

# Le marché du transport régulier longue distance par autocar

Le marché du transport régulier longue distance par autocar est un marché naissant en France sur lequel peu de données existent à l'heure actuelle. Ce n'est qu'en 2011 qu'une transposition de la réglementation européenne a partiellement ouvert le marché en donnant la possibilité aux opérateurs de fournir des services de « cabotage ». Le cabotage consiste à transporter des personnes entre deux points du territoire national, mais uniquement dans le cadre d'une liaison internationale régulière. Seules deux entreprises opèrent à l'heure actuelle en France :

**Eurolines (groupe Transdev)** qui est un opérateur majeur du transport international par autocar et **IDbus (groupe SNCF)**.

Le transport par autocar est donc pour l'instant largement sous-développé en France :

- il occupe encore une très faible part du transport de voyageurs (environ 110 000 voyageurs en 2013, soit, 0,0005 % des voyages longue distance).
- 50 % seulement des préfectures de départements disposent de gares routières satisfaisant à des critères de définition minimaux (confort, présence humaine, signalétique, etc.).

À titre de comparaison, dans des pays où le marché du transport par autocar est ouvert plus largement, comme la Grande-Bretagne ou la Suède, ce mode représente respectivement 4 % et 5 % des voyages de longue distance.

Diversifier l'offre de transport, pour combler un vide

Les éléments recueillis lors de l'instruction et le succès de ce mode de transport chez nos voisins européens mettent en évidence que l'autocar est susceptible d'intéresser une clientèle peu sensible au temps de parcours et/ou à revenus modestes comme les juniors et les personnes retraitées, et qui ne voyagent pas actuellement en raison du coût élevé du train, de l'avion ou de la voiture. C'est ce que l'on appelle « l'effet d'induction » : loin de venir concurrencer le train, l'autocar pourrait au contraire contribuer à un élargissement du marché dans des proportions non négligeables (entre 20 et 30 %). Le développement et le succès de la pratique du covoiturage en France depuis quelques années montrent bien la réalité d'une demande aujourd'hui mal satisfaite. Des études de clientèle réalisées par les opérateurs présents sur le marché français indiquent que plus de 40 % des passagers en cabotage ont moins de 26 ans. Comme cela a été le cas dans le secteur aérien avec l'arrivée du low-cost, l'ouverture du marché de l'autocar longue distance se traduirait donc par une augmentation du trafic.

Dans un avis rendu public le 27 Février 2014, l'Autorité de la concurrence s'est saisie d'office du sujet en Février 2013 et a analysé le fonctionnement du secteur du transport à longue distance par autocar et à proposer des solutions pour libéraliser ce marché à fort potentiel de croissance. **SON AVIS SOULIGNE L'EXISTENCE D'UNE DEMANDE AUJOURD'HUI MAL SATISFAITE ET DESSINE LES CONDITIONS D'UN DÉVELOPPEMENT DU MARCHÉ.**

Avis 14-A-05 du 27 février 2014 relatif au fonctionnement concurrentiel du marché du transport interrégional régulier par autocar, [www.autoritedelaconcurrence.fr](http://www.autoritedelaconcurrence.fr) . Auto-saisine pour avis le 26 février 2013.

Le premier intérêt de l'ouverture du marché du transport interurbain par autocar est la création d'une offre de transport à des prix plus compétitifs que ceux proposés par les autres moyens de transport. Le coût moyen de transport par autocar est estimé par les opérateurs à environ 2,20 € par kilomètre ce qui rend ce mode transport plus compétitif que le train qui se situe en France à plus de 22 € par kilomètre, jusqu'à dix fois plus cher en moyenne. Les constatations que l'on observe dans les pays voisins où le transport par autocar est beaucoup plus développé qu'en France, ainsi en Grande-Bretagne et en Suède, démontrent que les prix des billets de transport par autocar sont significativement inférieurs à ceux des billets de train, de l'ordre de 50 %....et stables : les relevés de tarifs effectués mettent également en évidence une plus grande stabilité des prix des billets d'autocar. On constate en effet que contrairement au train, les prix ne varient pas (ou peu) selon que le client réserve son billet très à l'avance ou quelques heures avant le départ.

Dans son avis, l'Autorité estime que le développement du transport régulier par autocar en France peut bénéficier à la collectivité dans son ensemble et pas seulement aux usagers de ce mode de transport. En témoignent des études (OPCA Transports et DGEPPF, août 2013) qui anticipent un taux de croissance du nombre d'emplois dans ce secteur compris entre 1,5 à 3 % par an à horizon 2020.

