

SOMMAIRE

INTRODUCTION	13
<i>Objet et champ de l'avis</i>	<i>13</i>
<i>L'intermodalité : répondre au besoin des voyageurs.....</i>	<i>15</i>
<i>Le développement durable est l'un des objectifs de la politique d'ouverture à la concurrence des transports terrestres de personnes</i>	<i>16</i>
<i>Instruction du présent avis</i>	<i>20</i>
I. LA CONCURRENCE SUR LE MARCHÉ : LE DEVELOPPEMENT CONTRASTE DE LA CONCURRENCE SUR LES MARCHES DES SLO ET DU T3P.....	23
A. SUR LE MARCHÉ DU TRANSPORT INTERURBAIN PAR AUTOCAR : LE SUCCES DES « CARS MACRON »	23
1. LES RECOMMANDATIONS DE L'AUTORITE DE 2014 ONT ANTICIPE LA LIBERALISATION DU SECTEUR	23
2. LA « LOI MACRON » DU 6 AOUT 2015 ET SES MESURES D'APPLICATION ONT SUIVI LES RECOMMANDATIONS DE L'AUTORITE.....	24
3. LE MARCHÉ, QUOIQU'IL DOMINE PAR UN DUOPOLE, AFFICHE UN DYNAMISME CERTAIN	26
a) Un mouvement de concentration aboutissant à une situation de duopole	26
b) L'évolution des trafics : une dynamique remarquable jusqu'à la crise sanitaire.....	28
c) « Cars Macron », cars conventionnés et transport ferroviaire : complémentarité ou concurrence ?	30
<i>La protection des services publics conventionnés existants n'a pas fait obstacle à l'arrivée des SLO.....</i>	<i>30</i>
<i>Les SLO d'autocars dans l'offre de transport : alternative ou complément des autres modes de transport ?</i>	<i>31</i>
<i>La question du bilan environnemental des « cars Macron »</i>	<i>33</i>
d) Les perspectives du secteur	35
B. SUR LE MARCHÉ DU TRANSPORT FERROVIAIRE : APRES UNE DIZAINE D'ANNEES DE REFORMES STRUCTURELLES, LES NOUVEAUX ENTRANTS SE HEURTENT A DES BARRIERES A L'ENTREE PERSISTANTES	38
1. LA REUSSITE DE L'OUVERTURE A LA CONCURRENCE PASSE PAR UNE BONNE COMPREHENSION DE SES ENJEUX	40
2. LES TRANSFORMATIONS STRUCTURELLES DU SYSTEME DE TRANSPORT FERROVIAIRE DOIVENT ETRE ACHEVEES	44
a) Le rôle essentiel du gestionnaire d'infrastructure dans l'animation de la concurrence	44

b) L'intégration verticale du gestionnaire d'infrastructure	47
c) L'indépendance du gestionnaire d'infrastructure	49
<i>Achever la création d'un gestionnaire d'infrastructure unifié.....</i>	<i>49</i>
<i>Renforcer les mesures de sauvegarde prévues pour assurer l'indépendance de SNCF Réseau sur ses fonctions essentielles.....</i>	<i>55</i>
<i>La question de l'exercice par le gestionnaire d'infrastructure verticalement intégré de fonctions annexes</i>	<i>60</i>
<i>Développer une culture d'indépendance au sein du gestionnaire d'infrastructure</i>	<i>61</i>
d) Le périmètre de la société anonyme de tête du groupe SNCF	61
<i>Une direction unique</i>	<i>62</i>
<i>Les fonctions mutualisées « support ».....</i>	<i>63</i>
<i>La SUGE</i>	<i>65</i>
3. LES NOMBREUSES BARRIERES A L'ENTREE SUR LE MARCHE PEUVENT ET DOIVENT ETRE ALLEGES	67
a) Le matériel roulant	67
b) Les équipements de signalisation embarqués.....	71
c) L'homologation et la conformité du matériel roulant	72
d) Les installations de service	73
e) La qualité de l'infrastructure et des prestations fournies par le gestionnaire d'infrastructure	75
<i>L'état dégradé de l'infrastructure ferroviaire.....</i>	<i>75</i>
<i>Les installations de service</i>	<i>76</i>
<i>Les travaux.....</i>	<i>76</i>
<i>L'organisation industrielle de SNCF Réseau.....</i>	<i>77</i>
<i>La tarification incitative à la performance</i>	<i>77</i>
4. L'ART, QUI JOUE UN ROLE CAPITAL DE REGULATEUR DANS L'OUVERTURE A LA CONCURRENCE, DOIT VOIR SES MOYENS RENFORCES	83
a) Les recommandations antérieures.....	84
b) Nouvelles recommandations.....	85
<i>La question du règlement des différends.....</i>	<i>85</i>
<i>Les moyens matériels de l'ART</i>	<i>86</i>
C. SUR LE MARCHE DU TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES (T3P) : UN BILAN MITIGE MALGRE DES AVANCEES SUR LES CONDITIONS D'ACCES AUX PROFESSIONS	89
1. LE SECTEUR A CONNU DES TRANSFORMATIONS PROFONDES, QUE LES TRAVAUX DE L'AUTORITE ONT ACCOMPAGNEES ET QUI ONT RENFORCE LA CONCURRENCE SUR LE MARCHE DE LA RESERVATION PREALABLE	89

