



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

autocars

Question au Gouvernement n° 2510

Texte de la question

TRANSPORT EN AUTOCAR

M. le président. La parole est à M. Gilles Savary, pour le groupe socialiste, républicain et citoyen.

M. Gilles Savary. Avant de poser ma question à M. le ministre de l'économie, de l'industrie et du numérique, je veux remercier M. le Premier ministre d'avoir installé ce matin un groupe de travail sur les autoroutes, pluraliste, au sein duquel siègent des représentants de l'ensemble des bancs de l'Assemblée nationale et du Sénat. Cette instance permettra de poursuivre et d'approfondir les travaux conduits par les deux missions parlementaires. Je veux surtout remercier le Premier ministre d'avoir eu l'élégance de geler les tarifs d'autoroute, dont l'augmentation était prévue au 1er février. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe SRC.*) C'est une ère de transparence qui s'ouvre et qui met progressivement fin à une ère d'opacité complète.

Ma question porte sur le projet de libéralisation des lignes régulières d'autocar, dont nous commencerons à discuter ce soir dans le cadre de l'examen du projet de loi Macron.

La situation que nous connaissons est une curiosité française. Beaucoup de nos concitoyens croient que l'on prend l'autocar librement dans notre pays. Ce n'est pas le cas : la France est l'un des derniers pays d'Europe qui n'a pas encore autorisé l'ouverture de lignes régulières par des opérateurs privés. Si nous sommes très familiers de l'autocar et du bus, il s'agit d'autocars et de bus conventionnés – ceux des régions, qui assurent avec ces véhicules 23 % des transports express régionaux, lesquels ne concernent pas uniquement les trains, mais aussi ceux des départements ou des entités urbaines.

Certains considèrent que les transports en bus n'ont pas bonne image et qu'en les libérant, nous créerons une mobilité à deux vitesses, comme si le vélo était moins noble que la moto, que la Clio était moins respectable que la Mercedes, ou comme s'il était médiocre d'offrir à nos concitoyens une gamme complète de tarifs et de possibilités de mobilité.

Monsieur le ministre, ma question est double. Qu'attendez-vous de cette libéralisation ? Comment envisagez-vous la cohabitation de ces nouvelles lignes avec les lignes de service public ferroviaires et routières existantes ? (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe SRC.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'économie, de l'industrie et du numérique.

Mme Claude Greff. Le Premier ministre *bis* !

M. Christian Jacob. On va le faire exploser en vol, celui-là !

M. Emmanuel Macron, *ministre de l'économie, de l'industrie et du numérique*. Monsieur Savary, vous avez rappelé l'un des axes de développement importants que porte le projet de loi pour la croissance et l'activité et dont nous discuterons sans doute cet après-midi : l'ouverture et la création de nouvelles lignes d'autocar, privées comme subventionnées. Vous avez vous-même contribué à enrichir ce texte lors des réunions de la commission spéciale, et je ne doute pas que nous continuerons à le faire au cours des prochaines heures.

Que peut-on attendre de cette ouverture ? D'abord, davantage de mobilité sur notre territoire. Oui, de nombreux points de notre territoire ne sont pas reliés par le réseau ferré, d'excellente qualité, que cette réforme ne remet pas du tout en cause. L'ouverture à la concurrence des liaisons par autocar apportera donc plus de mobilité, et à moindre coût ; pour beaucoup de nos concitoyens, elle offrira aussi du pouvoir d'achat et une plus grande capacité à se déplacer.

Ensuite, cette réforme permettra le développement d'une nouvelle forme de mobilité et donc, là aussi, des créations d'emplois et d'activités. France Stratégie, qui a remis il y a quelques jours un rapport sur ce volet du projet de loi, prévoit la création de 22 000 emplois.

Comment cet impact peut-il se mesurer ? Je donnerai quelques chiffres pour vous éclairer et permettre des comparaisons. La France compte 110 000 personnes qui se déplacent chaque année par autocar, alors que les usagers de l'autocar sont 8 millions en Allemagne et 30 millions au Royaume-Uni. Il est donc possible de développer ce marché et de créer des emplois.

Je terminerai par un point de grande importance : il ne s'agit pas ici de remettre en cause les lignes conventionnées ou les équilibres qui existent sur les territoires. Je connais la préoccupation que plusieurs d'entre vous ont évoquée hier à ce sujet : les lignes conventionnées des régions, en particulier les lignes ferroviaires, ne sont aucunement menacées. C'est pourquoi les autorités organisatrices de transport joueront un rôle dans le développement de ces lignes : pour les trajets de moins de 100 kilomètres, en particulier, elles instruiront les dossiers préalablement à l'avis rendu par la nouvelle autorité compétente, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières – ARAFER.

Nous aurons à discuter de toutes ces modalités cet après-midi. L'ouverture à la concurrence des liaisons par autocar sera régulée pour que les équilibres soient préservés. *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe SRC.)*

Données clés

Auteur : [M. Gilles Savary](#)

Circonscription : Gironde (9^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question au Gouvernement

Numéro de la question : 2510

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : Économie, industrie et numérique

Ministère attributaire : Économie, industrie et numérique

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [28 janvier 2015](#)

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [28 janvier 2015](#)