

Synthèse de la consultation publique

Sur le projet de lignes directrices relatives à l'instruction des demandes d'interdiction ou de limitation des services routiers sur les liaisons régulières interurbaines par autocar inférieures ou égales à 100 kilomètres

L'Autorité a reçu cinq contributions provenant de la région Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine (ci-après la région Grand Est), l'ARF, la FNTV, FlixBus et Transdev, dans le cadre de la consultation publique qui s'est déroulée du 24 juin au 6 juillet 2016 sur son projet de lignes directrices relatives à l'instruction des demandes d'interdiction ou de limitation des services routiers sur les liaisons régulières interurbaines par autocar inférieures ou égales à 100 kilomètres. Cette synthèse des réponses reçues reprend les thématiques les plus abordées par les contributeurs et présente la façon dont ces contributions ont été prises en compte dans la décision n° 2016-137 du 12 juillet 2016 portant adoption des lignes directrices relatives à l'instruction des demandes d'interdiction ou de limitation des services routiers sur les liaisons régulières interurbaines par autocar inférieures ou égales à 100 kilomètres.

Sommaire

1. SUR LA DEMATERIALISATION DES PROCEDURES	3
2. SUR LE DOSSIER DE DECLARATION	3
3. SUR LA SAISINE	4
3.1. Sur l'intérêt à agir de l'AOT	4
3.2. Sur le dossier de saisine	5
3.3. Sur le périmètre de la saisine	7
3.4. Sur le délai de saisine	7
4. SUR LES CONDITIONS D'APPRECIATION DU CARACTERE SUBSTANTIEL DE L'ATTEINTE A L'EQUILIBRE DU SERVICE CONVETIONNE.....	8
5. SUR LES CAS NECESSITANT L'ESTIMATION D'UN RISQUE D'ATTEINTE CUMULEE DE DIFFERENTS SERVICES LIBREMENT ORGANISES	9
6. REMARQUES DIVERSES	10
6.1. Sur le suivi des liaisons déclarées.....	10

6.2. Sur le secret des affaires	11
6.3. Sur le réexamen des décisions antérieures de l'AOT sur la liaison.....	12

1. SUR LA DEMATERIALISATION DES PROCEDURES

Résumé des contributions

De manière générale, les répondants accueillent favorablement l'objectif de dématérialisation des procédures de déclaration et de saisine.

L'ARF fait part de son souhait de voir cette dématérialisation étendue aux échanges entre l'Autorité et les AOT relatifs aux mesures d'instruction et aux décisions d'interdiction ou de limitation des AOT.

L'ARF et la région Grand Est font également part des difficultés que leur poserait l'obligation d'envoi des données, à l'appui des saisines des AOT, sous format Excel modifiable.

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

Sur la dématérialisation de l'envoi des mesures d'instruction et de leurs réponses, l'article 38 du règlement intérieur de l'Autorité dans sa rédaction issue de la décision n° 2016-136 du 12 juillet 2016 prévoit désormais une telle pratique. Ainsi, l'Autorité adressera ses mesures d'instruction par voie électronique et les AOT auront la possibilité d'y répondre également par voie électronique.

A cet égard, la dématérialisation des échanges relatifs aux mesures d'instruction permettra aux AOT de disposer de délais plus importants pour répondre à ses demandes de compléments.

Sur la dématérialisation des échanges entre l'Autorité et les AOT relatifs aux mesures d'instruction et aux décisions d'interdiction ou de limitation des AOT, l'Autorité a donné une suite favorable à cette demande (cf. point 63 des lignes directrices).

S'agissant de l'envoi des données sous format Excel modifiable, l'Autorité doit disposer de données sous un format modifiable afin de réaliser ses propres analyses quantitatives sur la base de ces données et être ainsi en mesure de contre-expertiser les saisines des AOT. Au demeurant, les données communiquées étant extraites de bases de données exploitées soit par les AOT, soit par leurs délégataires, il n'existe aucun obstacle technique à la présentation de ces données au format demandé. Dans l'hypothèse où les bases de données ne seraient pas exploitées par les AOT, il leur suffit de demander aux exploitants de produire les extractions nécessaires et de leur transmettre les données au format requis.

