

**FICHE 1 – TABLEAU DE SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS DE L’AUTORITÉ**

Axes d’amélioration	Recommandations
<p><b>Refondre les conditions d’accès au marché</b></p>	<p><u>Recommandation n° 1</u> : supprimer les contraintes du cabotage, tenant à l’inscription du service intérieur dans un service international et aux limites de chiffre d’affaires et de nombre de passagers nationaux</p> <p><u>Recommandation n° 2</u> : simplifier la procédure d’accès au marché des services réguliers de transport longue distance par autocar :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ autorisation de plein droit pour les liaisons de plus de 200 km</li> <li>○ examen de l’atteinte à l’équilibre économique réservé aux liaisons de moins de 200 km</li> <li>○ publicité des avis d’opposition des régions et des décisions</li> </ul> <p><u>Recommandation n° 3</u> : clarifier l’examen de l’atteinte à l’équilibre économique d’offres conventionnées préexistantes, en trois étapes :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. vérification d’un service conventionné préexistant</li> <li>2. démonstration d’une concurrence potentielle</li> <li>3. démonstration d’une atteinte à la viabilité de la ligne conventionnée (analyse de report et impact financier)</li> </ol> <p><u>Recommandation n° 4</u> : prévoir la possibilité pour les entreprises fournissant des services réguliers de transport de longue distance par autocar de desservir des villes situées au sein d’une même région administrative ; habiliter les régions comme service autorisateur selon les modalités prévues aux recommandations 2 et 3</p>
<p><b>Améliorer l’accès aux informations relatives aux transports</b></p>	<p><u>Recommandation n° 5</u> : renforcer les obligations de collecte et de fourniture par les exploitants conventionnés des données liées aux transports (fréquentation, recettes et charges)</p>
<p><b>Clarifier les modalités d’accès aux gares routières</b></p>	<p><u>Recommandation n° 6</u> : procéder à un recensement des principales gares routières, identifier les entités responsables de leur accès et centraliser leurs coordonnées</p> <p><u>Recommandation n° 7</u> : consacrer le principe d’un droit d’accès aux gares équitable, non discriminatoire et dans des conditions transparentes, opposable à leur gestionnaire</p> <p><u>Recommandation n° 8</u> : refondre le cadre réglementaire applicable aux gares routières de voyageurs et équipements associés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Prévoir une redéfinition des différents types d’équipements</li> <li>○ Clarifier les responsabilités des différentes entités publiques impliquées</li> <li>○ Préciser et uniformiser les conditions techniques et financières d’accès à ces équipements</li> </ul>
<p><b>Confier le contrôle des conditions d’accès au marché à un régulateur multimodal</b></p>	<p><u>Recommandation n° 9</u> : instituer une autorité administrative indépendante compétente en matière de transport ferroviaire et routier, dotée du pouvoir de délivrer les autorisations, mais aussi de régler les différends liés à l’accès aux gares ferroviaires et routières, de collecter et de centraliser les données liées à ces deux modes de transport.</p>

## **FICHE 2 : LES AVANTAGES DU TRANSPORT INTERRÉGIONAL PAR AUTOCAR**

Le développement de l'offre de transport par autocar permettrait de mieux se déplacer sur le territoire grâce à des tarifs compétitifs et un maillage plus serré du réseau de transports collectifs terrestres. Il permettrait en outre des créations d'emplois, sans effets adverses sur l'environnement.

### **Des gains de pouvoir d'achat et une diversification de l'offre de transports collectifs, au bénéfice des consommateurs à revenus modestes**

Du point de vue des consommateurs, le premier intérêt de l'ouverture du marché du transport interrégional par autocar est la création d'une offre de transport à des prix plus compétitifs que ceux proposés par les autres modes de transport. Par exemple, l'Autorité a pu relever, sur les 10 liaisons les plus fréquentées par les usagers du transport en autocar, qu'en moyenne les billets de train TGV sont deux fois plus chers que les billets d'autocar<sup>1</sup>.

Malgré un handicap manifeste en termes de temps de trajet, le transport par autocar est susceptible de démocratiser le transport longue distance. Il attire notamment une clientèle ayant un pouvoir d'achat limité (étudiants, seniors, etc.), qui ne voyagerait sans doute pas si le train, l'avion ou la voiture constituaient les seules alternatives. Actuellement, on estime que 20 à 30% des usagers des lignes interrégionales desservies par autocar n'auraient pas voyagé en l'absence d'une telle offre et que plus de 40% des passagers de ces lignes ont moins de 26 ans.

