

## Position

Réussir la libéralisation du transport par autocar  
après lecture par l'Assemblée nationale du projet de loi pour  
la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques

*adoptée le 12 février 2015*

**À l'heure où le projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (projet de loi «Macron») arrive en discussion devant le Sénat, l'UTP tient à renouveler son soutien à l'initiative du gouvernement visant à libéraliser le transport par autocar en France.**

Malgré l'ouverture du cabotage sur les lignes internationales, la France reste, en effet, un des rares pays européens à ne pas proposer une offre par autocar de moyenne ou longue distance sur l'ensemble de son territoire.

Grâce à la loi «Macron», le transport par autocar pourra avantageusement compléter l'offre de transport ferroviaire et faciliter la mobilité de tous sur l'ensemble du territoire.

L'UTP tient néanmoins à rappeler que l'ouverture à la concurrence de l'autocar doit s'inscrire dans un cadre régulé conciliant à la fois développement des services routiers de moyennes et longues distances et maintien des services de transport public conventionnés. L'UTP se félicite des modifications apportées en ce sens par les députés au texte initial.

Afin de favoriser une ouverture à la concurrence réussie pour et par l'ensemble des acteurs du transport, l'UTP souhaite suggérer certaines évolutions au texte issu des débats de l'Assemblée nationale.

### **Pour une protection équilibrée des services de transport conventionnés**

Les discussions à l'Assemblée nationale ont abouti à l'introduction d'un seuil de 100 kilomètres en deçà duquel les services publics conventionnés

peuvent être protégés. L'UTP accueille favorablement cette avancée.

Elle souhaite toutefois que soit précisée que la distance de 100 kilomètres s'entend de la distance entre deux arrêts, sans correspondance, quelle que soit la longueur de la ligne origine-destination.

Par ailleurs, l'UTP salue l'évolution du texte de loi qui prend désormais en compte l'impact de la création d'un service commercial sur une ou plusieurs lignes d'un service public de transport. La création d'une nouvelle ligne commerciale peut, en effet, remettre en cause la viabilité d'une ou de plusieurs lignes de service public, sans porter atteinte à l'équilibre du contrat dont relève(nt) la ou les lignes affectées. Cette atteinte sera encore plus difficile à établir à l'avenir dans la logique actuelle d'extension du périmètre des Régions.

Il est toutefois regrettable que la protection d'un service public de transport reste conditionnée à l'existence d'une atteinte «substantielle» à l'équilibre économique, alors que pour mesurer l'impact en cas de cabotage dans le cadre des services de transports ferroviaires internationaux de passagers, ce caractère substantiel n'est pas exigé<sup>1</sup>. Cette condition conduit à privilégier davantage la concurrence du mode ferroviaire par le mode routier que la concurrence au sein du mode ferroviaire lui-même.

### **Pour une procédure plus sécurisée pour l'ensemble des acteurs**

L'UTP souscrit entièrement à l'introduction d'un système déclaratif auprès de l'Autorité de régulation pour les services commerciaux de transport par autocar qui desservent deux villes distantes de moins de 100 kilomètres. Ce dispositif permettra de renforcer la visibilité des acteurs et de sécuriser les relations contractuelles.

1. Directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440 du Conseil relative au développement des chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire.

L'UTP est également satisfaite de la procédure prévue par le texte et, notamment, des délais qui lui semblent respecter les contraintes propres à chaque acteur.

Cependant, l'UTP souhaite qu'il soit permis à une entreprise de transport délégataire d'un service public susceptible d'être concurrencée de saisir l'ARAFER. En cas d'impact, ladite entreprise, est, en effet, susceptible de supporter, en tout ou partie, la baisse des recettes. En outre, elle peut disposer de données nécessaires à l'autorité de régulation pour réaliser son analyse économique.

### **Pour une clarification de la gouvernance des gares routières de voyageurs**

Les gares routières de voyageurs constituent une composante essentielle du service de transport. Or ces structures sont actuellement soumises à un régime juridique peu clair et hétérogène qu'il est souhaitable de préciser.

L'intégration des gares routières de voyageurs dans le schéma régional d'intermodalité, telle que proposée par les députés, constitue une première réponse à la clarification du régime.