2. SUR LE DOSSIER DE DECLARATION

Résumé des contributions

L'ARF indique que la déclaration des autocaristes reste peu satisfaisante sur la notion de plages horaires et souhaiterait un intervalle fixe.

FlixBus demande que soit précisé que « [le] temps de parcours ne peut être que théorique et dans des conditions normales d'utilisation, compte tenu des aléas de circulation ».

FlixBus demande également que soient précisées les conséquences d'une réduction ou d'une augmentation des fréquences en cours d'année et du nombre d'autocar.

S'agissant des informations complémentaires, FlixBus demande des précisions sur leur caractère contraignant. La région Grand Est demande que les transporteurs fournissent également des informations sur le prix envisagé sur la liaison déclarée afin de leur permettre, le cas échéant, d'analyser l'opportunité de la saisine de l'Autorité.

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

La déclaration de plage horaire est prévue par l'article 31-7 du décret n° 85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes. En l'absence d'encadrement particulier prévu dans le décret sur l'amplitude maximale d'une plage horaire, l'Autorité n'a pas compétence pour le préciser dans le cadre des présentes lignes directrices.

Sur le temps de parcours, les lignes directrices ont été complétées au point 18 : « *Le temps de parcours est la durée moyenne du trajet en autocar entre le point d'origine et le point de destination dans des conditions normales de circulation.* »

Conformément aux dispositions de l'article 31-9 du décret n° 85-891 modifié, et comme rappelé au point 24 des lignes directrices, en cas d'augmentation de la fréquence et/ou du volume de places commercialisées, une nouvelle déclaration est obligatoire. Quelle que soit l'issue de cette nouvelle déclaration, le transporteur conserve le droit de commercialiser la liaison initialement déclarée.

Sur les données complémentaires sollicitées par l'Autorité, celles-ci n'étant pas mentionnées à l'article 31-7 du décret n° 85-891 modifié, l'Autorité n'entend pas rejeter un dossier de déclaration au motif que leur communication ferait défaut. Toutefois, les transporteurs sont encouragés à communiquer ces informations, qui permettent à l'Autorité de contextualiser la liaison déclarée et, notamment, de mieux apprécier la substituabilité du service librement organisé avec un éventuel service conventionné.

Sur le prix envisagé par le transporteur sur la liaison déclarée, quand bien même l'Autorité demanderait à avoir communication de cette information, celle-ci n'engagerait pas le transporteur. A ce titre, et sans préjudice de la protection du secret des affaires, il n'y aurait pas d'intérêt à ce que cette information soit communiquée à l'AOT concernée.

3. SUR LA SAISINE

3.1. Sur l'intérêt à agir de l'AOT

Résumé des contributions

FlixBus souhaite savoir si une liaison conventionnée dont le point d'origine ou de destination est situé à plus de 5 kilomètres (ou 10 kilomètres en Ile-de-France) peut être considérée comme une liaison similaire à une liaison déclarée et si l'AOT peut régulièrement saisir l'ARAFER d'un projet de limitation ou d'interdiction de la liaison déclarée.

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

Comme rappelé aux points 36 à 38 des lignes directrices, les articles L. 3111-18 du code des transports et 31-11 et 31-15 du décret du 16 août 1985 modifié précisent qu'une AOT peut uniquement limiter ou interdire une liaison soumise à régulation qui la concerne ou une liaison similaire. Une « liaison similaire » à une liaison d'une AOT correspond à une liaison soumise à régulation, dont l'origine et la destination de cette liaison doivent être situées à une distance, « mesurée en ligne droite, d'au plus 5 kilomètres » (10 kilomètres en Ile-de-France) autour de l'origine et de la destination de la liaison de l'AOT comme le prévoit l'article 31-1 du décret du 16 août 1985 modifié. Dans ces conditions, si une AOT saisissait l'Autorité d'un projet de limitation ou d'interdiction d'une liaison déclarée au motif qu'elle organise une liaison dont le point d'origine ou de destination est situé à plus de 5 kilomètres (ou 10 kilomètres en Ile-de-France) de celui du service conventionné, une telle saisine ne rentrerait manifestement pas dans le champ des dispositions des articles 31-11 et 31-15 du décret du 16 août 1985.

