

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Mission d'information commune sur l'application de la loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques

– Audition de M. Alain VIDALIES, secrétaire d'État chargé
des transports, de la mer et de la pêche, auprès de la ministre
de l'écologie, du développement durable et de l'énergie 2

– Présences en réunion 14

Mardi

26 janvier 2016

Séance de 16 heures 45

Compte rendu n° 4

SESSION ORDINAIRE DE 2015-2016

**Présidence de
M. Richard Ferrand,
Président-rapporteur**



La mission d'information commune entend M. Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

M. le président Richard Ferrand. Nous avons le plaisir d'accueillir M. Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Monsieur le secrétaire d'État, comme vous le savez, la création de cette mission d'information commune poursuit deux objectifs.

Il s'agit d'abord de veiller à ce que les textes d'application de la loi du 6 août 2015 soient publiés dans les délais annoncés par le Gouvernement lors de la discussion parlementaire pour permettre une mise en application rapide de la loi.

Mais notre mission est aussi de veiller à ce que le contenu de ces textes d'application soit bien conforme à l'intention du législateur. Nous avons parfaitement conscience que ce deuxième objectif constitue une démarche assez inhabituelle et, à certains égards, novatrice. Cela étant, au fur et à mesure que nous avançons, elle nous paraît très utile.

Pour en revenir à l'objet de cette audition, je rappellerai que les dispositions de la loi du 6 août 2015 qui concernent vos attributions ministérielles sont assez circonscrites.

Je citerai d'abord l'ouverture du transport de passagers par autocar : ce sont les dispositions de la loi qui ont été les premières à être effectivement mises en œuvre, avant même la publication du décret d'application. Quel premier bilan peut-on établir de cette ouverture ?

Il ressort des auditions menées par notre collègue Gilles Savary que les entreprises ayant investi ce nouveau marché se livrent à une guerre des prix, qui ne pourra pas être soutenable à long terme. Quel scénario de sortie envisagez-vous ? L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) aura-t-elle un rôle à jouer à cet égard ?

Nous aimerions que vous nous disiez aussi où en est l'ordonnance relative aux gares routières, d'autant plus attendue par les acteurs que l'habilitation législative prend fin le 5 février prochain.

En ce qui concerne la régulation du secteur autoroutier, l'article 13 de la loi, qui entre en vigueur le 1^{er} février 2016, étend les compétences de l'ARAFER en matière de péages autoroutiers et de marchés passés par les concessionnaires d'autoroutes. Un décret est nécessaire à l'application de ces dispositions, mais il n'a pas encore été publié. Il serait également utile de disposer d'informations sur l'application des dispositions de la loi relatives au secteur autoroutier concédé, alors que plusieurs décrets du 21 août 2015 ont approuvé des avenants aux contrats de concession relatifs au plan de relance autoroutier.

L'article 191, qui autorise la privatisation des aéroports de Lyon et Nice – du moins de son exploitation –, ne nécessitait pas en tant que tel de décret d'application. Cependant, nous serions heureux de savoir à quel stade en est la procédure.

Enfin, concernant le ratio d'endettement de la SNCF, l'article 193 a défini un ratio unique : le rapport entre la dette financière nette et la marge opérationnelle de SNCF Réseau. Un décret doit préciser le mode de calcul des éléments de ce ratio et son niveau plafond. Bien que l'échéancier indicatif du Gouvernement prévoie une publication de ce décret en décembre 2015, aucun projet de décret n'est parvenu à ce jour à la mission d'information. Il serait donc utile que vous nous apportiez des précisions sur la trajectoire financière qui va être assignée à SNCF Réseau dans le cadre du contrat décennal à passer avec l'État, pour être en mesure d'apprécier la pertinence du niveau choisi pour le ratio.

Après votre intervention liminaire, monsieur le secrétaire d'État, je laisserai mes collègues aborder les points qui les préoccupent.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche. Je vous remercie de m'avoir invité à venir échanger avec vous sur l'application de la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, pour ce qui concerne le périmètre des transports.

S'agissant de l'ouverture des données des services de transport et de mobilité, prévue à l'article 4, la loi est entrée en vigueur le 7 novembre dernier. Le projet de décret d'application a fait l'objet d'une large concertation avec les collectivités territoriales et les entreprises concernées. Le texte a été notifié à la Commission européenne ; compte tenu du délai de *statu quo*, le décret pourra entrer en vigueur début avril 2016. Les consultations du Conseil national d'évaluation des normes (CNEN) et du Conseil supérieur de la marine marchande sont en cours. Nous venons de saisir en parallèle le Conseil d'État.

Il convient de rappeler que ce décret ne s'appliquera pas aux opérateurs de transports et aux autorités organisatrices qui auraient pris l'initiative d'établir un code de conduite ou un protocole établissant les conditions de diffusion de leurs données.

