Ainsi, des passagers qui délaisseraient les services publics au profit des services de libre initiative conduiraient à une baisse de revenus desdits services au risque de compromettre leur équilibre économique.

Un tel risque est d'ailleurs envisagé par le cadre communautaire qui permet de limiter les services internationaux libéralisés. Le d) du 4 de l'article 8 du règlement n° 1073/2009 précité permet en effet à un État-membre d'interdire l'ouverture d'une ligne internationale par autocar :

« Sur la base d'une analyse détaillée, le service concerné affecterait sérieusement, sur les tronçons directs concernés, la viabilité d'un service comparable couvert par un ou plusieurs contrats de service public conformes au droit communautaire en vigueur. Dans ce cas, l'État membre établit des critères non discriminatoires permettant de déterminer si le service qui fait l'objet de la demande affecterait sérieusement la viabilité du service comparable susvisé et les communique à la Commission à la demande de celle-ci ».

L'Autorité de la concurrence, dans son avis n° 14-A-05 précité estime également que, du point de vue des passagers, la substituabilité entre les services publics et les services d'initiative privée est réelle. L'appréciation de cette substituabilité conduit à une analyse différenciée en fonction des situations.

1° La concurrence entre autocars publics et autocars d'initiative privée

Comme précisé ci-dessus, les AOT peuvent instituer des services réguliers routiers. Ces derniers, souvent organisés par les régions, interviennent en complément des services ferroviaires. Ils peuvent également constituer un réseau autonome organisé par le département, de manière intégrée avec les transports scolaires.

Dans ces situations, l'identité du mode d'exploitation entre les services publics et les services privés rend particulièrement prégnante la question de la substituabilité.

Il convient de rappeler que les services publics de transport fonctionnent sur un principe de péréquation entre les lignes, ou sur une même ligne entre les trajets. Aussi, est-il tout à fait envisageable que sur un trajet économiquement rentable, un autocariste privé vienne perturber l'équilibre économique d'autres liaisons, bénéficiant de la péréquation, en venant faire diminuer le trafic sur ce trajet.

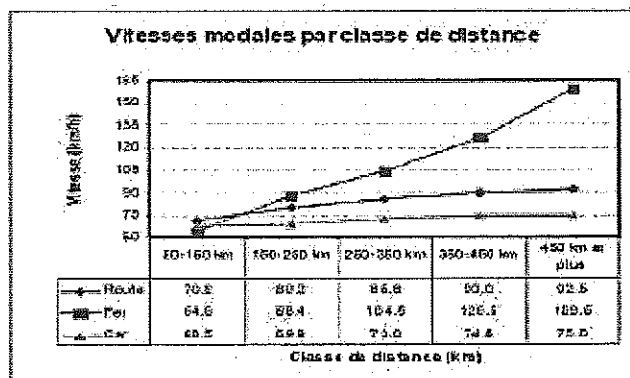
2° La concurrence entre services publics ferroviaires et autocars d'initiative privée

La substituabilité entre les services ferroviaires et les services routiers s'établit essentiellement au regard de deux critères :

- Le prix mis en correspondance avec le temps de parcours et les attentes des passagers ;
- La capacité propre à chaque mode.

Les premiers critères sont ceux qui sont classiquement retenus dans les analyses concurrentielles et s'appuient sur les notions de voyageurs « *time-sensitive* » et « *non time-sensitive* ».

Les services par TER et par TET sont exécutés à des vitesses comparables aux services exécutés par autocar. En effet, la plus grande vitesse potentielle des trains est largement compensée par un plus grand nombre d'arrêts, conséquence mécanique du plus grand nombre de passagers pouvant être transportés. Il convient toutefois de noter qu'ils sont moins sensibles aux éventuels aléas sur l'heure d'arrivée, propres à la circulation routière, ce qui peut également être un critère de choix, en particulier pour les trajets professionnels.



Note de lecture : la forte croissance de la vitesse du fer avec la distance s'explique par la plus importante prise par les TGV dans l'offre ferroviaire.

L'importance du critère temporel, s'il conduit à une forte substituabilité entre les services par autocars et les services par TER et TET, permet également de conclure à une importance déterminante des points précis de la desserte (départ ou arrivée) : dans une ville de taille moyenne ou importante, le temps de parcours entre la gare ferroviaire et la gare routière, en lien avec la qualité du réseau de transport collectif urbain, est fondamental pour comparer les deux services de transports.

Toutefois, le mode collectif routier est davantage contraint en capacité que le mode ferroviaire, à la fois du fait du nombre de places et de la congestion routière. Sur les liaisons à forte densité de trafic ferroviaire, *a priori* plus intéressantes économiquement pour les autocaristes car elles attestent d'une forte demande en mobilité, l'autocar est peu susceptible de capter une part significative du trafic. *A contrario*, en cas de moindre densité de trafic, la liaison sera vraisemblablement moins intéressante pour les autocaristes mais l'impact potentiel plus élevé.

En définitive, les conséquences des services d'initiative privée par autocar sur les services publics ferroviaires organisés par les AOT peuvent être ou ne pas être significatives. Seule une analyse liaison par liaison permet d'apporter une appréciation plus fine.

3° La concurrence entre le TGV et les autocars d'initiative privée

Si l'exploitation du TGV est bien soumise aux principes du service public, les services TGV ne constituent pas des « services couverts par un ou plusieurs contrats de service public » au sens du droit communautaire. En particulier, la France ne pourrait opposer l'atteinte à l'équilibre économique du TGV pour refuser l'ouverture d'une liaison internationale, ou en cabotage, par autocar.

Par ailleurs, le TGV est déjà largement en concurrence avec le transport aérien libéralisé.

Enfin, comme le soulignent tant la SNCF que l'Autorité de la concurrence, ses performances en termes de temps de parcours, la typologie des passagers et sa capacité à transporter simultanément un nombre considérable de passagers le rendent insensible aux services par autocar. Cette appréciation est cohérente avec les choix commerciaux de la SNCF de développer les services d'iDBUS en parallèle de ceux du TGV sur les lignes les plus fréquentées (axe Lille-Paris-Lyon).

En définitive, ces éléments viennent corroborer le constat d'une demande de mobilité à longue distance insatisfaite pour des raisons de coûts.

1.2.8 Le développement économique

Comme décrit ci-dessus, le tissu entrepreneurial du transport routier de personnes est particulièrement complet : il comprend à la fois des *leaders* mondiaux comme la SNCF ou Transdev, des groupes de moyenne importance, et un tissu très dense de PME. Le contrat d'Étude Prospective des transports routiers, maritimes et fluviaux, a d'ailleurs souligné les impacts positifs en termes d'emploi de l'ouverture du transport interurbain de passagers dans un secteur déjà très dynamique (2750 emplois créés chaque année).

Fort de ses 90 000 emplois et de leur diversité, les entreprises françaises sont particulièrement bien positionnées à la fois afin de répondre à une demande significative de mobilité entre les métropoles nationales mais également à une meilleure desserte des territoires, qui ne peut être assurée qu'avec une connaissance locale des besoins en transport.

Le renforcement de ces acteurs sur le territoire national leur permettra également de mieux se positionner sur le segment des transports internationaux en vue du développement de la mobilité communautaire mais également sur les segments nationaux à l'étranger.

1.2.9 Egalité femmes-hommes

La réforme peut avoir un effet positif sur l'égalité entre les femmes et les hommes. Les femmes sont les principales usagères des transports en commun, cette mesure sera fortement bénéfique afin de favoriser leurs déplacements, et notamment de celles pouvant avoir des freins à la mobilité.

Au sein de tous les pays d'Europe, les femmes sont moins nombreuses que les hommes à posséder ou utiliser une voiture. En France, 60 % des hommes qui vivent en dehors de la région parisienne ne se déplacent qu'en voiture. Les hommes français n'utilisent les transports en commun que pour 10 % de leurs déplacements, et deux tiers des voyageurs empruntant les transports en commun sont des femmes.

Les femmes ont plus souvent recours que les hommes aux transports en commun et à la marche. En tout état de cause, les conditions d'exercice de la mobilité sont très différentes entre femmes et hommes. Au sein des pays développés, les études sur les déplacements comparés des hommes et des femmes tendent à montrer que des différences perdurent puisque les femmes ont des programmes d'activités plus complexes. Elles font plus de déplacements, avec des chaînes plus complexes que les hommes, notamment du fait qu'elles réalisent plus de déplacements qui ne sont pas liés au travail. Dans le même temps, leurs déplacements domicile-travail sont plus courts, leur aire d'accès aux emplois étant souvent plus réduite du fait de leurs contraintes de temps et de leur moindre accès à la voiture individuelle. Cependant, lorsque la contrainte de temps leur permet, elles utilisent plus les transports publics et la marche que les hommes pour des trajets équivalents. L'accès à des transports en commun avec un panel de choix plus large avec l'autocar devrait donc avoir un impact positif sur l'égalité entre les femmes et les hommes.