3.2. Sur le dossier de saisine

Résumé des contributions

L'ARF relève que le niveau de précision demandé augmente en ce qui concerne les données de trafic et de recettes par segment de clientèle. La région Grand Est indique ne pas souhaiter fournir les données concernant les segments de clientèle non touchés, tandis que Transdev souhaite que la production de données par segment de clientèle soit facultative.

Transdev et la région Grand Est indiquent que la demande relative aux données de comptage exhaustives alourdira l'instruction par l'AOT de son dossier de saisine et n'est pas utile à l'Autorité.

Transdev demande des clarifications sur la notion de « tarification sociale nationale ».

FlixBus et Transdev souhaitent des précisions sur les conséquences du point de vue de la publication en cas de saisine incomplète.

L'ARF, la région Grand Est et FlixBus souhaitent des précisions sur le caractère récent et complet des données.

Par ailleurs, l'ARF indique que les autres informations nécessaires à l'instruction des saisines ne semblent pas entrer dans le champ de l'article 31-12 du décret n° 85-891 modifié. A ce titre, Transdev est opposé à la communication du rapport annuel du délégué.

L'ARF indique enfin que la potentielle mauvaise qualité des données ne peut justifier un avis défavorable de l'Autorité.

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

En ce qui concerne les segments de clientèle, la rédaction du 1° de l'article 31-12 impose aux AOT que : « ces données sont détaillées par groupe tarifaire si cette information est disponible ». Dans ces conditions, étant entendu que cette information est a priori systématiquement connue par les AOT (au moins pour les lignes TER conventionnées avec la SNCF), rien ne conduit à remettre en cause la demande d'une communication dès le dossier de saisine de toutes les données de trafic et de recettes par catégorie de clientèle. Au demeurant, cette communication est indispensable pour permettre à l'Autorité de s'assurer de la cohérence des différentes données communiquées par les AOT.

En ce qui concerne les données de comptage exhaustives, leur communication ne doit pas avoir d'impact sur la charge de travail des AOT, puisque la transmission de données sur un périmètre plus restreint nécessite de produire des extractions à partir des données d'ensemble. Par ailleurs, il est précisé que l'Autorité a besoin de données exhaustives afin de connaître la structure de la demande journalière et hebdomadaire (en vue de pouvoir analyser finement la substituabilité des services en fonction des caractéristiques de la demande) et de vérifier la cohérence entre les données de trafic annuelles et les données de comptage (obtenues lors d'une enquête menée sur une semaine donnée d'une année potentiellement différente de celle des données de trafic).

La notion de « tarification sociale nationale » s'applique uniquement aux services TER conventionnés par les régions avec SNCF Mobilités. Cette tarification sociale nationale, qui résulte de l'application de dispositions générales, fait l'objet d'une prise en charge financière par les régions, comme suite à la décentralisation de l'organisation des services TER. Ce point est précisé dans les lignes directrices adoptées.

En ce qui concerne le caractère complet des données, l'Autorité doit avoir communication de toutes les informations mentionnées à l'article 31-12 du décret du 16 août 1985 modifié. Ces données doivent être exhaustives (cf. ci-dessus). En cas d'incomplétude, l'Autorité rappelle que la saisine sera considérée comme irrecevable (premier alinéa de l'article 31-13 du même décret) et ne pourra dès lors être publiée (article 31-14 dudit décret).

