

Version publique du document
expurgée des éléments couverts par des secrets protégés par la loi : [] ou [fourchette]

Avis n° 2017-004 du 18 janvier 2017

relatif à la saisine transmise par l'Autorité de la concurrence en vue du traitement d'une plainte relative à un abus de position dominante sur le marché des services librement organisés de transport par autocar

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ci-après « l'Autorité »),

Saisie par l'Autorité de la concurrence en application de l'article L. 1264-15 du code des transports par un courrier enregistré au greffe de l'Autorité le 5 décembre 2016 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 1264-15, L. 3111-22 et suivants ;

Vu les décisions de l'Autorité n° 2015-043 du 2 décembre 2015 relative à la transmission trimestrielle d'informations par les entreprises du secteur des transports routiers interurbains de personnes et n° 2016-077 du 25 mai 2016 relative à la transmission d'informations complémentaires relatives au secteur des services réguliers interurbains de transport routier de personnes ;

Après en avoir délibéré le 18 janvier 2017 ;

ÉMET L'AVIS SUIVANT

1. CADRE JURIDIQUE ET CONTEXTE DE LA SAISINE

1. En vertu de l'article L. 3111-22 du code des transports, l'Autorité est chargée de concourir au « *bon fonctionnement du marché* » des services réguliers interurbains de transport routier de personnes. Elle établit chaque année, conformément à l'article L. 3111-23 du code des transports, un rapport portant sur les services de transport public routier de personnes librement organisés, qui comprend, notamment, une évaluation de l'offre globale de transports interurbains existante et rend compte des investigations menées et des décisions adoptées par l'Autorité dans l'accomplissement de ses missions dans ce secteur.
2. En application de l'article L. 1264-15 du code des transports, l'Autorité de la concurrence peut saisir l'Autorité, pour avis, de toute question relative au secteur des services de transport routier de personnes, notamment lorsqu'elle est elle-même saisie, dans le cadre des compétences qui lui sont

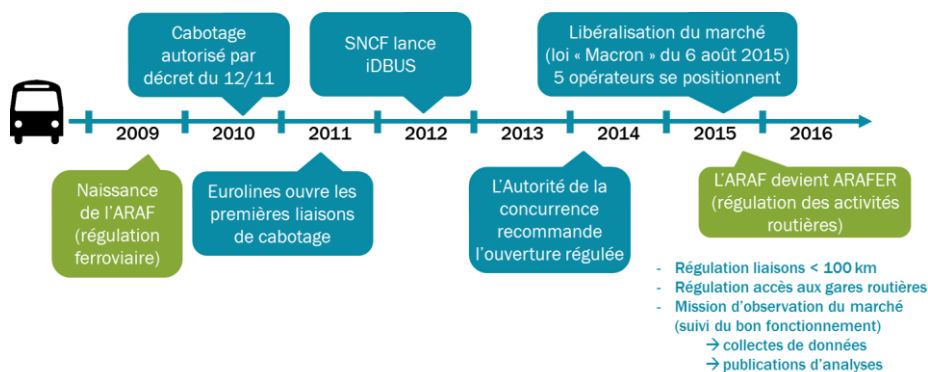
dévolues, de pratiques anticoncurrentielles. Lorsqu'elle est consultée dans ce cadre, l'Autorité joint à son avis « tous les éléments utiles à l'instruction de l'affaire qui sont en sa possession ».

3. Par une saisine enregistrée le 5 décembre 2016 au greffe de l'Autorité, l'Autorité de la concurrence a transmis pour avis à l'Autorité une copie de la saisine, en date du 18 novembre 2016, enregistrée sous les numéros 16/0098 F et 16/0099 M, présentée pour la société Transdev Group et « relative à des pratiques d'abus de position dominante mises en œuvre par la Société nationale des chemins de Fer, SNCF Mobilités, SNCF Voyages Développement et SNCF-C6 sur le marché émergent du transport interurbain régulier par autocar ». Cette saisine vise à faire constater, cesser et sanctionner des abus de position dominante qui seraient pratiqués par les établissements publics SNCF et SNCF Mobilités, de même que par les sociétés SNCF Voyages Développement et SNCF C6 (Ouibus).
4. Le présent avis est émis par l'Autorité en vue de porter à la connaissance de l'Autorité de la concurrence des éléments, principalement de fait, qu'elle détient et qui sont susceptibles de l'éclairer dans le traitement de cette plainte.