Par ailleurs, l'autocar est un moyen de transport privilégié quand on a du temps devant soi, donc qui peut potentiellement bénéficier à la population retraitée. Cette mesure pourrait donc avoir un effet supplémentaire dans la double discrimination constatée concernant l'accès aux moyens de transport des femmes âgées. La majorité des personnes âgées sont des femmes, et les études sur la mobilité des personnes âgées, déjà peu nombreuses, intègrent rarement ces deux variables. Il apparaît des différences entre la mobilité des hommes âgés et des femmes âgées, dans leurs comportements de déplacements, notamment concernant la possession du permis de conduire et l'accès à la voiture. Les différences quant à l'accès à la voiture sont plus marquées pour des générations où l'accès à la voiture des femmes était moins répandu qu'aujourd'hui, si bien que l'utilisation par les femmes de la voiture se fait le plus souvent en tant que passagère. Lorsqu'elles n'ont pas ou plus à leur côté d'homme pour conduire une voiture, elles en sont le plus souvent privées : cela accroît l'isolement des femmes notamment dans les zones rurales et périurbaines. Les effets de cette mesure pourront donc aussi se décliner en prenant en compte la variable de l'âge des utilisatrices et utilisateurs.

2. Description des objectifs poursuivis

L'objet de la réforme envisagée est de permettre à des entreprises de pouvoir, de leur propre initiative, assurer des dessertes entre villes françaises et de moderniser et clarifier le cadre juridique applicable aux gares routières.

Cette ouverture du marché vise tout d'abord à développer la mobilité sur le territoire national en complémentarité des services publics existants :

- Renforcement de la mobilité sur les grands axes nationaux déjà desservis, par le développement d'offres alternatives de transport, moins chères que le TGV mais également moins qualitatives (temps de parcours plus long) ;
- Renforcement de la mobilité entre des villes actuellement peu ou mal desservies par les services ferroviaires ;
- Renforcement de la mobilité des classes moyennes et des classes moins favorisées, notamment des plus jeunes et des plus âgés, qui ne disposent pas à ce jour d'offre de transport longue distance adaptée au-delà du périmètre régional ;
- Renforcement de la mobilité par une diversification des horaires de transport proposés, notamment le développement du transport de nuit.

Elle vise également à l'augmentation de la part modale des transports collectifs terrestres dans la mobilité. Ces derniers, qu'ils soient routiers ou ferroviaires, offrent, par rapport à l'utilisation des véhicules individuels mais également des transports non terrestres, des avantages socio-économiques considérables, en termes de sécurité, d'environnement ou de congestion routière.

Par ailleurs, la réforme poursuit un objectif stratégique de développement et de renforcement des acteurs nationaux du transport routier de personnes, particulièrement bien positionnés pour répondre rapidement et efficacement au défi d'une augmentation de la mobilité nationale. Cette croissance permettra à la fois une création d'emplois sur le territoire national et un positionnement renforcé des entreprises françaises sur un marché européen de plus en plus ouvert.

La réforme vise enfin à préserver un haut niveau de qualité des services de transport actuellement organisés par les pouvoirs publics. Il s'agit, en tout état de cause, de donner une priorité à ces derniers par rapport aux services d'initiative privée en interdisant toute remise en cause d'un contrat de service public existant. Cette possibilité d'interdire sera strictement limitée aux cas pertinents, selon un processus administratif qui soit le plus efficace et le plus transparent possible en cohérence avec les engagements du gouvernement en matière de simplification de la vie des entreprises.

3. Options possibles et nécessité de légiférer

Le monopole des pouvoirs publics en matière de transport est établi par la partie législative du code des transports. L'ouverture du marché à l'initiative privée relève donc de la loi.

Le dispositif retenu consiste à permettre à l'ensemble des entreprises de transports public routier de personnes, inscrites au registre national des transports, de pouvoir, sans autorisation ni déclaration administrative, ouvrir un service régulier interurbain. Un régime d'opposition, à l'initiative des Autorités organisatrices de transports (AOT), viendra toutefois tempérer cette liberté. Ce régime sera limité à un objectif de préservation de l'équilibre économique d'un contrat de service public institué par ladite AOT, qui pourrait être affecté par une concurrence frontale du service privé. Les interdictions seront prononcées après avis conforme d'une autorité administrative indépendante, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, et *in fine* du juge administratif.

3.1 La définition du périmètre de l'ouverture à l'initiative privée

Le périmètre de l'ouverture du marché est l'ensemble des liaisons interurbaines, à savoir l'ensemble des liaisons nationales possibles à l'exclusion de celle à l'intérieur du périmètre de transport urbain tel que définie à l'article L. 1231-3 du code des transports. Il ne s'agit donc en aucun cas d'intervenir en matière de mobilité urbaine. Afin de prendre en compte la spécificité de l'Île-de-France, au sein de laquelle la notion de services de transport interurbain peut être ambiguë en l'absence d'un périmètre de transport urbain, il est envisagé de préciser que dans cette région, ce seront les lignes supérieures à une distance fixée par décret qui seront dans le champ de l'ouverture ; une distance possible pourrait être 50 kilomètres par analogie avec d'autres pays.

Cette approche se distingue de celle retenue en Allemagne par exemple, qui consistait à ouvrir toutes les lignes d'une distance supérieure à 50 kilomètres. Une telle option aurait défavorisé sans raisons les petites liaisons, pour lesquelles des autorisations sont d'ores et déjà accordées dans le cadre du cabotage.

Il n'a pas non plus été envisagé d'exclure les transports infrarégionaux pour les raisons suivantes :

- Comme précisé ci-dessus, il ne peut être préjugé que les services par autocars auront systématiquement un impact négatif sur les services ferroviaires infrarégionaux ; une telle restriction n'existe d'ailleurs pas dans le cadre du cabotage ferroviaire ;
- Si un potentiel important du développement de l'autocar se situe sur des distances comprises entre 300 et 600 km, qui vont au-delà des distances régionales actuelles, l'optimisation du taux de remplissage des autocars que permettent des dessertes plus courtes peut s'avérer critique pour l'équilibre de la réforme ;
- Une interdiction des dessertes infrarégionales dans le périmètre étendu des nouvelles régions priverait la réforme d'une partie significative de son impact.

	Anciennes régions	Nouvelles régions
Île-de-France		
Haute-Normandie	154	267
Basse-Normandie	257	
Bretagne	274	274
Pays de la Loire	261	261
Poitou-Charentes	211	457
Limousin	166	
Aquitaine	327	
Midi-Pyrénées	329	432
Languedoc-Roussillon	297	
PACA	267	267
Rhône-Alpes	311	404
Auvergne	245	
Franche-Comté	196	307
Bourgogne	263	
Alsace	180	361
Lorraine	224	
Champagne-Ardenne	274	

Plus grande distance à vol d'oiseau au sein d'une région (km)

3.2 La définition du périmètre de protection des services publics

La définition de ce périmètre résulte d'un point d'équilibre entre :

1. La nécessaire protection des services publics existants qui comprennent
 - o des services de compétence régionale ou départementale dans le ressort des anciennes régions, dont les distances typiques sont significativement inférieures à celles figurant dans le tableau ci-dessus,
 - o des services interrégionaux de compétences régionales (TER entre régions), de distance comparable,
 - o des services interrégionaux de compétence étatique (TET) également de distance comparable ;
2. La cohérence avec la répartition des compétences entre AOT, qui peut s'avérer complexe ;
3. La répartition de la mobilité par autocar telle qu'elle peut être estimée :
 - o 7 % entre 50 km et 200 km,
 - o 13 % entre 200 km et 300 km,
 - o 10 % entre 300 km et 400 km,
 - o 12 % entre 400 km et 500 km,
 - o 58 % au-delà de 500 km.

Compte tenu de ces différents éléments, et dans le contexte d'un changement de périmètre du ressort des régions, le choix d'une protection ciblée pour l'ensemble des dessertes infrarégionales permet de concilier une protection effective des services régionaux, actuels et futurs, sans entraver significativement les impacts positifs de l'ouverture du marché.

Trois possibilités ont alors été examinées :

- Un régime d'autorisation, qui correspond au régime actuel ;
- Un régime déclaratif avec une possibilité d'opposition à l'ouverture, qui n'existe pas à ce jour dans le secteur des transports réguliers ;
- Un régime d'interdiction et de limitation de l'activité ligne par ligne, proche de celui existant pour le cabotage ferroviaire.