En ce qui concerne le caractère récent des données, il est attendu que les AOT fournissent les données les plus récentes dont elles disposent, à la fois pour les trafics, les recettes et les données de comptage. En effet, la demande de transport étant susceptible d'évoluer de manière significative d'une année sur l'autre (nombre de voyageurs, répartition dans la journée et dans la semaine...), l'Autorité doit disposer de données récentes pour apprécier au mieux la substituabilité des services et les impacts éventuels en cas de report. A cet égard, il est rappelé que l'article L. 2141-11 du code de transports impose à SNCF Mobilités de transmettre chaque année à l'AOT les comptes d'exploitation détaillés ligne par ligne. L'article 18 du décret n° 2016-327 du 17 mars 2016 relatif à l'organisation du transport ferroviaire de voyageurs et portant diverses dispositions relatives à la gestion financière et comptable de SNCF Mobilités précise cette disposition en imposant à SNCF Mobilités d'indiquer dans le rapport transmis à l'AOT un état comptable détaillant le compte annuel de résultat d'exploitation ainsi que « *les comptes détaillés ligne par ligne selon la décomposition par ligne définie dans la convention* ».

En ce qui concerne les données de trafic et de recettes, l'Autorité doit normalement pouvoir disposer en année N des données relatives à l'exercice de l'année N-1 ou, au plus, à l'année N-2, en fonction de la période de l'année. Pour leur part, les données de comptage ne devraient pas dater de plus de cinq ans, compte tenu de la fréquence habituelle de leur réalisation. L'Autorité tient à assurer qu'elle n'exige aucunement des AOT des comptages spécifiquement réalisés pour la cause.

Par ailleurs, dès lors que les données présentent un caractère complémentaire à celles prévues par l'article 31-12 du décret du 16 août 1985, leur incomplétude ou même leur absence ne peut conduire à déclarer irrecevable une saisine. Toutefois, ces informations apparaissent indispensables pour la conduite des analyses quantitatives et qualitatives, la vérification de la conformité du périmètre retenu par l'AOT aux dispositions de l'article L. 3111-18 du code des transports et du contrôle de la cohérence des différentes données communiquées par les AOT (sur la base notamment des comptes de ligne et/ou du rapport du délégué). En conséquence, à défaut d'avoir été communiquées dès la saisine, elles pourront justifier des mesures d'instruction.

Sur la qualité des données, il est de la responsabilité de l'AOT de mettre l'Autorité en mesure d'apprécier la réalité de l'atteinte à l'équilibre économique de la ligne, des lignes ou du contrat de

service public de transport. Une qualité insuffisante des données fournies par l'AOT ne permettrait pas d'apprécier avec le degré de certitude et de précision requis la réalité de l'atteinte à l'équilibre économique alléguée.

3.3. Sur le périmètre de la saisine

Résumé des contributions

L'ARF souligne la démarche positive de clarification de la définition du périmètre d'analyse des saisines des AOT. Elle indique toutefois que plusieurs dispositions réglementaires du décret n° 85-891 tendent vers une non-distinction entre la notion de ligne et de liaison et que le découpage des « comptes de lignes » est purement conventionnel.

La région Grand Est souhaite connaître la différence entre une liaison et une ligne de service public, ainsi qu'entre une ligne et un axe. Elle indique également qu'il serait préférable que le périmètre d'atteinte soit le service en lui-même et non la ligne conventionnée.

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

La loi a recours à deux termes distincts, ligne et liaison, aux articles L. 3111-17 et suivants du code des transports. Dans ces conditions, ces deux notions ne sauraient être confondues.

Au vu de l'architecture générale des conventions de service public de transport, une ligne peut être vue comme un ensemble de points d'arrêt et un ensemble de missions (par train ou autocar) dont le point de départ et le terminus sont deux de ces points d'arrêt et qui desservent tout ou partie des points d'arrêt. Une liaison est un couple de points d'arrêts, dont l'un est le point d'origine et l'autre est le point de destination. Une ligne est ainsi composée de toutes les liaisons ayant pour point d'origine et pour point de destination n'importe lequel de ces points d'arrêt et qui sont desservies par les trains de la ligne. Les points d'arrêt et les missions constituant la ligne sont définis par la convention de service public (par exemple : référentiel de dessertes). Ces deux notions ne sont équivalentes que dans le cas où une ligne n'est constituée que d'une seule liaison, c'est-à-dire lorsque les trains de la ligne ont (dans chaque sens) toujours le même point de départ et le même terminus et ne desservent aucun arrêt intermédiaire entre le point de départ et le terminus de la ligne.