Par ailleurs, on constate une stabilité des prix des billets d'autocar, en contraste avec la variabilité du prix des billets des autres modes de transport selon les dates de réservation et de départ.

### **Une offre dense et flexible**

Outre cet avantage tarifaire indéniable, l'autocar permet une desserte point à point sans correspondance contrainte par des infrastructures lourdes. Un réseau plus étendu et des villes plus petites peuvent donc être couverts par des lignes régulières d'autocar, à un prix accessible au plus grand nombre.

De plus, l'offre peut s'adapter facilement à la demande des voyageurs, grâce à la souplesse de déploiement de l'autocar.

### **Un mode de transport plus complémentaire que concurrent du train**

L'autocar vise une clientèle peu sensible au temps de parcours mais fortement sensible au prix. De plus, la capacité de transport (nombre de places assises) d'un autocar est bien plus faible que celle d'un train, ce qui explique que la concurrence entre l'autocar et le train sur les liaisons interrégionales est pour le moins limitée. Ces deux modes de transport apparaissent donc plus complémentaires que concurrents.

### **Des gains pour la collectivité**

Du point de vue des PME qui souhaiteraient exploiter des services routiers de transport collectif, des flux de trafic bien plus faibles peuvent suffire à soutenir une exploitation financièrement rentable, à la différence de la situation prévalant dans le transport ferroviaire. Des gains en termes d'emploi sont donc à attendre du développement du marché du transport par autocar. En outre, sur les liaisons à faible densité de trafic, l'efficacité énergétique de l'autocar est meilleure que celle du train<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Par exemple, sur la liaison Paris-Lyon, le prix d'un billet aller retour de TGV peut aller de 96 euros à 186 euros, d'après la méthodologie de relevé de tarifs utilisée lors de l'enquête, quand le prix d'un billet aller retour en autocar sur la même liaison varie entre 47 et 62 euros pour Eurolines et entre 70 et 78 euros pour iDBUS.

<sup>2</sup> Etude ADEME 2008

### FICHE N°3 – LE CADRE RÉGLEMENTAIRE ACTUEL : LE CABOTAGE

#### Le cadre actuel des lignes interrégionales : le « cabotage » sur ligne internationale

En l'état actuel de la législation, les services de transport interrégional par autocar ne peuvent être mis en place en France que dans le cadre :

- soit du transport « conventionné », c'est-à-dire des conventions entre des autorités organisatrices de transports (« AOT » : départements, régions et Etat) et des transporteurs,
- soit du « cabotage », autorisé depuis 2011. Le droit au cabotage, prévu par un règlement européen de 2009, permet aux transporteurs internationaux de fournir un service « intérieur » (origine et destination du parcours situés dans le même pays) sur une ligne transfrontalière. Ce service est soumis à autorisation préalable de l'Etat et, une fois autorisé, les passagers « en cabotage » doivent représenter moins de 50 % de l'ensemble des passagers, et générer moins de 50 % du chiffre d'affaires de cette ligne internationale. Les dessertes nationales au sein d'une même région administrative sont en outre interdites.

*Exemple de cabotage : un trajet en autocar entre Lille et Paris peut être effectué sur une ligne internationale entre Bruxelles et Paris.*

La contrainte d'inscription dans une ligne internationale tend à limiter l'offre de transport longue distance par autocar à certaines parties du territoire, certaines communes et populations proches des frontières. Les limitations de chiffre d'affaires et de nombre de voyageurs compliquent également l'activité.

#### Un régime d'autorisation administrative insatisfaisant

Les offres de cabotage sont soumises à une autorisation préalable du ministère des transports. Celui-ci refuse environ 40 % des demandes d'ouverture de lignes d'autocars. La principale condition préalable pour obtenir une autorisation est de ne pas porter atteinte à l'équilibre économique d'une ligne conventionnée préexistante, notamment ferroviaire.

Les modalités de cet examen préalable ne sont cependant pas assez précises.

Le ministère des transports s'appuie fortement sur les avis des régions et départements pour accorder ou refuser une autorisation. Or ces AOT connaissent d'importantes carences de données liées aux transports (flux de voyageurs selon les modes de transport et les destinations, recettes et coûts des offres conventionnées, projections de reports de voyageurs, etc.) pour apprécier l'atteinte possible à l'équilibre économique des offres qu'elles organisent. De plus, les méthodes d'analyse, quand elles sont précisées, varient selon les AOT.