Le régime d'autorisation serait source de coûts administratifs inutiles et d'une rigidité excessive dans l'exploitation des lignes. En effet, l'autorisation devrait être incessible et à durée limitée, ce qui nécessiterait un processus de renouvellement. En outre, tout changement significatif du service (augmentation de fréquence, changement d'horaires), même temporaire, devrait être validé par l'administration. Enfin, il ne permet pas non plus d'appréhender globalement l'ensemble des services d'initiative privée intervenant sur une liaison donnée ce qui peut poser des difficultés : à partir du moment où une entreprise a été autorisée, il est difficile de s'opposer à l'entrée d'une seconde entreprise sur le marché alors même que c'est le cumul d'activité de plusieurs autocaristes qui est le plus susceptible d'affecter le service public.

Dans le contexte du principe du « Silence vaut acceptation », le régime déclaratif se distingue peu du régime d'autorisation dans ses impacts concrets. Au cas d'espèce, il ne permet pas réellement d'en atténuer les inconvénients.

Il a donc été privilégié de s'inspirer du dispositif proche de celui existant en matière de cabotage ferroviaire. Il s'agit de permettre à l'AOT de prendre des décisions d'interdiction ou de limitation des services d'initiatives privée. Ces décisions constitueront un outil efficace aux mains des AOT afin de préserver les services publics. De portée générale, elles permettront de gérer les interventions, successives ou simultanées, de plusieurs entreprises sur une même liaison.

3.3 La mise en œuvre du test économique d'atteinte à l'équilibre d'un service public

La mise en œuvre d'un tel test requiert une certaine technicité et une bonne connaissance à la fois du mode routier et du mode ferroviaire. Il doit par ailleurs être soumis à une exigence d'objectivité et de transparence que ne peuvent assurer les AOT qui sont par définition, « juge et partie ». Par ailleurs, il y a un fort intérêt à ce que cette analyse soit menée de manière cohérente sur l'ensemble du territoire national. La mise en œuvre d'une doctrine claire et prévisible se fera dans l'intérêt de l'ensemble des parties, AOT comme autocaristes.

Dans ces conditions, le recours à une autorité administrative indépendante apparaît adapté. Les compétences ferroviaires de l'ARAF, et la circonstance qu'elle mène d'ores et déjà de tels tests dans le cadre du cabotage ferroviaire, ont motivé le choix de la proposer comme Autorité compétente.

Toutefois, des aspects du processus en vigueur pour le cabotage ferroviaire pourraient poser des difficultés dans le cadre de la réforme en cours. En effet, ce processus consiste, après un test économique de l'ARAF, à interdire un service donné, sur la base d'un projet d'horaires prédéterminés, sans se prononcer sur d'autres conditions d'accès à la ligne.

Il ne donne donc aucune visibilité juridique aux futurs acteurs sur des conditions d'accès qui ne seraient pas dommageables pour les services publics. En outre, comme précisé dans l'analyse de substituabilité *supra*, il peut y avoir des situations où une interdiction pure et simple de l'autocar serait excessive. L'autocar pourrait tout à fait intervenir en parallèle d'un service public sans dommage, notamment en :

- limitant le service à certains horaires ou certains jours ;
- limitant la capacité maximale (fréquence de passages et nombre de passagers) ;
- combinant les deux limitations ci-dessus.

De telles limitations soulèvent la question de l'absence de discrimination entre autocaristes ; en particulier, si un seuil de capacité maximal est fixé, il sera nécessaire que les règles de limitations soient transparentes, objectives et non discriminatoires.

Pour toutes ces raisons, il est envisagé que les mesures de protection d'un service public sur un tronçon donné soit prononcée après avis conforme de l'ARAF. L'AOT gardera la liberté de mettre en œuvre de telles interdictions : notamment, elle pourra prendre la décision de supporter l'impact économique sur le service qu'elle organise si elle estime qu'il est compensé par l'intérêt pour les usagers que confèrent les services d'initiative privée.

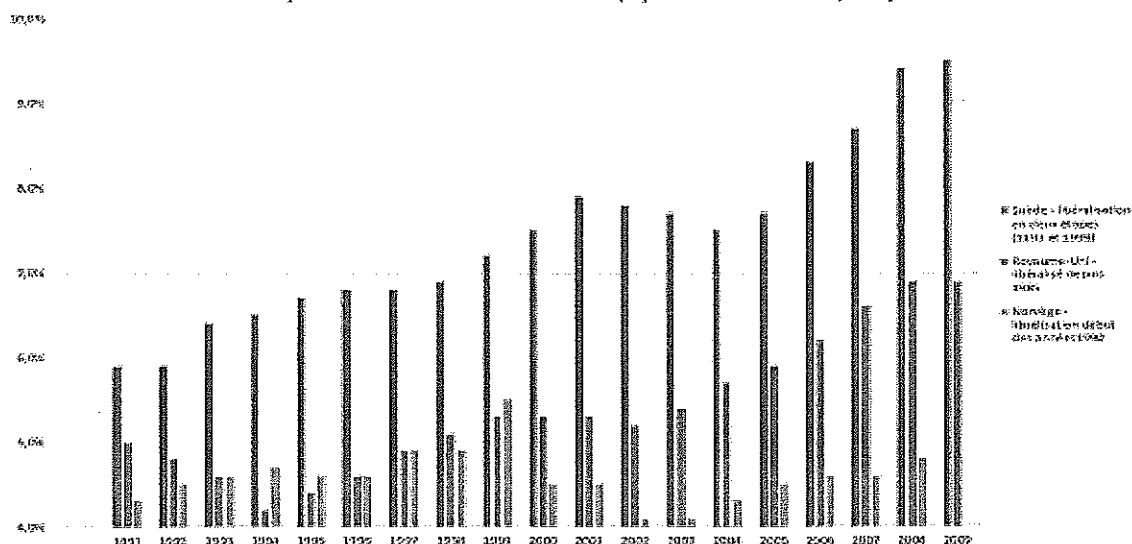
4. Analyse des impacts des dispositions envisagées

4.1 Impacts pour les particuliers

Les particuliers bénéficieront d'une offre de transport collectif plus complète et ils utiliseront moins leur véhicule individuel, avec les bénéfices attendus en termes de sécurité et d'impact environnemental.

En effet, l'évolution constatée de la part modale des services ferroviaires dans d'autres pays européens qui ont déjà libéralisé le marché interurbain par autocar ne permet pas de conclure à une quelconque incompatibilité de l'évolution parallèle de ces deux modes de transports collectifs:

Évolution de la part modale du ferroviaire dans trois pays recourant aux transports par autocar



La comparaison avec la Suède apparaît particulièrement pertinente en raison de la forte part modale du ferroviaire et d'une libéralisation selon des mécanismes proches à ceux qui sont envisagés pour la France.

Compte tenu du niveau de développement des services collectifs routiers dans les pays limitrophes, l'hypothèse d'une part modale à terme de 5 % pour les futurs autocars libéralisés paraît optimiste mais réaliste. Un simple maintien de la part modale du ferroviaire, sans augmentation, conduirait ainsi à une part des transports collectifs voisine de celle de l'Espagne ou de l'Italie, soit 20 % (10 % ferroviaire, 4 % routier urbain, 1 % routier interurbain public, 5 % routier interurbain privé).

Le gain en termes de pouvoir d'achat pour les ménages pourrait alors être de l'ordre de 800 M€ par an.

L'effet en termes de mobilité additionnelle peut être évalué à 1,25 % si on considère que 25 % des passagers par autocar n'auraient pas voyagé en l'absence de ce mode de transport.

4.2 Impact pour les entreprises

S'agissant des entreprises exécutant déjà des services publics routiers de personnes, c'est-à-dire des entreprises ayant conclu une convention avec une AOT, elles ne seront affectées qu'à la condition d'une AOT décide de ne pas mettre en œuvre sa capacité à interdire ou limiter les services d'initiative privée en cause. Dans une telle situation, il appartient à l'AOT, conformément aux stipulations de la convention, de compenser l'entreprise.

Ces entreprises, de même que celles qui exercent déjà dans le cadre du cabotage routier, bénéficieront en tout état de cause de la possibilité d'ouvrir de nouveaux services à leur initiative et des débouchés économiques y afférent.

Le groupe SNCF bénéficiera d'une offre de transport complémentaire dans le contexte du développement de sa stratégie intermodale.

Le développement du marché français favorisera significativement l'emploi et le positionnement des entreprises sur le marché international.

4.3 Impacts pour les administrations

L'ARAF devra être dotée de nouvelles ressources (cf. étude d'impact relative à l'extension des missions de l'ARAF).

Les AOT locales (régions, voire départements) devront suivre l'évolution des services afin de pouvoir, le cas échéant saisir l'ARAF pour évaluer l'impact sur les services publics dont ils ont la charge.

En revanche, aucune économie substantielle en termes de moyens humains n'est à anticiper au niveau de la Direction générale des infrastructures, du transport et de la mer, ses services continuant d'assurer la délivrance des autorisations internationales (en cabotage ou non).