Saisissant cette opportunité offerte par la loi, les grands opérateurs de transports – Air France, SCNF, RATP, Keolis, Transdev... –, pour la plupart déjà engagés dans une démarche d'ouverture de leurs données, se sont associés pour élaborer un « code de conduite » commun. Ce document a été adressé à mes services pour homologation. Le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), qui a inauguré son portail *open data* en novembre dernier, a également transmis un protocole. L'instruction de ce dossier est en cours.

Ces initiatives témoignent de l'engagement des grands acteurs du transport dans la mise en œuvre de l'ouverture de leurs données.

S'agissant de l'ouverture à l'initiative privée de services réguliers interurbains, prévue à l'article 5, le décret d'application est paru le 13 octobre 2015.

Depuis la promulgation de la loi, plus de 1 000 emplois ont été créés et au moins 500 000 passagers ont été transportés dans toute la France, soit trois fois plus qu'en 2014. 619 autocars assurent chaque jour 201 lignes nationales et internationales desservant 146 villes et aéroports en France.

Par ailleurs, la structure du réseau s'est modifiée et assure désormais un plus grand maillage du territoire : les cinq villes les plus desservies – Paris, Lyon, Bordeaux, Strasbourg, Lille – ne représentent plus que 34 % des arrêts, contre 43 % en septembre, alors que le nombre de villes desservies a doublé.

Pour les liaisons entre villes espacées de 100 kilomètres ou moins, qui sont soumises à régulation, soixante-dix-neuf dossiers ont été déposés auprès de l'ARAFER avant la fin de l'année 2015. Ces liaisons, dont trente-huit desservent la région Languedoc-Roussillon, pourront être ouvertes dans un délai de deux mois, sauf si une autorité organisatrice de transport s'y oppose. Dans ce cas, un délai supplémentaire de deux mois et une semaine sera ménagé pour que l'ARAFER estime si l'opposition est justifiée au regard de l'atteinte potentielle des nouveaux services sur les services publics existants, notamment ferroviaires.

Parmi les liaisons déclarées, dix-sept entrent en concurrence avec une desserte des trains d'équilibre du territoire (TET), conventionnés par l'État. À ce stade, l'État n'a pas saisi l'ARAFER d'une demande de limitation de ces services, du fait de l'absence d'impact mesurable de ces services sur les dessertes TET concernées. L'État pourrait être amené à le faire par la suite si, de nouvelles liaisons venant à se mettre en place, l'impact cumulé de ces liaisons par autocar sur l'équilibre de la convention devait devenir substantiel.

S'agissant des gares routières, j'ai, dès la fin du mois d'octobre, demandé aux préfets de région de porter une attention particulière aux éventuelles difficultés posées localement par le développement de ce nouveau marché et demandé l'organisation rapide de réunions avec les acteurs locaux.

À l'issue du premier retour des préfets ou de leur direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), il ressort que les problèmes identifiés sont globalement en nombre limité. Des réunions multipartites doivent encore se tenir, mais on peut penser que les difficultés du démarrage sont en train de s'aplanir.

Par ailleurs, un projet d'ordonnance visant à moderniser le cadre juridique relatif aux gares, qui datait principalement d'une ordonnance de 1945, a fait l'objet des avis favorables du CNEN le 7 janvier dernier, de l'ARAFER le 13 janvier, et de l'Autorité de la concurrence le 15. Il a été examiné par le Conseil d'État le 19 janvier. Pour répondre précisément à votre question, monsieur le président, je présenterai cette ordonnance en Conseil des ministres demain, mercredi 27 janvier.

Concernant les véhicules, l'arrêté du 22 septembre 2015 fixe les normes d'émission de polluants atmosphériques, imposant l'utilisation de véhicules conformes au niveau d'émission Euro 5 jusqu'au 31 décembre 2017, et au niveau d'émission Euro 6 à compter du 1^{er} janvier 2018. En matière d'accessibilité, les nouvelles lignes doivent être d'emblée accessibles aux personnes à mobilité réduite. Un décret du 22 septembre 2015 est venu ajouter à la liste des matériels roulants qui doivent être accessibles, les matériels roulants acquis à l'occasion de la création des nouveaux services librement organisés. L'arrêté du 18 décembre 2015 soumet les autocars affectés aux nouveaux services librement organisés aux mêmes prescriptions techniques en termes d'accessibilité que les matériels roulants utilisés dans le cadre des services publics de transport.