L'Autorité de la concurrence relève un écart entre, d'un côté, les critères légal d'examen des demandes d'autorisation d'exploitation d'une liaison par autocar et, de l'autre, la pratique administrative. Au final, la procédure d'autorisation préalable des liaisons de cabotage est longue, opaque et aléatoire, et les refus ne sont pas motivés, ce qui nuit fortement au développement des offres d'autocar longue distance.

## FICHE N°4 – COMPARAISONS EUROPÉENNES

### **Une large variété d'organisation des marchés de transports par autocars**

Les différents États membres de l'Union européenne présentent un vaste éventail de situations en matière d'autocar « longue distance ». La législation européenne est moins complète et moins contraignante que pour d'autres secteurs ou modes de transports. Le secteur est de fait très fragmenté : en termes de réglementation et d'autorités organisatrices (depuis les conseils municipaux jusqu'aux ministères nationaux), de tailles et de types d'opérateurs (d'entreprises locales jusqu'aux acteurs multinationaux et intégrés), de types et de gammes de services de transport (services réguliers interurbains, services de transport scolaire, liaisons à la demande et touristiques, etc.), qui varient notamment en fonction des distances ou encore de l'importance des réseaux ferroviaires.

Les définitions des services varient également fortement selon les États membres. Ainsi la distinction entre autobus (« bus ») et autocar (« coach ») est peu répandue. Autre limite : les statistiques nationales intègrent différemment le transport scolaire. En conséquence, la disponibilité et la fiabilité des statistiques sont faibles, en particulier sur les sous-segments du marché et notamment sur la longue distance.

Au-delà de l'information quantitative sur les marchés, **une approche typologique des modes d'organisation est possible, tendant d'abord à distinguer deux grandes familles : les États privilégiant l'initiative privée (marchés « déréglementés ») et ceux privilégiant l'organisation publique (marchés « réglementés »)**, avec, entre les deux, les États recourant à un système de « franchises » ou de concessions : des autorisations de longue durée avec droits exclusifs, délivrées à l'issue de procédures de mise en concurrence (concurrence « pour le marché »).

Selon cette approche, la situation dans les États membres les plus emblématiques est la suivante :

État membre	Réglementé	(concessions)	Déréglementé
France	✓		
Grèce	✓		
Espagne		✓	
Roumanie		✓	
Italie		✓ (en transition)	✓ (en transition)
Royaume-Uni			✓
Allemagne			✓ (sauf <50 km)
Suède			✓
Pologne			✓ (partiellement)

.../...

Le tableau ci-dessous présente le cadre réglementaire ainsi que les caractéristiques du marché dans 5 pays européens :

	<b>Cadre réglementaire</b>	<b>Caractéristiques du marché</b>
<b>Grande-Bretagne</b>	Déréglementé (1985)	30 millions de voyageurs ; 4% des voyages de longue distance (2012) Fortement concentré
<b>Allemagne</b>	Déréglementé (2013), sauf pour les liaisons < 50 km	194 liaisons interurbaines ; projection de 5 % de part modale (2013) 70 opérateurs ; 4 d'ampleur nationale
<b>Espagne</b>	Concessions exclusives	94 concessions nationales (longueur moyenne de 800 km), 3 600 points de desserte ; 32 millions de voyageurs (2012) Marché atomisé et hétérogène (1 448 franchises dont 108 nationales ; 3 678 entreprises ; 15 % du marché aux 5 premiers groupes) ; mature voire en déclin ; services non subventionnés
<b>Suède</b>	Déréglementé (1999), mais les autorités régionales peuvent limiter ou agir sur l'organisation du service	Une trentaine d'opérateurs interrégionaux ; marché dominé par Swebus/Nobina (2 millions de passagers par an) L'autocar interrégional représente environ 5% du nombre de déplacements interurbains et 6% du nombre de voyageurs-kilomètres (2006/2006)
<b>Norvège</b>	Déréglementé (années 90), mais les autorités régionales peuvent limiter ou agir sur l'organisation du service	Subventionnements importants ; participations croisées et des coopérations nombreuses ; marché concentré dominé par <i>Nor-Way Bussekspress</i> impliquant l'opérateur historique