



**LOI « POUR LA CROISSANCE, L'ACTIVITÉ ET L'ÉGALITÉ DES
CHANCES ÉCONOMIQUES ». UN REGARD SUR LA LOI MACRON**

**LA LOI MACRON ET LE TRANSPORT PAR AUTOCAR :
LA DÉMISSION DE L'ÉTAT**

Joël LECOQ

L'Etat n'a jamais véritablement joué un rôle d'autorité organisatrice du transport comme l'ont fait les collectivités locales pour les transports urbains, les départements et les régions sur leurs territoires respectifs. De fait il existe des difficultés de déplacements par train dans certains points du territoire national. Ces problèmes auraient dû être corrigés en organisant la complémentarité entre les différents modes du transport. C'est l'inverse qui est proposé par la nouvelle loi. L'Etat démissionne de son rôle d'organisateur et donne le pouvoir aux opérateurs routiers en faisant confiance à la concurrence.

La loi Macron dérègle le transport régulier non urbain par autocar sur une distance supérieure à 200 kilomètres¹. Dorénavant, pour ouvrir une ligne il suffira d'une information préalable. Certes, les autorités organisatrices (les Régions) pourront s'y opposer mais les opérateurs pourront contester leur décision devant l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (ARAFER) qui va se substituer à l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaire.

L'initiative sera confiée au transporteur. C'est un point de vue totalement inverse à l'esprit de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) qui a opéré une distinction entre opérateur et autorité organisatrice au niveau urbain, départemental et régional. Cette séparation, qui permet à l'autorité organisatrice, issue, elle, du suffrage universel, d'être le garant de la cohésion territoriale, aurait pu être étendue au plan national. L'autorité organisatrice nationale, l'Etat, pourrait prendre l'initiative d'ouvrir des lignes de transport par autocar permettant de compléter le maillage territorial en organisant l'intermodalité, d'agir sur la qualité et le prix du transport. Mais la logique de la loi Macron est toute autre. Elle donne la priorité à l'opérateur, ne permettant que des régulations à la marge.

Cette loi vient en contradiction avec la Loi NOTRe (Nouvelle organisation territoriale de la République) qui donne aux Régions le rôle de chef de file en matière de transports pour les transports interurbains, départementaux et scolaires. En portant à 200 kilomètres au minimum, au lieu de 100, le droit d'ouvrir des lignes, le projet Macron limite les possibilités de chevauchements de compétences. Mais ne les supprime, pas surtout avec des surfaces de Région élargies. La loi Macron offre la possibilité aux opérateurs de détricoter la politique d'aménagement du territoire et de service public élaborée par les Régions, autorités organisatrices.

On peut également s'interroger sur le rôle d'arbitre entre Régions et opérateurs confié à ARAFER. Cet organisme de régulation du ferroviaire qui voit son rôle élargi au transport

¹ 100 kilomètres dans le projet initial. C'est un point de débat important. Les régions voulaient porter cette distance minimale d'application à 250 kilomètres, les opérateurs veulent la réduire au maximum, car cela leur permet de contourner le pouvoir des régions, autorités organisatrices du transport.

routier n'a pas vocation à s'occuper de l'aménagement du territoire mais du bon fonctionnement et de la loyauté de la concurrence entre les opérateurs. La mutualisation des dessertes, les fréquences, la qualité du service public ne participent pas de la même logique.

Les pouvoirs publics nationaux organisent la déstabilisation du ferroviaire par les grands opérateurs du transport routier de voyageurs et se retirent le moyen d'imposer une mutualisation entre les dessertes rentables sur lesquelles la concurrence sera acharnée et les dessertes non rentables qui ne seront pas mieux reliées qu'aujourd'hui. Au sein même des transporteurs routiers de voyageurs, seuls les très grands opérateurs risquent d'en tirer profit.

La loi vise des objectifs quantitatifs pour augmenter le transport par autocar en longue distance qui aurait, selon le gouvernement, transporté 110 000 passagers en 2013 contre 30 millions en Grande Bretagne. Mais il n'est fait aucune mention d'objectifs de réduction de gaz à effets de serre, d'aménagement du territoire, de service public. Le projet de loi n'a pas pour but de répondre en qualité et en quantité aux besoins de mobilités sur l'ensemble du territoire.

Pour autant nous ne pouvons pas considérer, loin de là, que l'offre soit suffisante pour répondre à la demande. Oui, il existe de graves insuffisances en matière d'offre de déplacements que le ferroviaire seul ne saurait résoudre. Les déplacements transversaux par exemple du Sud-Est au Sud-Ouest de la France sont très insuffisants. Le coût du transport élevé permet le développement d'une offre de covoiturage deux à trois fois moins chère. Il y a matière à réformer pour limiter le recours à la voiture.

On peut corriger et améliorer l'offre de transport sans pour autant développer la concurrence à tous crins. Il faut pour cela favoriser une structuration de l'offre de transport sur la base de la complémentarité entre les différents modes. Permettre la coordination entre les modes lourds et structurants comme le ferroviaire et le tramway, les modes souples et aléatoires comme les autocars, l'utilisation plus rationnelle de la voiture par l'auto partage ou le covoiturage, les modes doux et les accès piétons. Cela signifie favoriser la coopération et l'organisation par les autorités publiques.

Non, la modernité ce n'est pas développer la concurrence et donner au marché le pouvoir d'échapper au contrôle des pouvoirs publics. La modernité c'est renforcer la complémentarité entre les modes de transport, la cohésion territoriale et la citoyenneté.