Il faut toutefois aller plus loin et déterminer précisément les règles en matière de gouvernance. Aussi, pour les gares qui ne relèvent pas déjà d'une autorité organisatrice, l'UTP propose de confier cette compétence aux Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), déjà compétentes pour l'organisation des services publics de transport urbain et des services de transport à la demande, pour le développement de l'auto-partage, du co-voiturage et des modes actifs comme les services de location de vélo, et proches des autorités compétentes en matière de police de circulation et de stationnement, comme des autorités compétentes en matière d'urbanisme.

### **Pour un renforcement de l'ARAFER comme régulateur du système**

L'UTP est tout à fait favorable à ce que l'ARAFER, qui a déjà démontré son expertise et son indépendance

dans le domaine ferroviaire, veille au bon développement du transport longue distance par autocar.

Au demeurant, seule une autorité indépendante bénéficiant d'une vision globale de l'offre de transport pourra garantir l'application uniforme des règles sur tout le territoire. Cela est d'autant plus indispensable que certains services publics organisés par plusieurs Régions ou Départements pourraient être concernés.

L'UTP soutient donc le rôle dévolu à l'ARAFER dans l'appréciation d'une éventuelle atteinte à l'équilibre économique d'un service public de transport. L'extension des compétences de l'ARAFER, qui devrait également élargir ses activités au secteur autoroutier, ne peut toutefois se concevoir sans un renforcement adapté de ses ressources humaines et matérielles et une définition de la contribution des nouveaux secteurs régulés à son budget. Aussi, l'UTP espère que de nouvelles dispositions seront intégrées en ce sens dans le projet de loi.

En tout état de cause, l'UTP sera particulièrement attentive à toutes les dispositions réglementaires qui viendront préciser le cadre législatif.

### **Pour une ouverture des données respectueuse des intérêts des différents acteurs**

À l'occasion des discussions du projet de loi devant l'Assemblée nationale, un amendement a été adopté visant à ouvrir les principales données des services réguliers de transport public de personnes.

Les entreprises de transports sont prêtes à s'engager dans une démarche proactive, en partenariat avec les Autorités Organisatrices de la Mobilité, les associations d'usagers et les autres parties prenantes afin de favoriser le développement de la valorisation numérique des informations qu'elles détiennent au service de la mobilité durable et citoyenne.

Il faut néanmoins rappeler que la qualité et la fiabilité des données dont les opérateurs sont propriétaires sont des enjeux essentiels pour la profession. Aussi, l'ouverture des données doit se faire de façon maîtrisée. L'UTP estime, dès lors, prématuré d'intégrer dans le projet de loi des dispositions sur l'ouverture des données alors que le ministre en charge des Transports attend le rapport officiel du

Comité National du débat sur l'ouverture des données de l'offre de transport (Rapport «Jutand»), qui formule de nombreuses recommandations pour le développement de l'open data.

À tout le moins, l'ouverture des données ne saurait concerner, dans un premier temps, que les données théoriques.

## L'UTP

L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) est **l'organisation professionnelle regroupant les entreprises de transport public, les entreprises ferroviaires (fret et voyageurs) et les gestionnaires d'infrastructure en France.**

Elle représente la profession et défend les intérêts collectifs de ses adhérents auprès des institutions françaises et européennes.

L'UTP représente plus de 160 entreprises de transport urbain réparties sur le territoire français.

Certaines sont liées à des groupes de transport comme CarPostal France, Keolis, Groupe RATP,

SNCF Voyageurs, Transdev, Vectalia France. D'autres sont indépendantes et peuvent, à ce titre, adhérer à l'association AGIR.

Depuis 2006, l'UTP fédère les entreprises ferroviaires et les accompagne vers l'ouverture du marché du transport de voyageurs. Il s'agit notamment d'Euro Cargo Rail, Europorte, Eurostar International, Keolis, Objectif OFP, Groupe RATP, RRT PACA, SNCF, SNCF Mobilités, Thello, Transdev, VFLI.

Depuis janvier 2013, l'UTP accueille également des gestionnaires d'infrastructure (Eurotunnel, LISEA, SNCF Réseau) et incarne l'unité de la branche ferroviaire.

## Contacts

**Valérie Beaudouin** - Département Législation et Affaires Européennes  
vbeaudouin@utp.fr      Tél.: +33 (0)1 48 74 73 49

**Dominique Fèvre** - Département Valorisation et Communication  
dfevre@utp.fr      Tél.: +33 (0)1 48 74 73 46

UTP  
17, rue d'Anjou – 75008 Paris

Tél.: +33 (0)1 48 74 63 51  
Fax: +33 (0)1 40 16 11 72

www.utp.fr