En matière de sécurité, la Commission européenne a été saisie afin que l'obligation d'équipement en éthylotests antidémarrage des autocars des entreprises établies en France puisse être étendue aux véhicules des entreprises non établies en France amenés à circuler sur le territoire national. Le projet de décret ainsi notifié a entraîné un avis circonstancié de la Commission. Elle partage les motivations de la France dans la lutte contre l'insécurité routière, mais considère que ce dispositif n'étant pas harmonisé, c'est-à-dire non prévu par les textes européens, il ne peut être imposé aux opérateurs de l'Union européenne. L'action de la France se poursuit en la matière ; j'étais déjà moi-même intervenu en mai dernier auprès du

commissaire européen aux transports, afin que ce dispositif soit intégré dans le cadre des travaux qui vont s'ouvrir sur la révision du règlement général sur la sécurité des véhicules.

Enfin, les opérations de contrôle ont été mises en place à partir de septembre. Pour qu'elles s'opèrent de façon mesurée et uniforme sur l'ensemble du territoire, des axes ont été donnés aux chefs des services transport des DREAL : temps de conduite et de repos, conformité des véhicules aux exigences réglementaires en termes d'accessibilité, de normes environnementales et d'équipement en éthylotests, nouvelle signalétique et documents de contrôle dédiés à cette nouvelle réglementation à conserver à bord des véhicules.

L'objectif est bien que soit maintenue une concurrence loyale entre opérateurs.

Le canal Seine-Nord Europe, également visé dans le texte de loi, formera un vaste corridor de transport de fret à grand gabarit. C'est une opportunité pour tous les territoires du nord de la France, qui ont besoin de relance économique. Dois-je rappeler également que l'Europe s'est engagée à financer 40 % du coût du chantier ? Cela représente 980 millions d'euros.

Conformément à l'article 7 de la loi, le Gouvernement dispose de neuf mois pour prendre une ordonnance. Par courrier du 30 juin 2015, j'ai chargé le directeur général de Voies navigables de France (VNF) de la préfiguration de cette société de projet, en concertation avec les collectivités concernées.

Le projet d'ordonnance a été mis à la consultation des collectivités territoriales du 15 octobre au 13 novembre. Après une phase supplémentaire de mise au point juridique et de derniers échanges techniques, il est désormais sur le point d'être transmis au Conseil d'État, pour une adoption de l'ordonnance au premier trimestre 2016 et la création de la société de projet dans le courant du premier semestre 2016.

S'agissant de la liaison Charles de Gaulle (CDG) Express, ce projet est indispensable pour conforter l'attractivité du premier aéroport français.

Conformément à l'article 8, le Gouvernement dispose d'un an pour prendre une ordonnance « *permettant la réalisation d'une infrastructure ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle* ». Il s'agit de modifier les dispositions de l'article L. 2111-3 du code des transports pour confier la réalisation de l'infrastructure à une filiale de SNCF Réseau et d'Aéroports de Paris, dans le cadre d'une concession de travaux.

La Commission européenne a validé ce montage juridique ; le projet d'ordonnance devrait être examiné par le Conseil d'État au cours du mois de février 2016. L'ordonnance pourrait donc être adoptée fin février 2016.

La société de projet, filiale de SNCF Réseau et d'Aéroports de Paris, qui sera chargée de la réalisation et de la gestion de l'infrastructure, devrait être constituée courant 2016. Une enquête publique aura lieu au premier semestre 2016 pour compléter la déclaration d'utilité publique du projet. Les travaux pourraient démarrer en 2018 pour une mise en service en 2023.

En ce qui concerne les autoroutes, les dispositions de l'article 13 de la loi, qui viendront modifier le code de la voirie routière, entreront en vigueur le premier jour du sixième mois suivant la publication de la loi, soit le 1^{er} février 2016.

Pour mettre en œuvre ces dispositions, il convient de préciser les modalités d'intervention de l'ARAFER pour ses missions relatives à la régulation des tarifs des péages ; de renforcer les obligations de mise en concurrence des marchés de travaux et services passés par les concessionnaires et de préciser les modalités d'intervention de l'ARAFER en la matière ; d'encadrer les obligations de mise en concurrence des contrats de gestion des installations passés par les concessionnaires et de préciser les modalités d'intervention de l'ARAFER en la matière.

Ces dispositions réglementaires font l'objet d'un seul et même décret dont le pilotage a été confié aux services d'Emmanuel Macron. Ledit projet de décret sera prochainement examiné par le Conseil d'État.

La loi prévoit par ailleurs, en son article 15, la mise à disposition du public, par voie électronique, des contrats de concessions autoroutières, à compter du 1^{er} février 2016. Mes services travaillent actuellement à la mise en forme de ces documents pour se conformer à la loi.

La loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports avait rendu possible l'apport des concessions aéroportuaires à des sociétés anonymes spécialement constituées à cet effet et dont le capital initial est détenu entièrement par des personnes publiques. Dix sociétés aéroportuaires ont ainsi été créées. Cette réforme permet, à terme, d'ouvrir le capital des sociétés aéroportuaires.