2. UN BILAN MITIGE SUR LA MISE EN ŒUVRE DES RECOMMANDATIONS DE L'AUTORITE	95
3. LA DIFFICULTE D'APPRECIER LA SITUATION CONCURRENTIELLE.....	97
a) Le recueil des données, une impérieuse nécessité plusieurs fois soulignée par l'Autorité	97
b) Le cadre réglementaire permet désormais la mise en œuvre des recommandations de l'Autorité	100
4. LES EXAMENS D'ACCES AUX PROFESSIONS DU T3P : UN RAPPROCHEMENT SATISFAISANT DES CONDITIONS D'ENTREE SUR LE MARCHE ENTRE LES DEUX PROFESSIONS	104
a) La création d'un examen professionnel pour les chauffeurs de VTC analogue à l'examen professionnel des taxis.....	104
b) Les modalités d'organisation des examens d'accès aux professions	106
c) Les motifs de satisfaction et d'insatisfaction des acteurs du secteur	107
<i>La fréquence des examens et les délais d'obtention des cartes professionnelles.....</i>	<i>107</i>
<i>La transparence sur les données relatives aux candidatures et aux résultats des examens.....</i>	<i>109</i>
II. LA CONCURRENCE POUR LE MARCHE : LE ROLE CRUCIAL DES COLLECTIVITES TERRITORIALES SUR LES MARCHES CONVENTIONNES	111
A. LE CADRE JURIDIQUE DE L'OUVERTURE A LA CONCURRENCE	111
1. LES TRANSPORTS PUBLICS, SERVICES D'INTERET ECONOMIQUE GENERAL (SIEG) AU SENS DU DROIT DE L'UNION.....	111
2. LE REGLEMENT « OSP »	112
3. LA REPARTITION DES COMPETENCES ENTRE L'ÉTAT, LES REGIONS ET LES INTERCOMMUNALITES	115
a) L'organisation des transports publics est une compétence partagée	115
b) Les missions des AOM.....	117
c) La région, « chef de file » de l'intermodalité	118
d) Les futurs services express régionaux métropolitains, un test pour la capacité des AOM à coopérer pour provoquer un « choc d'offre » et des chantiers aux enjeux concurrentiels à anticiper	118
4. MARCHES PUBLICS ET DEVELOPPEMENT DURABLE.....	120
B. SUR LES MARCHES DU TRANSPORT URBAIN : FACE A LA FAIBLE INTENSITE CONCURRENTIELLE, LES AUTORITES ORGANISATRICES DOIVENT JOUER PLEINEMENT LEUR ROLE POUR DYNAMISER LA CONCURRENCE.....	122
1. LA VIGILANCE DES AOM A LAQUELLE A APPELE L'AUTORITE RESTE DE MISE FACE A LA FAIBLE INTENSITE CONCURRENTIELLE	124

a) L'offre de services de transport pour ces marchés est insuffisante et appelle à un plus grand rôle des autorités organisatrices	124
<i>L'état des lieux de la concurrence.....</i>	<i>124</i>
<i>Le choix de la gestion directe</i>	<i>127</i>
<i>Le rôle des AOM</i>	<i>128</i>
b) Le rôle des monopoleurs historiques dans le secteur	128
<i>Les recommandations antérieures de l'Autorité.....</i>	<i>128</i>
<i>Le cas particulier de l'Île-de-France.....</i>	<i>129</i>
2. LES RECOMMANDATIONS ANTERIEURES DE L'AUTORITE AYANT TRAIT A L'ORGANISATION DES APPELS D'OFFRES DEMEURENT PERTINENTES ET MERITENT D'ETRE REITEREES.....	131
a) Malgré les recommandations de l'Autorité, l'allotissement demeure marginal en pratique	131
<i>L'allotissement, un choix marginal des AOM.....</i>	<i>131</i>
<i>Des expériences isolées</i>	<i>132</i>
<i>Débat sur la pertinence de l'allotissement des réseaux de transport urbain ...</i>	<i>133</i>
b) Les choix techniques initiaux contraignent les autorités organisatrices pour leurs marchés ultérieurs.....	137
c) Les informations stratégiques pour la participation aux appels d'offres et les actifs susceptibles de procurer un avantage concurrentiel significatif.....	139
3. NOUVELLES RECOMMANDATIONS	141
C. SUR LES MARCHES DU TRANSPORT CONVENTIONNE REGIONAL : L'OUVERTURE A LA CONCURRENCE DU FERROVIAIRE REPRESENTE UN DEFI MAJEUR AUQUEL LES REGIONS DOIVENT REpondre	143
1. LE TRANSPORT ROUTIER CONVENTIONNE BENEFICIE D'UNE CONCURRENCE VIVE ENTRE DES FORMES D'ORGANISATION VARIEES.....	144
a) L'allotissement des services conventionnés de transport routier interurbain reflète des considérations historiques et pratiques.....	144
b) La concurrence pour les marchés.....	146
2. L'OUVERTURE A LA CONCURRENCE DU TRANSPORT FERROVIAIRE CONVENTIONNE REPRESENTE UNE OPPORTUNITE DONT LES REGIONS DOIVENT SE SAISIR	147
a) État des lieux de l'ouverture à la concurrence	147
<i>Les régions en ordre dispersé</i>	<i>147</i>
<i>Une intensité concurrentielle incertaine.....</i>	<i>153</i>
b) Les obstacles à la concurrence pour le marché sont nombreux	155
<i>Des appels d'offres trop fréquents et trop coûteux pour les opérateurs.....</i>	<i>155</i>
<i>Les obstacles communs avec le SLO</i>	<i>157</i>