4.4 Impacts juridiques

La réforme envisagée consiste à faire coexister en parallèle des services jusqu'alors sous monopole public et des services d'initiative privée. Elle ne remet pas en cause la compétence d'institution et d'organisation de nouveaux services de transport par les AOT. Au contraire, elle fournit les outils juridiques à ces dernières afin de pouvoir protéger leurs services.

La réforme envisagée va au-delà des obligations du règlement n° 1073/2009 précité en ouvrant à l'initiative privée les services réguliers au-delà du simple cabotage.

Toutefois, il n'est pas envisagé de supprimer l'obligation d'établissement s'imposant actuellement aux entreprises souhaitant exercer la profession de transporteurs publics routiers de personnes en France. En effet, en application des articles 58 et 90 du TFUE, la liberté de prestation de service en matière de transport s'inscrit dans le cadre d'une politique commune. Cette politique permet aux États-membres de prévoir l'inscription à un registre national pour exercer, sous réserve de ne pas porter atteinte au principe de non-discrimination.

S'agissant des services réguliers routiers, le règlement précité, à ses articles 3 et 14, pose le principe d'un libre accès aux détenteurs d'une licence communautaire aux seuls services suivants :

- Services internationaux ;
- Services en cabotage, c'est-à-dire, les services nationaux intégrés à titre accessoire dans un service international.

Le même règlement précise également, à son article 16 (lecture combinée des paragraphes 2 et 4), qu'aucune discrimination fondée sur le lieu d'établissement ne peut être maintenue concernant les liaisons à desservir. Aussi, le projet de réforme prévoit que les détenteurs d'une licence communautaire pourront, dans le cadre du cabotage, accéder aux mêmes liaisons que les détenteurs d'une licence nationale, et selon les mêmes modalités que ces derniers sous réserve que le service national reste accessoire par rapport au service international.

Les services libéralisés exécutés par autocar seront notamment régis :

- En termes de protection des consommateurs et d'accessibilité : par le règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 *concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004*, les articles L.3115-1 à L.3115-3 du code des transports et le code de la consommation ;
- En termes de sécurité des passagers et d'équipements des véhicules : par les dispositions du code de la route et l'arrêté du 2 juillet 1982 *relatif aux transports en commun de personnes*, transposant les directives 92/6/CEE du Conseil, du 10 février 1992, *relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines*

catégories de véhicules à moteur et 96/53/CE du Conseil, du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international ;

- En termes de réglementation sociale : par le Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 modifié, *relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route* et les dispositions nationales du code des transports et du code du travail en la matière ;
- En termes d'accès à la profession : par les articles L. 3113-1 à L. 3113-3 du code des transports et le décret n° 85-891 du 16 août 1985 *relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes* ;
- En termes de formation des conducteurs : par le décret n° 2007-1340 du 11 septembre 2007 *relatif à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules affectés aux transports routiers de marchandises ou de voyageurs* transposant la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 *relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs*.

5. Consultations menées

Il a été procédé à la consultation du Conseil national d'évaluation des normes (CNEN).

Il a également été procédé aux consultations suivantes :

- Haut Comité de la Qualité de Service dans les Transports (HCQST) ;
- Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART) ;
- Association des Régions de France (ARF) ;
- Assemblée des Départements de France (ADF) ;
- Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (ARAF).

6. Textes d'application et outre-mer

Il est prévu une mise en œuvre immédiate pour toutes les mesures qui ne nécessitent pas une intervention de la future ARAFER. Dans le cas contraire, l'entrée en vigueur sera différée de six mois après la promulgation de la loi afin de pouvoir doter cette nouvelle autorité des moyens nécessaires à ses nouvelles missions.

Les autocaristes ont créé 1.000 emplois depuis l'été

Les Echos | Le 15/12/2015

Le nombre de voyageurs transportés en quatre mois est le triple de celui enregistré sur l'ensemble de l'année passée.

Depuis la loi Macron qui a permis de libéraliser le transport, cet été, au moins 500.000 voyageurs ont été transportés dans toute la France.

Serait-ce le premier effet positif de la loi sur la croissance et l'activité qui a libéralisé le transport par autocar, cet été ? Toujours est-il que le ministère de l'Economie annonce que, depuis la nouvelle législation, plus de 1.000 emplois ont été créés et au moins 500.000 voyageurs ont été transportés dans toute la France.

« 146 villes et aéroports sont desservis »

Bercy souligne par ailleurs que le nombre de voyageurs transportés en quatre mois est le triple de celui enregistré sur l'ensemble de l'année passée. « Aujourd'hui, 146 villes et aéroports sont desservis et plus de 600 autocars assurent chaque jour des liaisons en France », indique le ministère. Le nombre de départs et arrivées d'autocars par jour sur le territoire national est passé de près de 800 en septembre à plus de 2.000 en décembre.

Un réseau qui s'étend

Pour l'heure, les cinq villes les plus desservies sont Paris, Lyon, Bordeaux, Strasbourg et Lille. Cependant, elles ne représentent plus que 34,3% des arrêts contre 43,3% il y a trois mois. Le réseau continue en effet de s'étendre. Pour le ministère, le développement de l'offre doit se poursuivre, plus de 70 dossiers ayant été déposés par les autocaristes auprès de l'Arafer (Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières). Une conséquence aussi du fait que, depuis le 15 octobre, les dessertes entre villes espacées de moins de 100 km sont désormais autorisées.

Les gares routières, principal frein au développement du marché

LIONEL STEINMANN - LES ECHOS | LE 19/05/2015

Le nombre et le niveau de confort des infrastructures ne sont pas à la hauteur du développement attendu du marché, ce qui inquiète les opérateurs.

Développer le transport par autocar est une chose. Encore faut-il qu'il y ait des gares routières pour accueillir dans de bonnes conditions les voyageurs et les véhicules. En libéralisant le secteur par le biais de la loi Macron, les pouvoirs publics vont susciter dans les semaines à venir une multiplication des lignes nationales d'autocar pour relier les villes françaises (lire ci-dessus), mais les infrastructures ne seront, elles, pas à la hauteur.

Dans une note récente, la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV), qui regroupe les entreprises du secteur, relève, sur la base d'une enquête nationale menée en octobre 2012, que seule la moitié des préfectures dispose d'une gare routière remplissant cinq critères de base (espaces d'accueil fermé pour les voyageurs, information théorique et en temps réel sur le trafic...). Et le confort qu'elles proposent est bien souvent précaire : « *Ces infrastructures sont peu adaptées aux transports longue distance, qui nécessitent des équipements et services développés (espaces d'attente, toilettes...)* », soulignait en termes pudiques une enquête sectorielle de l'Autorité de la concurrence l'an dernier. Par ailleurs, seules 40 % des gares routières disposent d'une présence humaine lors du premier et du dernier départ. Et un quart d'entre elles ne proposent aucune présence en journée.

Pour ne rien arranger, le statut juridique de ces infrastructures, fixé par une ordonnance de 1945, est extrêmement flou, au point que les opérateurs ne savent parfois pas à qui s'adresser pour y faire escale !

Stationnement en double file

« *Les règles d'accès sont complètement opaques*, déplorait l'an dernier Maria Harti, la directrice générale d'iDBus. *Souvent, il est déjà très difficile de trouver le gérant.* » Un gros dossier en perspective pour l'Arafer, la future autorité de régulation du secteur. Du côté du gouvernement, on a promis de s'atteler au sujet.

Un long travail de mise à niveau s'annonce. Dans l'immédiat, « *nous serons obligés de faire avec ce qui existe aujourd'hui* », relève, fataliste, un professionnel. Ce qui suppose, comme cela se pratique déjà dans bien des cas, de se rabattre sur une place de la ville permettant un stationnement en double file, voire un parking de supermarché, pour embarquer et déposer les voyageurs. En espérant, côté opérateurs, que ce fonctionnement précaire ne sape pas les efforts faits pour réhabiliter le confort du voyage en autocar.

L'Arafer fixe les règles du jeu du transport par car

LIONEL STEINMANN / | LE ECHOS - 02/07 A 06:00 Industrie & Services

Le futur gendarme du transport par autocar pourra mettre son veto à la création de certaines lignes.

L'Araf, le gendarme du ferroviaire, va devoir étendre plus tôt que prévu ses compétences au transport par autocar. Alors que cette évolution, prévue dans le projet de loi Macron, devait être effective six mois au plus tard après la promulgation de la loi, ce délai a finalement été abrégé par amendement et ramené à trois mois. Un nouveau signe de la hâte du gouvernement à voir s'ouvrir les nouvelles lignes de transport par car, l'un des volets les plus visibles du projet de loi.