2. RAPPEL DU CONTEXTE DE LA LIBERALISATION DU MARCHÉ DU TRANSPORT DE VOYAGEURS PAR AUTOCAR ET DES PRINCIPAUX FAITS ET CHIFFRES

5. La loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques a libéralisé le transport régulier de voyageurs par autocar en France pour toute liaison supérieure à 100 kilomètres. Auparavant, seule l'activité dite de cabotage¹ était autorisée dans le cadre de lignes régulières internationales. L'Autorité concourt au bon fonctionnement et à l'observation de ce marché dans sa globalité. Elle régule par ailleurs l'accès aux gares routières et l'ouverture des liaisons inférieures à 100 kilomètres en veillant à l'équilibre économique des services conventionnés.

Figure 1 : Contexte préalable à la libéralisation du marché domestique du transport routier de personnes



6. En application de la décision n° 2015-043 du 2 décembre 2015 adoptée sur la base des articles L. 3111-24 et L. 1264-2 (ancien article L. 2135-2) du code des transports, les opérateurs de ces nouveaux services librement organisés de transport par autocar transmettent trimestriellement à l'Autorité des informations relatives à leur activité. Ces informations permettent d'effectuer un suivi régulier du développement de ce nouveau marché au plan national et contribuent donc au développement de l'analyse de la concurrence intermodale (rail/route) que réalise l'Autorité. Les informations collectées concernent uniquement le transport domestique, c'est-à-dire les trajets dont l'origine et la destination sont situées en France, y compris les anciennes liaisons de cabotage.

¹ Par décret n° 2010-1388 du 12/11/2010 pris en application du règlement (CE) n° 1073/2009 du 21/09/2009.

7. Des informations complémentaires sur les résultats financiers agrégés et la qualité de service sont collectées annuellement au titre de la décision n° 2016-077 du 25 mai 2016.
8. Dès la libéralisation du marché en août 2015, cinq opérateurs disposant déjà d'un réseau de lignes régulières internationales se sont positionnés. Ces opérateurs étaient, par ordre alphabétique, les suivants :
- Eurolines/Isilines² (Groupe Transdev)
 - Flixbus (société allemande³)
 - Megabus (Groupe écossais Stagecoach)
 - Ouibus (Groupe SNCF)
 - Starshipper (marque développée par le Groupement de PME « Réunir », devenue S.A.S. en décembre 2015).
9. Le développement commercial a été intense dès les premiers mois et a permis de doubler le réseau commercialisé dès la fin 2015 par rapport à la situation qui prévalait antérieurement à la libéralisation : 136 villes étaient desservies et 689 liaisons⁴ commercialisées fin 2015, contre 62 villes et 310 liaisons de cabotage ouvertes avant la libéralisation.
10. Le marché a connu deux opérations de concentration au cours du 3^{ème} trimestre 2016, soit près d'un an après sa libéralisation :
- au 1^{er} juillet 2016, les activités commerciales de Megabus en Europe Continentale ont été rachetées par Flixbus, Megabus restant l'exploitant⁵ des lignes concernées en sous-traitance de Flixbus ;
 - au 24 juillet 2016, Starshipper s'est rapproché de Ouibus qui a conclu avec Starshipper un contrat de franchise⁶ d'une durée de 10 ans.
11. A titre comparatif, sur le marché allemand, libéralisé en janvier 2013, les premières évolutions structurelles significatives ont eu lieu en octobre 2014 avec, d'une part, la cessation d'activité de l'opérateur « City2City » filiale du groupe anglais National Express Group et, d'autre part, la fin de la collaboration entre ADAC (qui se retire) et Deutsche Post (qui poursuit seul), l'opérateur « ADAC-Postbus » devenant « Postbus »⁷. Puis, en janvier 2015, a été opérée la première concentration avec le rapprochement de Flixbus et de Meinfernbus. Enfin, l'opérateur BLB (Berlin Linien Bus), filiale de la Deutsche Bahn, l'entreprise ferroviaire historique allemande, a cessé son activité fin 2016 ; quelques liaisons de son offre sont intégrées par IC Bus, l'autre filiale de la Deutsche Bahn principalement en charge de transport routier international.
12. Au 30 septembre 2016, le réseau proposé en France par les 3 (ex-5) principaux opérateurs nationaux s'établit à 184 villes desservies et 1 096 liaisons commercialisées. Le maillage de l'offre s'est en effet poursuivi de manière soutenue au cours du 1^{er} trimestre 2016 puis a connu un niveau de croissance plus modéré à partir du 2^{ème} trimestre 2016. Après la phase d'expansion des 9 premiers mois, des ajustements et optimisations sur les dessertes et les fréquences de certaines lignes ont en effet été réalisés. Ces choix des opérateurs ont permis de faire progresser nettement le taux d'occupation des autocars, qui est passé de 30,2 % à 46,6 %⁸ tout en maintenant une forte croissance⁹ de la fréquentation qui a été multipliée par 3 entre le 4^{ème} trimestre 2015 et le 3^{ème} trimestre 2016¹⁰.

