

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.