L'Araf, qui deviendra alors l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer), doit donc se tenir prête pour être opérationnelle au 1^{er} octobre. A partir de cette date, tous les opérateurs qui souhaitent ouvrir une liaison par autocar entre deux villes seront confrontés à deux cas de figure : si la distance est supérieure à 100 kilomètres, ils n'auront pas besoin de demander une autorisation. Mais si elle est inférieure à ce seuil, ils seront tenus d'en faire la déclaration à l'Arafer. Ce sera le cas, par exemple, pour un transporteur désireux de faire escale à Mâcon (72 kilomètres de Lyon) dans le cadre d'un Lyon-Paris et de vendre des billets Lyon-Mâcon. L'Arafer publiera cette déclaration sur son site Internet, et les pouvoirs publics locaux en charge des transports auront alors deux mois pour saisir l'Autorité s'ils estiment que la nouvelle ligne va nuire à une liaison déjà existante et bénéficiant d'une subvention publique. L'Arafer ayant une compétence multimodale (rail et route), le cas de figure le plus fréquent qu'elle aura à traiter sera sans doute celui de lignes routières entrant en concurrence avec des trains régionaux (TER), largement subventionnés par les régions.

Une nouvelle concurrence pour les trains

Les services de l'Autorité estiment aujourd'hui qu'ils recevront dans les trois premiers mois entre 60 et 90 déclarations d'ouverture de ligne, et ces déclarations pourraient faire l'objet quasi systématiquement d'une saisine des autorités organisatrices redoutant de voir les comptes de leurs trains plombés par cette concurrence nouvelle.

L'Arafer aura alors jusqu'à trois mois pour mener un test d'équilibre économique et rendre ses conclusions. Elle pourra autoriser l'ouverture de la liaison, demander des aménagements (comme une adaptation des horaires), ou bien refuser purement et simplement l'autorisation si la nouvelle ligne représente un danger trop grand pour l'équilibre économique de la liaison subventionnée.

Ces décisions, baptisées « avis conformes » dans le langage administratif, s'imposeront aux entreprises. Ce n'est qu'à l'issue de cette procédure que ces dernières pourront (ou non) faire circuler leurs cars.

Le big bang des transports bouscule les régions

LAURENCE ALBERT - LES ECHOS | LE 22/06/2015

Rapport Duron sur les Intercités, loi Macron sur les autocars, LGV... les régions sont à l'aube de bouleversements qui inquiètent certains élus.

Echarpes tricolores, banderoles et, en guise de pancarte, un ticket de train géant estampillé « Train de la colère ». Ce vendredi 19 juin une cinquantaine d'élus de l'Allier et du Cher ont pris le train Montluçon-Paris de 6 h 52. Objectif : clamer haut et fort leur inquiétude face à la future donne ferroviaire. Mercredi, c'est le sénateur-maire (Les Républicains) de Sète, François Commeinhes, qui avait franchi la porte du ministère des Transports. Les élus sont sur les dents. Le 3 juillet le gouvernement tranchera le sort des trains d'équilibre du territoire (TET), ces Intercités vieillissants et, le plus souvent, insuffisamment fréquentés et rentables. Suivra-t-il les recommandations du rapport Duron qui prône un allègement des dessertes, notamment des trains de nuit et des « transversales » du centre et du sud-ouest de la France ? Vers Lyon, d'autres se frottent les mains à contrario : la loi Macron va autoriser les autocaristes à se déployer librement. Les lignes reliant les métropoles régionales seront les plus convoitées.

Des réformes territoriales en passant par la loi Macron ou le sort des TET, le big bang des transports va forcément faire des territoires gagnants et des perdants. « *On va construire une France à deux vitesses avec des métropoles et des grandes villes mieux desservies et des zones rurales, des villes moyennes isolées* », s'alarme Caroline Cayeux, maire de Beauvais, présidente de l'association Villes de France (villes moyennes). Les élus pointent les conséquences économiques de certaines décisions. Sète (Hérault) ne sera plus desservie par 3 des 5 trains quotidiens Bordeaux-Nice. « *Dans notre région touristique, l'impact économique sera évident. Et ça tombe mal au moment où nous bâtissons un pôle multimodal* », se désole François Commeinhes. D'autant que parfois, le sentiment d'isolement est déjà là. « *Notre ligne transporte chaque jour de 2.000 à 3.000 habitants travaillant à Paris. Déjà de plus en plus de trains ne s'arrêtent plus* », assure Jean-Pierre Door, maire (Les Républicains) de Montargis.

Nuancé, le rapport Duron s'efforce de limiter les zones blanches, visant plutôt les régions où les Intercités font doublon avec les TER. Il préconise aussi quelques remplacements par autocar. Mais pour les élus la desserte ne sera jamais aussi fine. Sans compter le paradoxe écologique apparent à l'heure de la COP 21.

« Le contribuable paie deux fois ! »

Le télescopage avec la carte de France à treize régions n'arrange rien. Certaines villes, déjà déchues de leur statut de capitales régionales, redoutent de perdre des trains. « *En Midi-Pyrénées, en Picardie, des villes ne seront plus reliées aux capitales* », soupire Caroline Cayeux. D'autant que la réforme territoriale redistribue les compétences en matière de transport. Les régions, déjà gestionnaires des TER, auront en charge l'intermodalité et peut-être la gestion des autocars - jusqu'ici départementaux - et des Intercités. Il s'agit sur le papier de supprimer des doublons, comme la ligne Aix-Marseille, ou des incohérences tarifaires. « *Au final, le contribuable paie deux fois ! C'est une bonne chose qu'une seule autorité organise la complémentarité et gère la concurrence* », assure Bruno Gazeau, le président de la FNAUT (Fédération nationale des usagers des transports collectifs).

Mais les élus, eux, suspectent l'Etat de faire des économies au passage. « *En remplacement, il faudra augmenter la cadences des TER. Or ils sont bien plus subventionnés que ne le sont les TET* », rappelle François Commehines. Qui, comme d'autres, plaide pour des délégations de service public, en anticipant l'ouverture à la concurrence prévue pour 2019.

Lyon, pivot des bus longue distance

V. C. (A LYON) - LES ECHOS | LE 22/06/2015

Plusieurs compagnies ont prévu de transiter ou d'opérer à partir de Lyon avec les nouvelles lignes qu'elles ouvrent en France.

Embouteillage en vue dans les gares et gares routières lyonnaises. La capitale rhônalpine est déjà très bien desservie par les trains : TGV, Intercités, Ouigo, TER et depuis peu Eurostar. Elle va en sus devenir l'une des plaques tournantes du trafic de bus longue distance. Plusieurs compagnies ont prévu de transiter ou d'opérer à partir de Lyon avec les nouvelles lignes qu'elles vont ouvrir en France.

Les premières à avoir pris position dans le cadre de la législation actuelle sont Starshipper du groupement d'autocaristes régionaux Réunir, et iDBUS, filiale de la SNCF, qui exploitent déjà des lignes au départ de Lyon en direction de Turin, Barcelone et Paris. Mais ces deux acteurs risquent d'être bousculés par le déploiement de certains groupes européens comme Megabus qui a ouvert neuf lignes depuis le 3 juin, dont une entre Barcelone et Cologne, via Lyon, au tarif d'appel de 1 euro.

La filiale du britannique Stagecoach a implanté une base opérationnelle à Belleville-sur-Saône, au nord de Lyon. Sept véhicules achetés pour 3 millions d'euros au constructeur belge Van Hool sont stationnés sur ce site de lavage, de maintenance et de ravitaillement en carburant, où trente-cinq emplois ont été créés. D'autres groupes sont attendus à Lyon : l'allemand FlixBus et Eurolines (groupe Transdev) avec son nouveau service Isibus qui reliera Rennes ou Strasbourg à Lyon.

La démultiplication de ces lignes risque d'entraîner la congestion des gares routières qui ne sont pas dimensionnées à l'heure actuelle pour accueillir de nouveaux flux massifs d'autocars dans des conditions satisfaisantes

La SNCF prépare sa riposte dans le transport par car

LIONEL STEINMANN / JOURNALISTE | LE 22/06 A 06:00

Sa filiale iDBUS forme 200 conducteurs et a commandé 80 autocars. Objectif, répliquer à la concurrence cet automne.

La SNCF va se donner un peu de temps avant de se lancer dans la bataille du transport interrégional par autocar, marché que le projet de loi Macron doit libéraliser dans les jours à venir. Alors que son principal concurrent, le groupe Transdev, a déjà dévoilé les détails de ses nouvelles dessertes et

ouvert les réservations pour faire circuler ses cars à partir du 10 juillet, le groupe public va attendre septembre avant de faire monter en puissance iDBUS, son offre de transport par car, lancée en 2012, précisément dans la perspective de l'ouverture du marché.