Capitalisant sur l'expérience acquise avec l'ouverture du capital de la société Aéroport Toulouse-Blagnac, l'article 191 de la loi est venu renforcer les obligations relatives à la cession par l'État d'une part majoritaire du capital d'une société concessionnaire d'aéroport.

Il importe de noter qu'une telle ouverture du capital ne remet aucunement en cause les pouvoirs de régulateur et de concédant de l'État, qui permettent de préserver les intérêts publics et les besoins du transport aérien.

Le transfert au secteur privé de la majorité du capital des sociétés Aéroports de la Côte d'Azur et Aéroports de Lyon a été autorisé par la loi du 6 août 2015. Le cahier des charges des appels d'offres correspondants est en cours de finalisation par l'Agence des participations de l'État (APE), en lien avec la Direction générale de l'aviation civile – et par le fait mon ministère.

Les principales demandes des collectivités niçoises et lyonnaises ont d'ailleurs pu être intégrées, avant même la consultation formelle des collectivités.

En ce qui concerne l'article 281, le décret adaptant certaines dispositions applicables aux entreprises de transport détachant des salariés roulants ou navigants sur le territoire national a été transmis au Conseil d'État le 17 novembre 2015.

Il vise à adapter certaines règles de droit commun relatives au détachement de travailleurs aux spécificités des transports terrestres. Il prévoit donc de substituer à la déclaration de détachement prévue par le code du travail une attestation de détachement, valable pour une durée maximale de six mois, établie pour chaque salarié pour cette même durée et pouvant couvrir plusieurs opérations de détachement. Il fixe à dix-huit mois la période pendant laquelle est assurée la liaison entre les agents de contrôle et le représentant

désigné par l'entreprise établie en dehors du territoire français, alors que le droit commun prévoit que cette durée ne peut excéder la période de détachement du salarié. Enfin, il précise les modalités de mise en œuvre de l'obligation de vigilance et de responsabilité des maîtres d'ouvrage et des donneurs d'ordre.

Afin de permettre aux entreprises de se préparer, le projet de décret n'entrera en vigueur qu'à la mi-2016. Il s'agit de faire en sorte que ce droit soit effectivement appliqué.

Enfin, avec l'objectif de lutter contre le *dumping* social dans le secteur maritime, l'article 286 vise à la mise en œuvre d'une disposition liée à la convention internationale du travail maritime en rendant obligatoire l'affichage relatif à cette convention. En vigueur dès la promulgation de la loi, le contrôle de l'affichage est d'ores et déjà réalisé dans le cadre des visites de certification sociale des navires, sans qu'il soit besoin d'un texte d'application.

Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, au terme de cette intervention, je vous confirme ma volonté de mettre en œuvre rapidement la loi pour répondre à l'attente du législateur. Le point que je viens de faire montre que les travaux sont largement avancés.

M. Gilles Savary. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État, de vous prêter à cet exercice. Je voudrais vous poser quelques questions et pointer certains problèmes soulevés par les personnalités que nous avons auditionnées.

Pour ce qui concerne les cars dits « Macron », vous nous annoncez un projet d'ordonnance sur les gares, qui est particulièrement bienvenu. Par ailleurs, la loi portant réforme ferroviaire prévoit un rapport du Gouvernement, probablement dans le courant de l'année, sur le statut des gares SNCF. Ce sujet n'épuise pas le sujet des gares routières, mais le télescope quelque peu, dans la mesure où la SNCF est tout à la fois propriétaire de gares et grand opérateur de cars.

Le texte insistait sur la nécessité de l'intermodalité et sur l'importance de donner des prérogatives particulières aux régions en la matière. L'objectif est de faire en sorte que les gares routières soient le plus possible intégrées dans d'autres plateformes de transports, c'est-à-dire des aéroports, des gares maritimes ou des gares SNCF, de façon à rattraper le retard français dans le domaine de l'intermodalité à la faveur de la mise en place de ces lignes de cars.

Ces gares routières intermodales pourraient également servir aux cars de service public, qui seront désormais les cars de la région. Ce processus n'est en marche que dans certaines régions. Je voudrais savoir si, à la faveur de cette ordonnance, le lien se fera entre ce qui se passe sur le front ferroviaire et la mise en œuvre de la « loi Macron » concernant les cars.

Du reste, les opérateurs considèrent que la question ne se limite pas aux grandes gares routières : ils appellent à la mise en place de règles en matière de redevance, qui seraient placées sous le contrôle de l'ARAFER, une sorte de « toucher de gare », à l'image de la redevance de « toucher de quai » appliquée aux trains dans les gares ferroviaires SNCF. Tous ces sujets sont-ils ou seront-ils traités ?