Il n'est fait référence à la notion d'axe ni dans le code des transports, ni dans le décret n° 85-891 modifié, ni dans les lignes directrices adoptées par l'Autorité.

Enfin, l'article L. 3111-18 du code des transports dispose explicitement que le périmètre d'analyse ne peut être que la ligne ou les lignes de service public de transport susceptibles d'être concurrencées ou le contrat de service public de transport concerné. Dans ces conditions, le périmètre d'atteinte ne peut être le service en lui-même, sauf si la ligne se réduit à un seul service ou à une seule liaison (cf. ci-dessus).

3.4. Sur la publication de la saisine

Résumé des contributions

Transdev s'interroge sur le fait de savoir si l'absence de publication par l'Autorité d'un dossier de saisine, en raison de son incomplétude, équivaut à une décision de rejet.

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

La seconde phrase du premier alinéa de l'article 31-13 du décret du 16 août 1985 modifié dispose que « *La saisine n'est pas recevable si le dossier n'est pas complété avant l'expiration du délai de deux mois mentionné au premier alinéa du I de l'article L. 3111-18 du code des transports* ». Autrement dit, si l'Autorité n'a pas reçu un dossier de saisine complet avant l'expiration du délai de deux mois suivant la publication de la déclaration de l'opérateur sur son site internet, la saisine n'est pas recevable. Dans ces conditions, la saisine ne peut être publiée sur le site internet de l'Autorité. Seul « *le constat d'expiration du délai de deux mois* » est alors publié sur le site internet de l'Autorité (article 31-14 du décret du 16 août 1985) et l'opérateur alors autorisé à exploiter le service déclaré.

4. SUR LES CONDITIONS D'APPRECIATION DU CARACTERE SUBSTANTIEL DE L'ATTEINTE A L'EQUILIBRE DU SERVICE CONVETIONNE

Résumé des contributions

L'ARF et FlixBus souhaitent que des précisions soient apportées sur les hypothèses retenues pour l'analyse de la substituabilité et la définition des segments de clientèle. L'ARF et la région Grand Est indiquent que la référence à un intervalle de report de 2h pour un client occasionnel semble trop restrictive.

Transdev indique être défavorable à une analyse de la substituabilité par segment de clientèle et selon une pluralité de critères d'appréciation.

Par ailleurs, Transdev exprime un désaccord sur l'utilisation d'une hypothèse de répartition homogène des voyageurs sur toutes les circulations de la semaine, en l'absence de données de comptage, au motif que cette méthode serait trop complexe et non adaptée à l'ensemble des cas de figure.

Enfin, Transdev conteste qu'en deçà d'un seuil de 5 % du montant des concours publics versés par l'AOT, l'impact puisse être considéré comme non substantiel.

La région Grand Est s'interroge sur la pertinence d'un seuil de 5 %, fixé arbitrairement, à compter duquel l'impact serait considéré comme substantiel. Elle indique que l'impact devrait être apprécié en valeur absolue et en unités monétaires plutôt qu'en valeurs relatives.

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

Sur les différents segments de clientèle, il est précisé que la segmentation tarifaire relève de la politique commerciale et sociale mise en œuvre par les parties à la convention de service public. Dans ces conditions, il ne revient pas à l'Autorité de définir *a priori* les segments de clientèle pertinents pour l'analyse, celle-ci appréciant les cas d'espèce en fonction des informations communiquées par les AOT à l'appui de leur saisine.

Sur l'analyse de la substituabilité, il ne peut raisonnablement être considéré que la demande des voyageurs est totalement indifférenciée dans le temps, dans l'espace et en qualité de service. Si tel était le cas, l'offre de transport serait identique en permanence et en tout point du territoire. Ainsi,

l'offre de mobilité apportée par les services librement organisés est susceptible de répondre à des degrés divers aux besoins de mobilité des utilisateurs des services conventionnés. Dans ces conditions, il ne serait pas réaliste de mener l'analyse de la substituabilité selon un critère unique ou prédéterminé, au risque d'une appréciation erronée du report potentiel des services conventionnés vers les services librement organisés.