La SNCF va néanmoins se donner les moyens d'une riposte d'ampleur : selon nos informations, iDBUS procède actuellement à la formation de 200 nouveaux « capitaines » (le nom donné par l'entreprise aux conducteurs), qui viendront s'ajouter aux 160 actuels. L'embauche de 80 employés sédentaires supplémentaires est également en cours.

Changement de dirigeant

Par ailleurs, une commande de 80 autocars vient d'être passée, ce qui va déboucher sur un quasi doublement de la flotte de véhicules d'iDBUS. La quasi totalité de ce parc appartiendra en propre à iDBUS, là où la plupart de ses concurrents passent par des contrats de sous-traitance.

A cela s'ajoute un changement de dirigeant. Comme l'avait révélée la lettre spécialisée « Mobilettre », Maria Harti, directrice générale d'iDBUS depuis sa création, va être nommée directrice régionale SNCF de Champagne-Ardenne.

Selon la SNCF, c'est là une évolution classique de carrière et non une sanction, même si les débuts d'iDBUS ont été difficiles sur le plan financier (16,2 millions d'euros de pertes en 2012 et 25 millions en 2013) : « *Maria Harti a réussi avec succès la mission de lancement d'iDBUS qui lui a été confiée il y a trois ans, tout comme elle avait assuré le lancement d'iDTGV en 2004* », explique le groupe aux « Echos ».

Maria Harti est remplacée par Roland de Barbentane, qui était jusqu'à présent directeur régional chez Keolis (la filiale de la SNCF dédiée au transport de proximité). Il y a engrangé une expérience du marché du bus qui lui sera sans doute précieuse dans ses nouvelles fonctions.

Car la SNCF joue gros sur ce nouveau marché. Maintenant que la libéralisation tant attendue va devenir une réalité, iDBUS va devoir rentabiliser les investissements consentis depuis 2012. Mais atteindre le point mort (promis pour l'année 2016 par Maria Harti) s'annonce difficile : pas moins de quatre autres opérateurs vont se lancer sur ce marché, augurant d'une farouche guerre des prix.

Par ailleurs, le TGV et les trains Intercités seront les principales victimes du développement du transport longue distance par autocar et devraient perdre au passage des dizaines de millions de chiffre d'affaires. Pour iDBUS, le chemin est donc étroit entre la nécessité de répliquer à ses concurrents, et le risque de cannibalisation de la clientèle du train.

Loi Macron : un autocar peut en cacher un autre

Publié le 23 novembre 2015 à 11H06 - Stéphane SCHULTZ

Ce n'est pas tous les jours qu'un secteur se libéralise. Avec parfois des effets inattendus. La Fédération Nationale du Transport de Voyageurs (FNTV) m'a demandé d'analyser les conséquences de la Loi Macron qui ouvre à la concurrence les trajets longue distance.

L'histoire de l'économie est riche en *strategic blindpost*, ces "angles morts stratégiques" qui empêchent les entreprises de voir arriver les "nouveaux entrants", ceux qui deviendront les champions quelques années après. La Poste n'a pas vu arriver l'email ni les réseaux sociaux, Kodak le mobile ni le partage de photos en ligne, SNCF le covoiturage, etc. La particularité de ces changements n'est pas leur force ni leur soudaineté, mais leur caractère inattendu, presque inconcevable *a priori*.

Dans son *Barbares, Essai sur la Mutation*, l'auteur Alessandro Barrico décrit ce phénomène :

"Ce pourrait être, je m'en rends compte, le duel normal entre générations, les anciens qui résistent à l'invasion des plus jeunes, le pouvoir en place qui défend ses positions en accusant de barbarie les forces émergentes, comme c'est toujours arrivé et comme on l'a vu à de multiples reprises. Mais cette fois, ça semble différent. Un duel si violent qu'il paraît nouveau. D'habitude, on se bat pour contrôler les points stratégiques sur la carte. Aujourd'hui, les agresseurs font quelque chose de plus radical, qui va plus en profondeur : ils sont en train de redessiner la carte. C'est peut-être même déjà fait [...] Nul déplacement de troupes, nul fils tuant le père. Mais des mutants, qui remplaçaient un paysage par un autre et y créaient leur habitat."

Une libéralisation peut cacher une disruption

Pourquoi citer un auteur italien à propos de la récente loi de libéralisation du transport par autocar, dite Loi Macron ? Depuis juillet dernier, cette loi permet à des entreprises de créer librement des services de transport au-delà d'une distance de 100 km (avec des contraintes en-deçà). Les géants de la profession, SNCF et Transdev, ont saisi l'occasion en lançant de nouvelles marques à l'assaut des routes françaises. Un groupement de transporteurs indépendants également, ainsi qu'un Anglais.

Les aficionados du chemin de fer ont poussé des cris d'orfraie pour protester contre cette concurrence selon eux inutile, injuste voire dangereuse. Mais pas de quoi parler de Barbares pour autant. Bien sûr l'arrivée d'une nouvelle concurrence dérégulée va avoir un effet important sur le marché du transport existant. Mais ce n'est qu'une lutte classique entre solutions technologiques (les modes de transport) et modèles de prix.

La Deutsche Bahn ubérisé par FlixBus

Pendant que tout le monde s'écharpait sur le bien-fondé ou non de la libéralisation de l'autocar, une jeune société venue d'Allemagne, FlixBus, a profité de la brèche ouverte dans le mur réglementaire pour s'infiltrer. Ce sont de nouveaux venus dans le métier, mais ils ont déjà raflé 75% du marché allemand en 3 ans. Comment ? En profitant de la passivité de la Deutsche Bahn, qui n'a pas jugé ce marché assez rentable pour s'y engager dès l'ouverture.

En développant un modèle d'affaires "à la Uber" (ou Blablacar, ou Airbnb) : pas besoin d'investir dans des bus à 300K€ ni d'embaucher de conducteurs pour devenir leader du marché. Leur métier est de donner envie aux gens de prendre l'autocar en soignant qualité, prix et expérience utilisateur. De gagner la bataille de l'écran d'accueil, celui où court le pouce de vos clients. D'optimiser en

permanence offre et demande de transport. Pour cela, ils investissent massivement dans la technologie et travaillent "en mode startup". Le reste ? Le transport est confié aux "partenaires" (les autocaristes) grâce à un montage juridique et financier innovant qui rappelle celui des plates-formes d'applications d'Apple et Google.



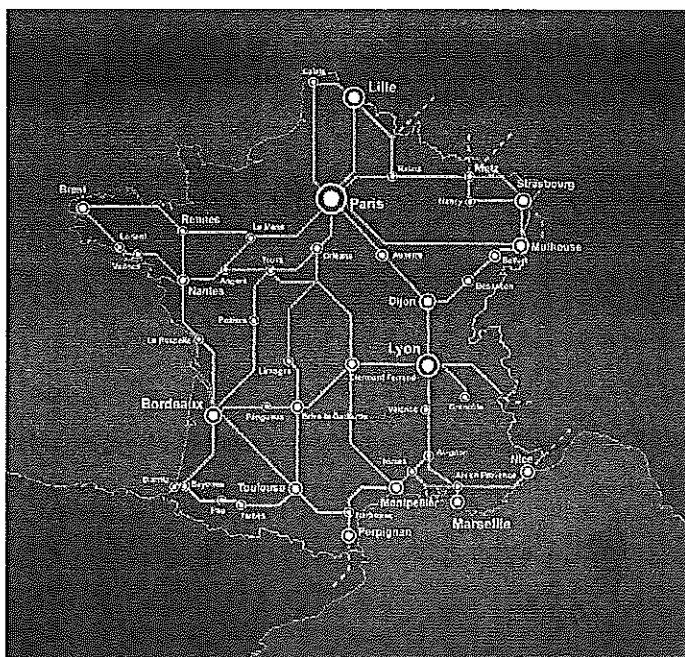
Depuis le 6 août, les autocaristes peuvent créer à peu près autant de lignes qu'ils le souhaitent entre les villes françaises. Une liberté qu'ils ont vite mise à profit. Les nouvelles liaisons pleuvent, à prix très doux.

A peine paru le décret de la **loi Macron**, libéralisant le transport en bus entre villes françaises, les autocaristes envahissent la France.

Avant l'entrée en vigueur de ce texte, il existait certes quelques lignes de bus longue distance. Vous pouviez vous rendre, par exemple, de Paris à Lille, mais à condition que le départ ou la destination de la ligne soit une ville située hors de France. L'offre était donc très limitée. La vaste loi du ministre de l'Economie, parue au Journal Officiel le 6 août dernier, a libéralisé ce secteur d'activité.