Certes, l'Europe n'impose pas l'éthylotest dans les cars internationaux, mais nous pourrions peut-être mettre en place ce dispositif pour les parcours nationaux. Je ne sais si telle

est votre intention, monsieur le secrétaire d'État, mais ce serait à mes yeux une mesure nécessaire et très rassurante ; nous ne pouvons nous permettre le moindre laxisme dans ce domaine. Un certain nombre d'opérateurs ont déjà installé ce genre de dispositif dans leurs cars de tourisme. Édicter cette règle au plan national aurait peut-être un effet d'entraînement sur l'Europe.

Une difficulté se pose toutefois : les opérateurs de cars, qui se sont lancés très tôt – avant même la publication du décret d'application de la loi –, en juillet, août ou septembre, ont le plus souvent des flottes neuves équipées de wifi, de toilettes à bord etc., mais 90 % de cette flotte n'est pas prévue pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Ils se retrouvent donc hors la loi. Ils souhaiteraient obtenir un délai pour se mettre aux normes, ce qui leur éviterait de devoir revendre des cars tout neufs en perdant des sommes considérables. Je n'ai pas de jugement de valeur à porter sur cette demande ; elle fait en tout cas l'unanimité chez les opérateurs, que nous avons reçus dans le cadre d'une audition groupée, car ils sont tous dans le même cas. Ils n'entendent évidemment pas rouler dans l'illégalité et sont déterminés à se mettre aux normes le plus rapidement possible. Peut-être serait-il intéressant de mettre un peu de souplesse dans cette affaire.

Pour ce qui concerne les autoroutes, M. Cardo, que nous allons prochainement auditionner, m'a fait part de son souci concernant le contrôle des marchés. Il craint notamment que la réglementation ne donne aux sociétés d'autoroutes la faculté de désigner elles-mêmes le président de la commission des marchés. Je ne trouve pas cela forcément scandaleux ; tout dépendra de l'encadrement que l'on aura prévu afin d'avoir l'assurance du meilleur accès possible aux données et d'un contrôle parfaitement transparent. Je suppose que, derrière cette interpellation, M. Cardo aurait souhaité que l'ARAFER désigne en toute neutralité les présidents des commissions des marchés – ce qui, d'ailleurs, n'est pas forcément souhaitable, mais je me permets d'appeler votre attention sur ce point.

Pour ce qui concerne le travail détaché enfin, vous préparez un décret dans le domaine extrêmement sensible du transport routier dans la mesure où il s'agit de travailleurs mobiles. J'aimerais savoir si l'esprit de la loi initiale, dont j'étais l'auteur, et qui a été renforcé par la « loi Macron », est transposé dans le secteur routier, c'est-à-dire si le donneur d'ordre ou le maître d'ouvrage est clairement identifié comme étant le commissionnaire de transport ou le chargeur. C'est un réel sujet d'interrogation dans le transport routier : avant de parler de donneur d'ordre ou de maître d'ouvrage, il s'agit de savoir qui est qui, aux yeux de la loi... Aujourd'hui, les transporteurs ont le sentiment que c'est sur eux que retombe la responsabilité, alors qu'ils ne sont pas les donneurs d'ordre.

M. Gilles Lurton. Le rôle de cette mission d'information est de veiller à ce que le texte soit conforme à la volonté du législateur. Si les transporteurs de passagers par autocar ont su profiter de l'opportunité que leur offrait la « loi Macron » en matière de création de lignes, d'emplois, d'amélioration de l'accessibilité des cars ou encore en matière de maillage du territoire, on s'aperçoit que, très souvent, ce sont les sociétés les plus importantes qui ont su le mieux en profiter. Sans doute parce qu'elles ont les reins plus solides, elles peuvent se permettre d'afficher des tarifs intéressants, voire, parfois, de faire du transport à perte. Elles ont créé des lignes assez nombreuses et il ne faudrait pas qu'elles entrent trop en concurrence avec le transport express régional (TER) et les trains d'équilibre du territoire ; n'oublions pas que les déficits des TER sont financés par les régions.

Par ailleurs, j'aimerais savoir où en est le décret sur l'ouverture des commerces le dimanche dans les gares ferroviaires.

Enfin, juste avant le recours à l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, et l'adoption du texte, la commission avait adopté un amendement autorisant l'ARAFER, basée au Mans, à transférer certains de ses services à Paris. Cela m'avait personnellement choquée, car cela me semblait aller à l'encontre de l'aménagement du territoire. J'aimerais connaître les intentions de l'ARAFER sur ce point.

Mme Véronique Louwagie. Dans l'état des lieux que vous avez dressé sur l'application de l'article 5, vous avez recensé 79 liaisons reliant deux points distants de 100 kilomètres ou moins, dont trente-huit localisées dans le Languedoc-Roussillon. On ne peut que constater une absence de répartition équilibrée sur le territoire. Comment analysez-vous cette situation ?