Par ailleurs, l'Autorité a présenté, par souci de transparence, dans les lignes directrices l'ensemble des critères ou hypothèses utilisées jusqu'à présent pour son analyse de la substituabilité entre services. Les éléments indiqués ne préjugent toutefois pas d'un approfondissement de l'analyse, en fonction, notamment, d'une meilleure connaissance à l'avenir des déterminants de la demande de transport (à travers par exemple les collectes de données régulières ou d'enquêtes menées auprès des voyageurs) et des caractéristiques de l'offre de transport conventionnée ou librement organisée.

En ce qui concerne l'hypothèse d'une répartition homogène des voyageurs sur toutes les circulations de la semaine, elle résulte, en l'absence de données de comptage ou de toute autre information de l'AOT, de la nécessité de chercher à évaluer le report des seuls utilisateurs du service conventionné intéressés par un nouveau service librement organisé, c'est-à-dire ceux voyageant dans les trains ou autocars conventionnés circulant à un horaire proche de ce nouveau service. Cette hypothèse, faute de mieux, est la seule méthode qui permet d'évaluer par défaut la répartition des voyageurs dans les différents trains.

En ce qui concerne le seuil de 5 %, cette valeur est mentionnée à titre purement indicatif dans le but d'éclairer les AOT sur l'état de la doctrine de l'Autorité telle qu'elle ressort des avis rendus à ce jour. En particulier, si l'Autorité a été amenée à considérer systématiquement qu'un impact inférieur à 5 % du montant des concours publics versés par l'AOT ne peut être qualifié de substantiel, il ne saurait être conclu, à l'inverse, qu'un impact supérieur à 5 % serait nécessairement substantiel. A cet égard, l'Autorité a rendu des avis défavorables dans des cas où l'impact était supérieur à ce seuil. En aucun cas, ce seuil de 5 % ne serait fixé de manière arbitraire, l'Autorité réservant au final son appréciation en fonction des caractéristiques de l'espèce. Aussi, les lignes directrices adoptées ont été précisées sur ce point et, en particulier, font davantage ressortir la portée du chiffre de 5 % par la mention, à l'autre extrémité de la fourchette, du celui de 15 %, au-delà duquel l'Autorité a été conduite à juger que l'atteinte était en revanche substantielle. Entre ces deux bornes, l'Autorité renvoie au détail des avis qu'elle a rendus.

Enfin, la notion d'atteinte à l'équilibre économique d'un contrat s'apprécie de manière constante en des termes relatifs et non absolus.

5. SUR LES CAS NECESSITANT L'ESTIMATION D'UN RISQUE D'ATTEINTE CUMULEE DE DIFFERENTS SERVICES LIBREMENT ORGANISES

Résumé des contributions

FlixBus souhaite savoir si l'appréciation des impacts cumulés concerne les services déclarés par l'ensemble des opérateurs ou pour chacun pris indépendamment. FlixBus souhaite savoir comment l'Autorité mesure l'atteinte cumulée par rapport à la somme des risques d'atteinte.

L'ARF souhaite savoir quelles précisions apporter sur le contenu du dossier de saisine dans un tel cas.

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

L'appréciation des impacts cumulés porte sur les services déclarés par l'ensemble des opérateurs. Une précision en ce sens a été apportée aux lignes directrices adoptées.

L'atteinte cumulée est appréciée en considérant conjointement les différents services. L'Autorité prend notamment en compte les éléments suivants : le nombre de voyageurs du service conventionné se reportant ne peut pas excéder la somme des capacités des services ; un voyageur du service conventionné ne peut pas se reporter simultanément sur plusieurs services ; lorsque deux liaisons relatives à une même ligne et dont les trajets se superposent sont déclarés par un même opérateur, toute place de l'autocar assurant cette ligne ne peut être occupée simultanément par deux voyageurs se reportant de chacune des deux liaisons.

Par ailleurs, les AOT sont invitées à fournir toutes les informations mentionnées aux points 40 et 48 relatives à chacune des liaisons similaires concurrencées et à préciser le numéro de déclaration de chaque service librement organisé.