Du coup, les **compagnies** jusque-là absentes du territoire, comme l'Allemand FlixBus, ou des sociétés créées pour l'occasion comme la française Isilines, font une entrée en fanfare dans l'Hexagone. Les acteurs historiques, comme Eurolines et Starshipper, lancent eux aussi de nouvelles liaisons à la pelle. Le tout à des prix défilant de très loin la concurrence des trains, et à fortiori des avions, pour le plus grand bonheur de ceux qui ont du temps, mais peu de moyens pour voyager.

En tout, il existe désormais plus de 200 liaisons en car entre villes françaises, dont plus de 140 inédites, lancées cet été. Une trentaine de nouvelles grosses localités, de Bayonne à Rennes en passant par Mulhouse et Clermont-Ferrand, sont désormais maillées par le réseau (Carte ci-dessous). Et de nouvelles lignes seront annoncées, notamment par IDBus, en septembre.



Légende : Cette carte représente la majeure partie des liaisons anciennes et nouvelles en bus entre grandes villes françaises. En survolant les villes avec votre souris, vous pouvez connaître toutes les destinations possibles depuis ce départ, et le prix du trajet. Notez que ce sont des prix d'appel, c'est-à-dire minimum, avec des conditions spécifiques, sur le même principe que les billets de train Preme. (Crédit : Pierre Vecille - BFM Business)

Surtout, leur prix paraissent nettement plus alléchants que ceux de la SNCF: le trajet dont le prix d'appel est le plus coûteux, toutes compagnies confondues, est un Dijon - Bordeaux, à 96 euros. Les moins chers commencent à... 1,50 euro ! Des tarifs proposés par Megabus, le groupe écossais qui vient de lancer 9 nouvelles lignes en France, alors qu'il n'opérait jusque-là que Paris-Toulouse.

Autre petite nouvelle, que les jeunes devraient adorer : Isilines, et ses Paris-Bordeaux à partir de 5 euros. La compagnie est la petite sœur 100% hexagonale d'Eurolines, avec qui elle partage la même maison-mère, Transdev. Elle a été créée uniquement pour quadriller le territoire français. Des six autocaristes qui opèrent aujourd'hui en France, elle est celle qui propose le plus de liaisons (110), à des tarifs compris entre 5 et 25 euros (pour un Toulouse - Nice). Avec des véhicules flambants neufs, de grand confort et équipé du wi-fi.

Plus d'un mois après la libéralisation du transport par autocars, Emmanuel Macron fait un premier bilan.

En visite à l'usine d'Iveco à Annonay, en Ardèche, le ministre de l'Économie a dévoilé les «premiers effets» de sa loi sur l'activité et la croissance. Jusqu'à la loi Macron, les sociétés d'autocars ne pouvaient relier deux villes françaises que si ce trajet constituait une étape sur un trajet international. Sinon, l'entreprise devait avoir signé une convention avec une collectivité locale.

Trois chiffres-clés sont à retenir de ce bilan: depuis août dernier, 75 villes ont été desservies en un peu plus d'un mois. «Une trentaine d'autres le seront d'ici la fin de l'année», précise Emmanuel Macron, notamment en Bretagne et en Normandie, la grande oubliée de la réforme. D'ici fin 2016, près de 200 lignes sont envisagées par les principaux acteurs du marché.

Côté emplois, 700 emplois directs ont été créés depuis un peu plus d'un mois, soit une vingtaine d'emplois créés en moyenne chaque jour. «Pour l'heure, seuls des chauffeurs ont été recrutés, précise-t-on à Bercy. Mais la loi doit aussi permettre de créer des emplois indirects». Les professionnels prévoient 2000 à 3000 créations au total d'ici la fin de l'année prochaine et selon l'institution publique France Stratégie, l'ouverture de l'offre de transport aux autocars générerait l'embauche de 22.000 personnes.

Enfin, 250.000 passagers ont bénéficié des lignes d'autocars longue distance, dans 274 véhicules, au rythme de 782 départs et arrivées par jour, dont 175 vers l'étranger. C'est deux fois plus que pour la seule année 2014 où 110.000 voyageurs ont utilisé l'autocar. «C'est sans doute dû à l'effet vacances' mais également au nombre élevé de billets pré-réservés avant la promulgation de la loi», explique-t-on à Bercy. Reste à voir si le succès de la libéralisation des autocars se confirmera aussi hors saison. «Ce sont des jeunes, des vacanciers et aussi des personnes à la retraite qui ont pris le car en août», précise Michel Seyt, président de la Fédération nationale des transports de voyageurs. A titre de comparaison, en Allemagne, qui a mis en place la libéralisation des autocars en 2013, le nombre de passagers a été multiplié par plus de six, passant de 3 millions à 19,6 millions en 2015. Il faut dire aussi qu'outre-Rhin, les autocars peuvent circuler sur des trajets à partir de 50 kilomètres contre une distance minimale de 100 kilomètres pour la France.

«En France, la guerre des prix bat déjà son plein»

Mais la France possède un avantage non négligeable sur l'Allemagne: le prix. Là où les trajets en autocars coûtent 1,72 centime d'euros le kilomètre chez nos voisins germaniques, le coût s'élève à 1,31 centime pour la France. Une différence de 41 centimes d'euros ou de près de 24%. Cet atout financier, qui ne manquera pas de faire plaisir aux consommateurs, est dû, entre autres, à la nouvelle concurrence dans le secteur. Le groupe SNCF a vu l'arrivée d'acteurs tels que le français Transdev (marque Eurolines), le britannique Stagecoach (Megabus), l'Allemand Flixbus ou encore le groupement d'autocaristes régionaux Réunir qui rassemble 117 PME.

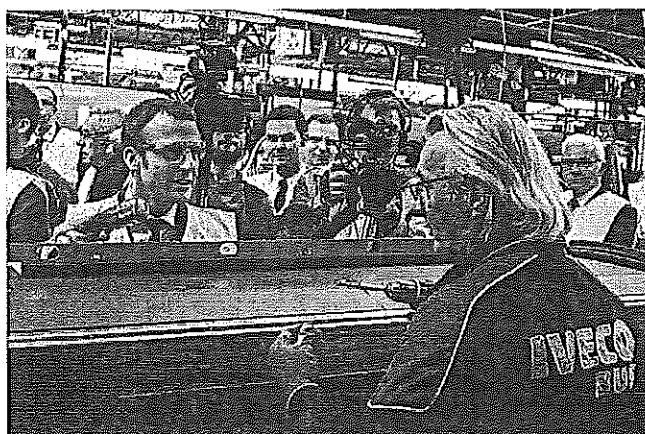
«En France, la guerre des prix bat déjà son plein, affirme le moteur de recherche pour les bus longue distance CheckMyBus. La présence de la concurrence pourrait entraîner une chute des prix des bus longue distance en France encore plus importante qu'en Allemagne où la guerre des prix est d'ores et déjà plus agressive».

Malgré ces chiffres très encourageants, l'OCDE a minimisé l'impact économique de cinq groupes de mesures quantifiables de la loi Macron*, estimant qu'ils devraient générer 0,3% de croissance. «Ces cinq mesures ne représentent que 20% de la loi Macron dans sa globalité, précise-t-on à Bercy. L'OCDE a reconnu que les autres réformes étaient difficilement quantifiables économiquement parlant».

*professions réglementées, ouverture des commerces le dimanche et en soirée, l'ouverture des dessertes par autocar, la simplification des plans de sauvegarde de l'emploi et l'amélioration des procédures de permis de conduire.

Loi Macron : 70 villes desservies par le nouveau service de transport par autocars

Le Monde.fr avec AFP | 21.09.2015 à 14h32 • Mis à jour le 21.09.2015 à 15h07



Le ministre de l'économie, Emmanuel Macron, visite la chaîne de montage d'autobus de la société Iveco à Annonay, dans l'Ardèche, le 21 septembre. JEAN-PHILIPPE KSIAZEK / AFP

Plus d'un mois après la libéralisation du transport par autocars, le ministre de l'économie, Emmanuel Macron, a livré un premier bilan dithyrambique de l'expérience. En visite à l'usine d'Iveco à Annonay (Ardèche), dernier site de production français d'autocars, le ministre a affirmé que sa loi « a

déjà ses premiers effets » : 700 emplois créés, 250 000 passagers déjà transportés contre 110 000 sur l'ensemble de 2014 et 70 villes « desservies », avec « presque 100 d'ici à la fin de l'année ».