L'article 3 prévoyait l'installation dans les autocars de dispositifs permettant de prévenir la conduite sous l'empire d'un état alcoolique. À vous entendre, je ressens un certain malaise : j'ai le sentiment qu'en raison des contraintes européennes, on renonce à l'objectif visé par l'article 3. Pouvez-vous confirmer – ou infirmer – cette impression ?

En ce qui concerne les donneurs d'ordre et les salariés détachés, vous avez évoqué l'instauration d'une attestation en lieu et place d'une déclaration. Est-ce à dire que nous allons vers un dispositif allégé ? Cela peut être inquiétant et ce n'est pas forcément l'esprit que nous avons au moment des discussions que nous avons eues sur ce sujet.

M. le secrétaire d'État. En ce qui concerne le décret sur les éthylo-tests, les choses sont claires : le dispositif est obligatoire et applicable en France depuis le 1^{er} octobre 2015. La question est de savoir comment l'appliquer aux entreprises européennes ; la Commission nous a répondu qu'en l'état, il n'existait pas de base juridique permettant à la France de l'imposer aux entreprises de l'Union européenne. Mais en France, c'est désormais une obligation.

Monsieur Savary, les sociétés d'autoroutes peuvent en effet désigner les présidents des commissions d'appel d'offres. La solution inverse les déresponsabiliserait totalement : si les commissions étaient présidées par un tiers, elles n'auraient plus à rendre de comptes sur les conditions dans lesquelles les appels d'offres ont eu lieu. Bien entendu, les services de la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) envoient des agents dans les commissions ; ils n'ont pas le droit de vote, mais ils surveillent comment les choses se passent. Vous savez fort bien que, dans ce genre de situation, la régularité est en général fonction du contrôle assuré par les tiers, en l'occurrence les autres sociétés. Si ce tiers était désigné par l'État, ce pourrait être une solution, mais il y aurait alors un transfert de responsabilité... On peut évidemment en débattre ; reste qu'en désignant les présidents des commissions d'appel d'offres, les sociétés d'autoroute se retrouvent à assumer la responsabilité de la régularité de la procédure, sous notre surveillance. Je ne crois pas que cela ait posé problème jusqu'à ce jour.

Pour ce qui est de l'ouverture des commerces dans les gares ferroviaires le dimanche, l'arrêté est à ce jour en cours de préparation.

M. Lurton a posé une question sur le rapport entre les grandes et les petites sociétés de transport. Si l'on observe le marché, les réponses sont très disparates. Les grandes sociétés ont pris des initiatives, mais certaines ont beaucoup travaillé en sous-traitance avec des PME locales. Ces situations n'ont rien d'anecdotique : une part importante du marché est effectivement sous-traitée. Les lignes ont été créées pour l'essentiel par de grandes sociétés, celles qui, aujourd'hui, se livrent à la concurrence et à la bataille des prix. Deux stratégies

sont possibles pour assurer le transport : certaines sociétés le font en gestion directe, mais un peu plus de la moitié ont sous-traité avec de grandes PME locales.

J'en viens à la concurrence avec les TER ou les TET. L'État étant autorité organisatrice pour les TET, la concurrence relève de notre appréciation. Les TER dépendent de la région. Nous n'avons pas saisi l'ARAFER sur un certain nombre de lignes qui relevaient de notre appréciation, parce que nous estimions qu'elles ne posaient pas problème.

L'ARAFER étant une autorité indépendante, vous comprendrez que je respecte son statut et que je ne réponde pas à votre question sur le transfert de certains de ses services à Paris.

Si soixante-dix-neuf dossiers ont été déposés auprès de l'ARAFER, dont trente-huit concernant des liaisons desservant le Languedoc-Roussillon, je suppose que c'est une question de configuration géographique. Je n'ai pas d'autre explication rationnelle à ce stade.

En ce qui concerne l'accessibilité des autocars, je ne suis pas favorable à un système dérogatoire. Nous venons de créer un nouveau service ; il serait pour le moins étonnant que les nouveaux bus ne soient pas accessibles... Je suis prêt à accorder un peu de souplesse, mais à ceux qui pensent que l'on pourrait aller vers un système dérogatoire, la réponse est non. Le dispositif est récent : on ne peut donc pas tirer prétexte de l'ancienneté du matériel ou des difficultés économiques.

En ce qui concerne le détachement, toute la question était de savoir comment, avec l'article 281, on allait appliquer aux transports la directive « détachement » – ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. La Commission européenne suit attentivement tout ce qui touche à la libre circulation des marchandises.

Nous avons proposé de créer une contrainte proportionnée, sous la forme d'une attestation de détachement qui sera conservée dans la cabine du conducteur avec un bulletin de salaire. L'objectif est de pouvoir contrôler dans quelles conditions travaillent ces personnes. Il ne s'agit pas de ne pas appliquer la directive ; nous sommes convaincus, au contraire, et nous continuons d'y travailler en liaison avec le ministère du travail, qu'il faut appliquer le droit du détachement au transport.

