

Transport par autocar

Publié le 27 février 2013

Quelques mois après l'ouverture à la concurrence du transport interrégional par autocar, l'Autorité de la concurrence lance une enquête sectorielle afin d'examiner si le fonctionnement de la concurrence y est optimal.

Jusqu'en 2011, les liaisons régulières de transport interrégional par autocar étaient très peu développées en France. Les assouplissements des conditions d'ouverture des lignes, intervenus en 2011, ont permis d'ouvrir le marché : 230 liaisons interrégionales ont été autorisées et 270 demandes d'ouverture de lignes étaient en cours d'examen fin 2012. Plusieurs opérateurs se sont ainsi lancés sur ce marché : Eurolines (filiale de Veolia Environnement), Megabus (filiale du britannique Stagecoach), iDBUS (SNCF) ou encore Starshippers (créé par l'association de transporteurs indépendants Réunir).

En se saisissant du fonctionnement de la concurrence sur ce marché naissant mais dynamique, l'Autorité de la concurrence entend évaluer les conditions actuelles de la concurrence ainsi que la façon dont elle pourrait être davantage encouragée au bénéfice des consommateurs.

Un moyen de transport peu coûteux, séduisant les jeunes et les personnes à revenu modeste, mais peu développé en France

Le transport par autocar propose des prix compétitifs qui en font un moyen de transport peu onéreux, notamment par rapport au train. A titre d'exemple, en janvier 2013, un billet aller-retour Paris – Lille en autocar était proposé par les deux compagnies proposant cette liaison (iDBUS et Eurolines) à un prix compris entre 18 euros et 48 euros¹.

De tels prix sont susceptibles d'intéresser une population aux revenus modestes, comme par exemple les étudiants. Une étude clientèle réalisée par Eurolines indique ainsi que, sur ses lignes, 42 % des passagers ont moins de 26 ans.

Dans son enquête, l'Autorité cherchera à comprendre les raisons pour lesquelles ce moyen de transport n'est pas aussi développé en France (2 % seulement des déplacements longue distance) que chez nos voisins (Royaume-Uni, Suède, Espagne). Elle se posera quatre questions principales.

Les questions étudiées

Le régime d'autorisation encadrant les ouvertures de lignes est-il trop contraignant ?

Si le marché a pu s'ouvrir, les ouvertures de ligne restent soumises à une autorisation de l'État et sont conditionnées : les départs et terminus des lignes doivent relier deux villes européennes et les dessertes intérieures ne doivent pas concurrencer les liaisons publiques déjà existantes comme par exemple les lignes TET (trains d'équilibre du territoire reliant plusieurs régions). Aussi, l'Autorité se demandera si ce régime d'autorisation constitue un frein à l'entrée des autocaristes sur le marché. Elle analysera ainsi dans quelle mesure le subventionnement de lignes ferroviaires peut limiter l'ouverture de lignes de transport routier.

L'ouverture à la concurrence doit-elle être élargie aux lignes intérieures ?

Actuellement, seul le cabotage est autorisé c'est-à-dire que les dessertes entre deux villes françaises sont uniquement possibles si elles sont intégrées à des lignes internationales (par exemple, Paris-Lille-Amsterdam). Les lignes domestiques (par exemple, Paris-Lille ou Lyon-Marseille) ne sont pas autorisées. Dans son enquête, l'Autorité examinera dans quelle mesure le marché pourrait être ouvert plus largement aux lignes domestiques et ce au bénéfice du consommateur.

L'égalité des chances est-elle garantie entre tous les opérateurs potentiellement intéressés ?

L'Autorité se demandera si les entreprises multimodales, comme la SNCF, disposent d'avantages concurrentiels susceptibles de dissuader l'entrée d'autres opérateurs ou de renforcer leur position sur ce marché naissant. A cet égard, on note que la SNCF, opérateur historique de transport ferroviaire, a diversifié ses activités et opère sur de nombreux autres marchés dont celui du transport urbain de voyageurs (via sa filiale Keolis).

Dans quelles conditions les autocaristes peuvent-ils se regrouper ?

Enfin, l'Autorité étudiera la question des groupements entre autocaristes. Si une telle coopération peut leur permettre de mutualiser certaines compétences (comme l'information aux voyageurs et la vente de billets), elle ne doit pas être le support d'ententes notamment de répartition de marchés.

Une consultation publique à l'automne

L'Autorité de la concurrence organisera une consultation publique à l'automne avant de rendre son avis qui pourra éventuellement être assorti de recommandations.

(1) Tarif pour un aller le 28 janvier 2013 et un retour le 30 janvier 2013.

> Consulter la décision n° 13-SOA-02 du 26 février 2013 relative à une saisine d'office pour avis concernant le fonctionnement concurrentiel du marché du transport interrégional régulier par autocar

Contact(s)

Yannick Le Dorze
Adjoint à la directrice de la
communication
01 55 04 02 14
[Contacter par mail](#)