6. REMARQUES DIVERSES

6.1. Sur le suivi des liaisons déclarées

Résumé des contributions

La région Grand Est s'interroge sur les modalités de suivi/contrôle mises en œuvre par l'Autorité pour s'assurer du fonctionnement réel des services déclarés.

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

Les entreprises de transport routier sont soumises à une obligation de transmission régulière d'informations à l'Autorité sur les services qu'elles commercialisent, en application de la décision n° 2015-043 du 2 décembre 2015 relative à la transmission trimestrielle d'informations par les entreprises du secteur des transports publics routiers interurbains de personnes. Les données recueillies font l'objet d'une publication trimestrielle.

A partir des informations déclarées par les opérateurs, l'Autorité peut vérifier si les services déclarés sont effectivement commercialisés et exploités, si les services soumis à une décision d'interdiction ne sont pas l'objet d'une exploitation et, le cas échéant, si des déclarations sont caduques (cf. point 27 des lignes directrices).

Cependant, au regard tant de ses missions que de ses moyens, l'Autorité n'a pas compétence pour constater et sanctionner un manquement à l'obligation de déclaration ou de non-respect d'une décision d'interdiction ou de limitation d'une AOT. Dans l'hypothèse où une AOT ou les services de l'Etat constateraient une infraction, il leur reviendrait de saisir le procureur de la République près le tribunal de grande instance territorialement compétent.

Il est rappelé que, en application de l'article L. 3452-6 du code des transports, « *Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende (...) 6° Le fait, pour une entreprise de transport public routier de personnes, établie ou non en France, d'effectuer un transport en infraction à l'obligation de déclaration prévue au premier alinéa de l'article L. 3111-18 ou aux interdictions et limitations édictées en application du second alinéa du même article L. 3111-18, ou sans respecter les délais*

mentionnés à l'article L. 3111-20. Le tribunal peut, en outre, prononcer la peine complémentaire d'interdiction d'effectuer ou de faire effectuer des opérations de transport sur le territoire national pendant une durée maximale d'un an ».

6.2. Sur le secret des affaires

Résumé des contributions

En premier lieu, plusieurs acteurs (FlixBus, ARF, Transdev) souhaitent une clarification de l'Autorité sur la divulgation de « certaines données de trafic » (point 56 du projet de lignes directrices). Par ailleurs, la Région Grand Est indique que les comptes de lignes sont couverts par certaines clauses de confidentialité dans le contrat entre les AOT et le transporteur. L'ARF émet enfin des craintes sur le respect du secret des affaires en raison de l'adoption du projet de loi pour une République numérique.

En second lieu, certains acteurs (ARF, région Grand Est) s'interrogent sur les fourchettes de valeurs mentionnées au point 61 du projet de lignes directrices. La divulgation de ces données constituerait, selon eux, une atteinte au secret des affaires. La Région Alsace – Champagne-Ardenne – Lorraine ajoute qu'elle doit donner son accord sur les informations publiées, y compris sous forme de fourchettes.

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

En premier lieu, pour répondre à la question sur la publication des données de trafic, l'Autorité a reformulé la rédaction des lignes directrices pour coller à la doctrine de la commission d'accès aux documents administratifs.

Il n'est aucunement prévu que les comptes de lignes soient publiés sur le site internet de l'Autorité, à l'exception toutefois du montant de la subvention qui est une donnée communicable.

Il appartiendra à l'Autorité de tirer les éventuelles conséquences du vote du projet de loi pour une République numérique, dès lors que ce texte, encore en discussion au Parlement, aura été adopté et publié.