Sur la question des gares, il y a une sous-question concernant les gares SNCF. Il n'y a pas de lien direct. Les gares SNCF relèvent de ce qui est prévu dans la loi portant réforme ferroviaire.

Une mission commune Inspection générale des finances-Conseil général de l'environnement et du développement durable (IGF-CGEDD) vient de se mettre au travail et traite du statut et de la gestion des gares en tant que facilité essentielle pour le transport. Il n'y a pas de lien direct, dans cette mission ni dans cette disposition législative, avec la question des gares et la « loi Macron ».

En ce qui concerne le projet d'ordonnance sur les gares routières, la situation est très disparate. Dans certaines communes, petites ou grandes, il n'y a pas de gare routière ; d'autres en ont une, mais adaptée uniquement au service existant. La question qui peut se poser est celle de savoir comment on peut financer, avec éventuellement de l'argent public, un équipement qui résulte d'une initiative privée. Il y a donc un enjeu d'équilibre, y compris dans les rapports avec les collectivités locales.

L'objectif idéal, c'est que les gares en tant que telles soient des lieux, des nœuds d'intermodalité. Le projet d'ordonnance permet-il de répondre à ce souhait ? Je ne veux pas entrer dans le détail, mais il distingue plusieurs types d'aménagements, chacun avec des exigences spécifiques.

Les gares sont distinguées des autres emplacements d'arrêt ; un décret viendra préciser les équipements et services requis en fonction de chaque aménagement et de chaque niveau.

Les obligations en matière d'exploitation des gares routières et des emplacements d'arrêt consistent en la désignation d'un gestionnaire, la définition de règles d'accès transparentes et non discriminatoires, et pour les seules gares, l'obligation de tenir une comptabilité propre, distincte des autres activités éventuelles du gestionnaire. Ces obligations ne visent pas les simples arrêts de bus qui sont réservés aux transports urbains, ni les gares et emplacements d'arrêt d'initiative privée, car elles ne sont pas essentielles à une concurrence libre et non faussée, ni les aménagements accessibles gratuitement sous réserve de disponibilité et sans réservation.

Pour favoriser l'intermodalité, l'ordonnance prévoit que l'ARAFER pourra édicter des règles plus strictes pour les gares exerçant une influence significative sur le marché. Il s'agit typiquement des gares routières gérées par SNCF Mobilités, situées à proximité des gares ferroviaires et des nœuds de transports urbains. Le dispositif permet à l'ARAFER de contraindre, le cas échéant, l'exploitant concerné à proposer au transporteur des solutions alternatives si la gare qu'il exploite est saturée. Ainsi, l'intermodalité sera facilitée et tous les transporteurs auront un égal accès. Se pose également le problème de la tarification, qu'il faudra traiter.

L'essentiel est que les exploitants des gares mettent en place des règles d'accès transparentes, objectives et non discriminatoires. C'est ce que prévoit l'ordonnance. Les règles peuvent comprendre des tarifs horaires pour la prise en charge et la dépose des passagers, l'utilisation des services à destination des entreprises de transport public routier assuré par l'exploitant. En outre, compte tenu de l'expertise requise pour encadrer ces questions, un pouvoir réglementaire a été confié à l'ARAFER dans ce domaine. Il lui reviendra donc d'apporter les précisions qui apparaîtront utiles. J'espère avoir répondu à toutes vos questions...

M. le président Richard Ferrand. Je vous avais interrogé sur la guerre des prix à laquelle se livrent les entreprises qui ont investi le nouveau marché du transport de passagers par autocar. Quel scénario de sortie envisagez-vous et quel peut être le rôle de l'ARAFER dans cette affaire ?

Je vous avais également posé la question de l'article 193 et du ratio d'endettement de la SNCF. On nous avait annoncé la publication d'un décret en décembre 2015, mais aucun projet de décret ne nous est parvenu à ce jour. Nous souhaiterions connaître la trajectoire financière qui va être fixée à SNCF Réseau dans le cadre du contrat décennal à passer avec l'État, pour être en mesure d'apprécier ledit ratio.

M. le secrétaire d'État. En ce qui concerne le scénario de sortie de ce que vous appelez la « guerre des prix », ce qui se déroule aujourd'hui n'est une surprise pour personne : un marché qui s'ouvre, des opérateurs qui veulent s'imposer sur ce marché et une guerre des prix. Cela étant, votre question est parfaitement fondée. Chacun sait que certains tarifs annoncés peuvent difficilement, sur le long terme, maintenir une exploitation à l'équilibre financier. Pour l'instant, ce sont les clients qui en bénéficient.

