

ASSEMBLÉE NATIONALE

23 janvier 2015

LA CROISSANCE ET L'ACTIVITÉ - (N° 2498)

Commission	
Gouvernement	

RETIRÉ AVANT DISCUSSION**AMENDEMENT**

N ° 2750

présenté par

Mme Chabanne, M. Amirshahi, M. Cherki et M. Noguès

ARTICLE 3

Supprimer cet article.

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article 3, complétant l'article 2, prévoit l'ouverture de lignes de transports collectifs réguliers non urbains par autocar. Les raisons invoquées sont que « le développement de ce mode de transport, performant en termes de coûts, plus écologique et plus sûr que l'utilisation d'un véhicule individuel, sera un facteur de mobilité important pour les plus jeunes et les voyageurs les plus sensibles au prix des transports. Il contribuera au resserrement du maillage territorial et aux développements de nouvelles offres sur les liaisons les plus fréquentées et sur celles mal desservies par les autres modes de transports collectifs ».

Cette évolution est de nature à menacer la pérennité du transport ferroviaire déjà fragilisé par la concurrence de l'avion à bas coût, de l'autocar caboteur et du covoiturage. L'étude d'impact du projet de loi reste ainsi silencieuse quant au chiffrage des conséquences sur le secteur ferroviaire. La dissymétrie économique et réglementaire dont le transport par autocar bénéficie au détriment du transport ferroviaire risque en effet de créer les conditions d'une concurrence déloyale. Alors que le transport ferroviaire contribue au financement de l'ARAF et qu'il finance les infrastructures ferroviaires par le paiement des droits de péage des réseaux de Réseau Ferré de France, rien ne garantit en effet dans le projet de loi que le transport par autocar participera au financement de l'ARAFER, pas plus qu'il ne contribue au financement des infrastructures routières qu'il utilise, celles-ci étant entièrement financées par le budget de l'État et des collectivités locales. C'est aussi la différence des conditions sociales entre ces différents modes de transport qui créera les conditions d'une concurrence déloyale, ce risque se trouvant aggravé par les dispositions de l'article 3

destinées à éviter la discrimination entre transporteurs résidents et non résidents européens et qui peuvent conduire à l'emploi de « travailleurs détachés ».

Si une telle mesure était prise, il faudrait alors impérativement veiller à ce que les destinations retenues pour le transport par autocars soient des zones peu ou pas desservies par l'offre de transport, car on imagine sans peine que ceux qui ouvriront ces nouveaux services, ne choisiront que des lignes à haut potentiel financier et se mettront ainsi forcément en concurrence avec le ferroviaire et/ou des lignes de bus organisées par les collectivités territoriales. Or l'absence de moyens alloués à la nouvelle autorité de régulation risque fort de la mettre dans l'incapacité à éviter la concurrence frontale du transport ferroviaire par ce transport collectif régulier par autocar.

Les conditions dans lesquelles s'exercera le développement de ces nouveaux modes de transport ne sont pas non plus sans poser de questions, avec la crainte de voir resurgir des pratiques malheureusement déjà trop bien connues dans les transports maritime, routier ou aérien, avec les conséquences que l'on connaît aujourd'hui pour la SNCM, Air France et demain la SNCF. Les dispositions de l'article 3 ouvrent en outre la voie à l'arrivée de personnels européens sous statut de « travailleur détaché ». En occultant la dimension sociale dans le développement de ces nouveaux modes de transport, la moins-disance sociale pourrait être la conséquence de ce projet de loi qui affiche pourtant la volonté de développer l'emploi et le dialogue social.

Qui plus est, si le secteur des transports représente un poids considérable dans notre économie avec 18 % du PIB et 1,3 millions d'emplois, il représente aussi 27 % des émissions de gaz à effet de serre, 35 % de la consommation d'énergie en France, 60 % des émissions d'oxydes d'azote (dont 56 % par le transport routier) et 17 % des émissions de particules (PM10), dont 85 % par le transport routier. Dès lors, le développement du transport par autocar s'avère en contradiction avec les objectifs français de réduction des émissions de gaz à effet de serre, et notamment de CO₂. Il risque fort, en effet, de conduire au transfert de passagers du ferroviaire vers les autocars, moyens de transports certes collectifs et moins émetteurs de gaz à effet de serre que les véhicules particuliers mais bien plus émetteurs que le transport ferroviaire utilisateur d'une électricité française dont la nature faiblement carbonée est renforcée par le projet de loi relatif à la transition énergétique engagée par le gouvernement. Cette évolution est d'autant plus surprenante qu'en 2015, la lutte contre le dérèglement climatique vient d'être érigée en grande cause nationale.

Au demeurant, les importations d'énergies fossiles liées au secteur des transports représentent en outre une part substantielle du déficit commercial du pays. Dès lors, le développement du transport par autocars risque d'approfondir le déficit commercial du pays et donc d'entrer en contradiction avec l'objectif de croissance du projet de loi.

De surcroît, le gouvernement a affirmé lors de la conférence environnementale des 27 et 28 novembre 2014 vouloir bâtir une stratégie nationale de transports ambitieuse et cohérente avec les objectifs climatiques de la stratégie bas carbone de la France. Il a également, via le Conseil National de l'Industrie, affiché sa volonté de soutenir le développement des filières industrielles, parmi lesquelles l'industrie ferroviaire. Il est donc regrettable que le développement du transport par autocars qu'organise cet article soit établi en anticipation de la stratégie nationale de transports du pays et prenne le risque de ne pas être en cohérence avec celle-ci. Il est tout aussi regrettable que la question du soutien aux filières industrielles par la stratégie nationale de transport soit tout aussi absente de ce projet de loi : si le développement du transport par autocar ne garantit pas le soutien à l'industrie française, il n'est pas sans risque pour l'industrie ferroviaire nationale.

Faute de répondre à l'ensemble de ces questions, l'article 3 doit être supprimé.