En second lieu, la possibilité de citer des fourchettes, c'est-à-dire des ordres de grandeur, en lieu et place des données chiffrées dans les décisions ou avis rendus publics est une pratique reconnue, notamment de la part d'autres autorités de régulation ou de concurrence. A titre d'exemple, dans ses lignes directrices relatives au contrôle des concentrations, l'Autorité de la concurrence indique :

« 242. Les demandes d'occultation [relatives au secret des affaires] peuvent notamment porter sur :

- les informations non chiffrées qui auraient par exemple trait à des secrets de fabrication, des secrets industriels, à l'organisation interne ou à la stratégie commerciale de l'entreprise ;

- les données chiffrées : chiffre d'affaires qui ne sont pas publiques, les parts de marché, nombre de salariés, informations financières (coût de production, prix de revient, marges, projets d'investissement, ...), délais de réalisation des engagements structurels ; sauf cas particulier, les parts de marché sont remplacées par les fourchettes suivantes :

- entre 0 et 4,99 % : [0-5]%

- entre 5,0 et 9,99 % : [5-10]%
- entre 10,0 et 19,99 % : [10-20]%
- entre 20,0 et 29,99 % : [20-30]%
- entre 30,0 et 39,99 % : [30-40]%
- etc ...

- pour tenir compte des intérêts légitimes de tiers à ce que leurs secrets d'affaires ne soient pas divulgués, le service des concentrations peut également occulter ou remplacer par des fourchettes des mentions qui ne lui auraient pas été signalées par les parties notifiantes » (page 67).

En outre, la possibilité de remplacer les données chiffrées par des ordres de grandeur indicatifs a été explicitement admise par le rapporteur public au Conseil d'Etat dans l'affaire « Région PACA c/ ARAF » (conclusions Xavier Domino sur CE, 30 janvier 2015, req. n° 374 022, AJDA 2015, page 875).

En conséquence, rien ne conduit l'Autorité à remettre en cause sa pratique, décrite dans le projet de lignes directrices et confirmée au point 61 du document définitivement adopté.

Par ailleurs, il est rappelé que les AOT n'ont aucun droit de regard sur la publication des informations ou des fourchettes, qui relève de la seule responsabilité de l'Autorité. Si, en application des articles 39 et 11 du règlement intérieur de l'Autorité, celle-ci les informe, lors de la notification de l'avis, de la possibilité de former une demande au titre du secret des affaires, cette demande ne présume en rien de la position qui sera retenue en définitive. L'occultation ou le remplacement des données chiffrées par des ordres de grandeur relève *in fine* de la seule responsabilité de l'Autorité (CE, 9 mai 2001, Société Chep France SA, req. n° 231 320, pub. au Leb.).

6.3. Sur le réexamen des décisions antérieures de l'AOT sur la liaison

Résumé des contributions

La région Grand Est souhaite savoir dans quelles conditions une AOT peut demander un réexamen des décisions, sur quelle base et dans quel délai.

FlixBus souhaite également obtenir une précision sur la possibilité pour une AOT, qui avait précédemment interdit une liaison, de revenir sur cette décision d'interdiction à l'occasion d'une nouvelle déclaration.

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

Les conditions de réexamen des décisions antérieures de l'AOT sont précisées au second alinéa de l'article 31-15 du décret 85-891 modifié.

En premier lieu, l'initiative du réexamen des décisions de limitation ou d'interdiction existantes appartient à la seule autorité organisatrice de transport, l'Autorité ne pouvant procéder d'office à un tel réexamen.

En deuxième lieu, le réexamen d'une décision, c'est-à-dire une modification des règles d'interdiction ou de limitation existantes, concernant un service sur une liaison donnée ne peut intervenir qu'à l'occasion de la déclaration d'un nouveau service sur cette même liaison. La modification de cette décision ne peut intervenir qu'à la même date que la décision portant sur le nouveau service.

En troisième lieu, seul un service ayant fait l'objet d'une décision peut être concerné par cette procédure de réexamen. En conséquence, un service régulièrement déclaré et n'ayant pas fait l'objet d'une décision de limitation ou d'interdiction (soit parce qu'aucune AOT n'a saisi l'Autorité pour avis d'un projet de décision d'interdiction ou de limitation, soit parce que l'Autorité a rendu un avis défavorable à un tel projet de décision) ne peut faire l'objet d'une décision d'interdiction ou de limitation à l'occasion de la déclaration d'un nouveau service, de telle sorte que le premier service peut continuer à être exploité sans restriction.