<i>Un allotissement du réseau qui, pour l'instant, ne semble pas poser de difficultés</i>	160
<i>Les réticences de SNCF Voyageurs à l'égard de l'ouverture à la concurrence</i>	161
<i>L'accès aux pièces détachées</i>	162
<i>L'accès aux données</i>	162
<i>La question des transferts de personnel</i>	163
c) Les régions doivent s'approprier la question de l'ouverture à la concurrence pour bénéficier de ses avantages.....	165
<i>Le cycle vertueux de l'ouverture à la concurrence</i>	165
<i>La mise en concurrence requiert néanmoins des efforts matériels et humains importants de la part des régions</i>	166
<i>Les partages d'expérience entre régions pourraient contribuer à la réussite de l'ouverture à la concurrence</i>	172
III. LES ENJEUX DE L'INTERMODALITE DANS LES TRANSPORTS : LE ROLE DES GARES DANS LA CONCURRENCE	175
A. LES GARES FERROVIAIRES	175
1. LE CONTEXTE.....	176
2. LES RECOMMANDATIONS ANTERIEURES.....	180
3. UN MODELE DE GESTION DIFFICILEMENT SOUTENABLE	182
a) La crise du modèle du transporteur-intégrateur	182
<i>Les différents modèles de gestion des gares</i>	182
<i>Un pilotage insuffisant du modèle du transporteur-intégrateur dans le contexte de l'ouverture à la concurrence des SLO</i>	183
<i>Un modèle dans l'impasse face à l'ouverture du transport conventionné</i>	184
<i>Seul un effort considérable des différents acteurs du transport ferroviaire conventionné est susceptible de sortir les gares de cette impasse</i>	186
b) Un modèle structurellement fragile.....	187
4. LA CONCURRENCE POUR LES ESPACES EN GARE.....	189
B. LES GARES ROUTIERES	191
1. RECOMMANDATIONS ANTERIEURES DE L'AUTORITE.....	192
a) Une définition juridique recouvrant des infrastructures très disparates	192
b) Le rôle du régulateur sectoriel : recensement et régulation.....	193
2. LA SITUATION ACTUELLE DES GARES ROUTIERES	195
3. NOUVELLES RECOMMANDATIONS : GOUVERNANCE ET QUALITE DE SERVICE.....	197

C. CROISEMENTS, CORRESPONDANCES : LIEUX ET SERVICES D'INTERMODALITE.....	198
1. L'INTERMODALITE EN PRATIQUE : LES POLES D'ECHANGES MULTIMODAUX.....	199
a) SNCF Gares & Connexions, partenaire incontournable.....	200
b) L'intermodalité à l'intérieur des gares	200
c) L'intermodalité aux abords des gares	200
d) Une nécessaire vigilance des AOM	201
2. LES SYSTEMES BILLETTIQUES ET L'INTERMODALITE	202
ANNEXE 1 – TABLEAU DE SUIVI DES PRINCIPALES RECOMMANDATIONS ANTERIEURES	207
A. TRANSPORT INTERURBAIN PAR AUTOCAR ET GARES ROUTIERES	207
B. TRANSPORT FERROVIAIRE ET GESTION DE L'INFRASTRUCTURE	209
C. TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES (T3P)	219
D. TRANSPORT URBAIN	225
E. GARES FERROVIAIRES	228
ANNEXE 2 – ORGANISATION DE L'EXPLOITATION DES RESEAUX DE TRANSPORT URBAIN DANS LES 22 METROPOLES.....	230
ANNEXE 3 – ANALYSE ECONOMIQUE DE L'EFFET DE LA LIBERALISATION DU TRANSPORT PAR AUTOCARS LIBREMENT ORGANISE.....	234
ANNEXE 4 – ACRONYMES.....	252