Une étude récente menée par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie rend compte des bonnes performances énergétiques du transport par autocar au regard du nombre de voyageurs transportés. Ainsi, dans son avis, l'Autorité retient que les émissions de gaz à effet de serre des trains grandes lignes chargés à 15 % sont supérieures à celles des autocars chargés à 80 %, ce qui ne serait pas un cas d'école car 37 % des liaisons ferroviaires interrégionales transportent moins de 12 voyageurs par jour.

Aux termes de son enquête sectorielle, l'Autorité souligne les fortes contraintes d'exploitation qui limitent la qualité de l'offre et constituent un frein réel au développement des voyages longue distance par autocar. Tout d'abord, les offres de cabotage sont soumises à une autorisation préalable du ministère des Transports souvent très longue à obtenir (7 mois en moyenne, certains demandeurs pouvant attendre jusqu'à 18 mois). Dans 40 % des cas, les demandes d'ouverture de service sont refusées par l'État qui invoque une atteinte à l'équilibre économique d'une ligne conventionnée préexistante. 17 % des demandes refusées concernent des liaisons pour lesquelles il n'existe pas d'offre ferroviaire conventionnée du tout !





#### Des contraintes artificielles :

Des limitations de chiffre d'affaires et de nombre de voyageurs compliquent encore l'activité. Entre deux arrêts du territoire national desservi, le nombre de voyageurs sur une desserte intérieure doit être inférieur à 50 % du nombre total de voyageurs concernés par ce service, ce qui amène en pratique les autocaristes à refuser des voyageurs alors que le car n'est pas rempli. Enfin, les dessertes de cabotage routier doivent concerner au moins deux régions : il est interdit au transporteur de laisser monter et descendre des passagers nationaux entre deux arrêts au sein d'une même région.

#### Les avantages du développement de l'autocar en France

Le billet d'autocar est en moyenne 2 fois moins cher que le billet TGV

Comme exemple de relevé de prix : Pour un trajet Paris – Lille, le bus est déjà 30% moins cher que le train Intercités.

Temps de trajet Paris-Lille : Le train est effectivement plus rapide que l'autocar qui mets près de trois fois plus de temps sur Paris – Lille qu'un TGV. Cependant le bus peut adapter sa desserte et varier ses points d'arrêts pour coller à la demande.

#### Cadre réglementaire ailleurs ? L'exemple allemand

Jusqu'en 2013, le cadre réglementaire du marché allemand du transport régulier par autocar limitait l'offre de services routiers aux liaisons non servies par le transport ferroviaire, ce qui, compte tenu de la densité du réseau ferré allemand, a rendu impossible le développement du transport par autocar. Ce cadre, explicitement conçu pour protéger l'opérateur ferroviaire historique, Deutsche Bundesbahn, a été profondément modifié en janvier 2013. Depuis cette date, l'ouverture de services de transport par autocar est autorisée pour toutes les liaisons de plus de 50 kilomètres. Près de 70 opérateurs sont désormais actifs sur le marché et 4 opérateurs d'envergure nationale se partageraient, d'après les estimations existantes, environ 70 % du marché. Le marché allemand devrait ainsi attirer rapidement de nombreux opérateurs. Pour l'heure, les projections existantes font état d'une baisse attendue de 30 % du prix des billets de transport par autocar du fait de la déréglementation et de l'entrée sur le marché d'autocaristes positionnés sur le segment « low cost » comme Flixbus.

#### Entre logique de service public et logique d'ouverture du marché : des autorisations de lignes d'autocar longue distance

Ouvrir des services par autocar sur l'ensemble du territoire, en conciliant à la fois le développement de services routiers interrégionaux (autocar longue distance) et le maintien des services publics infrarégionaux, organisés par les régions dans le cadre de services de transport conventionnés, voilà l'équilibre que souhaite l'Autorité de la Concurrence ; l'ouverture du marché se ferait sur la base d'un régime d'autorisation, et non sur celle d'une liberté totale d'exercice.

#### Des mesures complémentaires

*« Nous avons réalisé une étude sur les gares routières dans notre pays. Le constat est clair : nous avons perdu 50% de nos gares routières, l'intermodalité, cheval de bataille des transports publics, ne s'est pas suffisamment faite avec le transport routier de voyageurs »* indique Michel Seyt, le Président de la FNTV.

Le développement plus large de services routiers longue distance nécessitera également une révision du cadre juridique des gares routières.

La mise en place d'un régulateur sectoriel indépendant, proposée par l'Autorité de la Concurrence, devrait permettre d'assurer une concurrence équitable entre les modes de transport et de garantir un accès équitable aux gares routières. Le mot d'ordre de la Fédération : *« La question ne se pose plus de savoir si le transport par autocar longue distance est en mesure d'offrir un service de qualité aux voyageurs, la question est aujourd'hui de savoir quand ces préconisations seront reprises par les pouvoirs publics ; notre pays a acquis un retard en la matière, par rapport aux autres pays européens, qu'il est urgent de combler ».*