Nous pouvons observer, pour guider notre conduite, ce qui s'est passé en Allemagne, où la libéralisation du marché du transport de passagers par autocar est intervenue en 2013. Après avoir vécu la même guerre des prix, le marché allemand a connu une consolidation avec l'absorption des opérateurs les plus faibles par les opérateurs les plus forts, un partage du marché et une concurrence qui continue à se développer sur des bases plus habituelles. Je pense que nous sommes plutôt devant ce type de scénario ; il n'y a pas de raison que cela se passe différemment en France.

En ce qui concerne le ratio d'endettement de la SNCF, le travail d'élaboration du contrat de performance de SNCF Réseau, ainsi que ceux de l'établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) de tête et de SNCF Mobilités est en cours pour permettre, conformément aux termes de la loi, de fixer les grands principes, ainsi que les trajectoires pour les dix prochaines années.

Vous avez raison : la règle d'or est à apprécier au regard de cette trajectoire de dix ans. C'est en effet à l'aune de cette trajectoire que le rythme et les moyens de parvenir à la stabilisation de la dette du groupe seront arrêtés. Les débats sont en cours au sein du Gouvernement pour trouver la bonne marge d'interprétation de la règle d'or et le niveau du ratio « dette sur marge opérationnelle » associé, que la loi a plafonné à 18.

Si la règle d'or s'applique aux projets de lignes nouvelles ou aux réouvertures de lignes, l'interprétation est plus large lorsqu'il s'agit, d'une part, des études, d'autre part, de projets qui peuvent ne pas entrer directement dans la qualification de développement – le renouvellement des voies par exemple.

Deux réflexions animent ces débats. L'impact de la participation de SNCF Réseau, dans les projets de développement, sur les projets de contrats de plan État région (CPER) apparaît aujourd'hui marginal par rapport au paramètre structurant d'évolution de la dette. Une application de cette règle pourrait entraîner des difficultés si elle était par trop rigide, alors que l'enjeu n'est peut-être pas de cette nature. Nous pensons qu'il faudrait préserver les CPER d'une renégociation globale pour couvrir les défauts de financement qui résulteraient d'une application plus extensive de la règle.

Ces débats sont importants et ils impliquent des discussions avec les nouveaux exécutifs régionaux. Ceci explique l'état de la réflexion sur cette question majeure dont les conséquences doivent être maîtrisées avant la publication des textes réglementaires.

M. Gilles Savary. Je voudrais rassurer Véronique Louwagie à propos du travail détaché dans les transports.

C'est un dossier compliqué, dans la mesure où il ne s'agit pas d'entreprises qui envoient de façon temporaire des travailleurs d'un pays vers un autre, mais de travailleurs qui effectuent des déplacements interfrontaliers ou transfrontaliers à longueur d'année. Le concept de détachement n'est toujours pas bien précisé sur le plan européen, qu'il s'agisse des pilotes, qui aussi franchissent des frontières, ou des transporteurs routiers... C'est ce qui rend les choses extrêmement difficiles.

Toutefois, la législation française en la matière est l'une des plus avancées d'Europe. Nous sommes les seuls, avec les Belges, à continuer à nous intéresser à cette affaire ; il ne faut donc pas insinuer qu'il y aurait un laxisme français. La grande difficulté dans cette affaire, c'est que les camions changent de pays à quelques heures d'intervalle ; leur faire faire à chaque fois une déclaration serait extrêmement compliqué. Ils peuvent même parfois effectuer, au retour, un chargement ou un déchargement qui n'était pas prévu à l'aller.

On a fait le maximum de ce que l'on pouvait faire dans ce domaine. Et encore, le contrôle est très compliqué, non pas sur place en France, mais dans les pays d'envoi : en théorie, les travailleurs doivent être payés au SMIC de chaque pays où ils s'arrêtent...

Des réflexions sont en cours au niveau européen, mais je dois dire que c'est M. Vidalies qui m'avait soufflé l'amendement que nous avons introduit dans la « loi Macron ». Ce n'est pas parce que des irrégularités existent encore qu'il faut considérer qu'on n'a pas fait tout ce qu'il était en notre pouvoir.

Je voudrais également savoir s'il est bien précisé qui est le maître d'ouvrage ou le donneur d'ordre. Est-ce le chargeur, est-ce le commissionnaire ?

M. le secrétaire d'État. C'est le destinataire du contrat.

M. le président Richard Ferrand. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État, pour les réponses précises que vous nous avez apportées.

*

* *

Membres présents ou excusés

Mission d'information commune sur l'application de la loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques

Réunion du mardi 26 janvier 2016 à 16 heures 45

Présents. - M. Jean-Yves Caullet, M. Gérard Cherpion, Mme Corinne Erhel, M. Richard Ferrand, Mme Véronique Louwagie, M. Gilles Lurton, M. Gilles Savary

Excusé - M. Denys Robiliard

Assistait également à la réunion. - M. Yannick Moreau