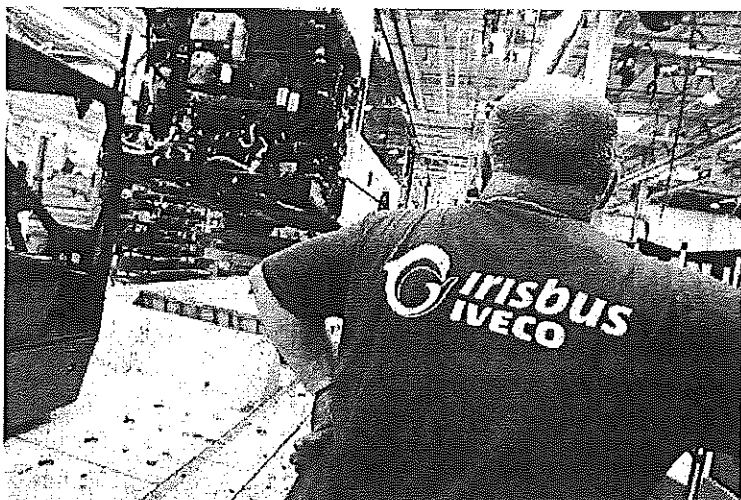
Selon le ministre de l'économie, d'ici à fin 2016, un million de voyageurs auront emprunté ces lignes et « des milliers d'emplois » auront été créés.

Cet été, le ministre avait dit espérer la création de 200 lignes intérieures d'ici à fin 2016. A l'usine d'Iveco, le ministre a souhaité sensibiliser les transporteurs publics ou privés à acheter des véhicules made in France. « En Allemagne, 80 % des autocars qui circulent sont allemands », a-t-il observé, invitant à prendre exemple sur ce « comportement collectif ».

La libéralisation du secteur a d'ores et déjà permis de doper de plus de 15 % les commandes du site d'Iveco en Ardèche, qui va finir l'année avec 300 autocars produits, soit 50 de plus que l'an dernier, a détaillé une porte-parole du groupe. Une montée des cadences qui va permettre de « pérenniser » 50 emplois sur le site, qui en emploie déjà 1 300.

Iveco prend le bus de la libéralisation du marché

LE MONDE ECONOMIE | 21.09.2015 à 10h50 | Par Philippe Jacqué (Annonay (Ardèche), envoyé spécial)



La chaîne de montage de l'usine d'autocars d'Annonay (Ardèche) a été modernisée pour réduire les coûts. HAMILTON/REA

L'usine est littéralement accrochée à la montagne qui surplombe Annonay, une cité du nord de l'Ardèche. Entre les halls de production, un énorme tracteur vrombit et attaque l'impressionnante côte. Il tracte la « caisse à blanc » de plusieurs mètres d'un futur autocar pour l'emmener vers l'atelier de peinture.

Bienvenue chez Iveco Bus (groupe CNH Industrial), la seule usine française d'autocars – elle fabrique aussi des autobus urbains –, qu'Emmanuel Macron, le ministre de l'économie, devait visiter lundi 21 septembre. En un mois, la libéralisation du marché de l'autocar longue distance promue par le gouvernement a déjà créé 700 emplois et permis de transporter 250 000 passagers, affirme Bercy. D'ici la fin de 2016, le ministre attend la création de 2 000 à 3 000 emplois directs.

Iveco, lui, espère capter quelques 50 à 80 commandes supplémentaires pour son Magelys, un véhicule grand tourisme qui a été jugé « autocar de l'année 2016 » par la presse spécialisée. Le constructeur espère ainsi augmenter et pérenniser la charge de production de l'unique car « origine France garantie ».

Lundi, M. Macron devait assister à la signature de la vente de trois bus à la société Autocars Pays de Savoie, pour les exploiter sous la marque allemande Flixbus. Rien qu'en 2015, l'ouverture des lignes de cars longue distance devrait faire passer le nombre d'immatriculations de ce type de véhicule de 720 à 1 000 autocars. Iveco, qui détient près de 20 % du marché, entend conserver sa position.

GOVERNEMENT.fr



17 décembre 2015

Loi Macron : 1000 emplois créés dans le transport par autocar

Plus de 1 000 emplois ont été créés dans le secteur du transport par autocar et au moins 500 000 passagers ont été transportés dans toute la France depuis 4 mois.

Depuis 4 mois et la promulgation de la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, plus de 1 000 emplois ont été créés dans le secteur du transport par autocar et au moins 500 000 passagers ont voyagés dans toute la France. 146 villes et aéroports sont desservis et plus de 600 autocars assurent chaque jour des liaisons sur le territoire.

Aujourd'hui, le nombre de départs et arrivées d'autocars par jour sur le territoire national est passé de près de 800 en septembre à plus de 2 000 en décembre. Le réseau continue de s'étendre avec une meilleure couverture du territoire : les 5 villes les plus desservies (Paris, Lyon, Bordeaux, Strasbourg, Lille) ne représentent plus que 34,3% des arrêts contre 43,3% en septembre.

Ce développement est notamment tiré par l'offre des PME aux côtés des grands groupes opérant des lignes de transport par autocars. Le développement de l'offre doit encore se poursuivre dans les prochains mois. Depuis le 15 octobre dernier, les dessertes entre villes espacées de moins de 100 km sont ouvertes. Plus de 70 dossiers ont été déposés par les autocaristes auprès de l'ARAFER (Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières) en vue d'ouvrir de nouvelles lignes.

Transports en autocar

Contexte avant la loi Macron

En France, il a été décidé en 1948 de privilégier le rail pour transporter les voyageurs sur longue distance; pour cela, un monopole a été accordé au service public de la SNCF sur tous les trajets desservis par une ligne de chemin de fer, afin de favoriser l'investissement et d'assurer sa fréquentation. L'affrètement d'autocars est libre pour les trajets occasionnels à longue distance, mais il est sujet à autorisation pour les liaisons régulières susceptibles de réduire la fréquentation des lignes de chemin de fer existantes. Il s'est développé de ce fait un réseau très dense et très régulier de lignes de transports de voyageurs par rail: les lignes de Transport express régional (TER) .

Par contre-coup, les lignes régulières d'autocar longue distance sont très peu utilisées en France jusqu'en 2013 où seules 110 000 personnes ont eu recours en France à un autocar longue distance, contre 30 millions au Royaume-Uni (où le service public de chemins de fers a depuis longtemps la réputation d'être déficient.

Le gouvernement souhaiterait à terme atteindre les 5 millions de passagers transportés par autocar, voir les entreprises du secteur créer 10 000 emplois et les prix du transport baisser. Le nombre de lignes et d'emplois supprimés corrélativement à la SNCF n'a pas été calculé. La question de l'investissement nécessité par l'augmentation correspondante de la fréquentation des routes et pour créer des gares routières n'a pas été évoquée.

En Europe d'autres pays se sont déjà engagés sur cette voie, comme le Royaume-Uni en 1985 ou l'Allemagne en 2013. En Allemagne cela a conduit à une baisse d'activité de l'ordre de 120 millions d'euros.

La réglementation de transition en vigueur avant la loi Macron empêche la création et l'exploitation d'une ligne régulière de transport par autocar entre deux régions françaises sauf dans le cadre d'un trajet international (en cabotage) ; à condition que cela représente moins de 50 % du chiffre d'affaires des transporteurs ; et qu'enfin le nombre de passagers qui ne traversent pas la frontière soit inférieur à la moitié du total. Le projet de loi prévoit de supprimer les trois conditions. De plus le système d'autorisation de création des nouvelles lignes d'autocar longue distance serait remplacé par un régime déclaratif.

Enjeux

Ce projet de réforme constitue un problème majeur pour le Groupe SNCF, propriété de l'État, confronté à un équilibre financier difficile, avec une recette de 605 millions d'euros en 2014 contre une perte de 180 millions en 2013. Ce problème concerne aussi les lignes Transport express régional (TER) intercity dont l'exploitation est largement déficitaire.

La SNCF doit en effet faire face à l'augmentation des coûts des péages 800 millions d'euros entre 2006 et 2014 puis 800 millions d'euros entre 2014 et 2020 et auxquels viendront s'ajouter la perte de chiffre d'affaires due à la concurrence des autocars : de 150 millions d'euros pour le TGV et 50 millions pour les trains intercity, sans compter la perte de chiffre d'affaires sur les TER. Plusieurs députés ont fait valoir que les conseils généraux des régions se sont vu attribuer les lignes de TER pour lesquelles ils ont beaucoup investi, et que leur mise en concurrence par des lignes régulières d'autocars allait faire perdre aux TER une partie importante de leurs usagers, donc de leurs recettes. L'ouverture à la concurrence du low cost, comme l'entreprise allemande FlixBus qui a déjà annoncé son intention de devenir le premier acteur du secteur, menace d'accentuer la concurrence, même si la SNCF est déjà présente dans le secteur avec OUIBUS depuis 2012. Le gouvernement prévoit donc que la libéralisation du secteur ne concerne que les lignes longue distance. Pour les liaisons inférieures à 100 km, les régions ou départements concernés pourront refuser l'autorisation si cela porte « une atteinte substantielle à l'équilibre économique du service public ».

Cette loi a permis la création de réseaux de Lignes régulières d'autocar en France.