² Isilines est une marque commerciale créée en juin 2015 pour le marché français par la société Eurolines SA, filiale de Transdev.

³ Flixbus est une start-up créée en 2013 pour se développer sur le marché allemand, et son actionnariat est actuellement détenu par ses fondateurs, les fonds d'investissement General Atlantic et Silver Lake, ainsi que le constructeur Daimler.

⁴ Voir définition en annexe.

⁵ Megabus était un opérateur verticalement intégré possédant sa propre flotte d'autocars.

⁶ Disparition de la marque Starshipper, les autocars sont « repeints » aux couleurs de Ouibus.

⁷ Cet opérateur a été racheté par Flixbus en août 2016.

⁸ Entre le 4^{ème} trimestre 2015 et le 2^{ème} trimestre 2016

⁹ Multiplication par 3 de la fréquentation trimestrielle entre le 4^{ème} trimestre 2015 et le 3^{ème} trimestre 2016.

¹⁰ 642 000 passagers transportés au 4^{ème} trimestre 2015 et 2 millions de passagers au 3^{ème} trimestre 2016.

13. Au 30 septembre 2016, la fréquentation cumulée de ces services depuis la libéralisation atteint 5,35 millions de passagers¹¹, soit 1,86 milliard de passagers-kilomètres, sachant qu'un passager a parcouru en moyenne 349 kilomètres.
14. Le chiffre d'affaires réalisé sur le périmètre du marché national s'établit à environ 68,1 millions d'euros hors taxes depuis la libéralisation, ce qui représente une recette moyenne de 12,7 euros hors taxes par passager, ou encore 3,65 euros hors taxes rapportés aux 100 km. Pour rappel, le chiffre d'affaires s'élevait à 40 millions d'euros hors taxes au 30 juin 2016 pour 3,4 millions de passagers transportés.
15. En outre, les 5 opérateurs disposent d'une activité de transport régulier international (trajets ayant pour origine et/ou destination une ville hors de France), mais l'Autorité ne collecte pas d'informations sur ce périmètre, et ne connaît donc pas l'offre proposée par ces opérateurs ni les fréquentations et les chiffres d'affaires réalisés pour cette activité.
16. L'opération de concentration Flixbus/Megabus sur le marché français a permis à Flixbus de renforcer sa présence commerciale (fréquences et part de marché) sur les grands axes sur lesquels Megabus avait choisi de se concentrer mais n'a pas apporté de nouvelles destinations dans l'offre de Flixbus. Flixbus a néanmoins continué son développement propre au 3ème trimestre en ouvrant de nouvelles liaisons.
17. L'opération de concentration Ouibus/Starshipper a permis à Ouibus, à la faveur d'une plus grande complémentarité des offres de chaque opérateur, de diversifier son offre. Le nombre de liaisons offertes à commercialisation a en effet pratiquement doublé au 3ème trimestre en intégrant à la fois l'effet du rapprochement et la poursuite de son développement propre pour ouvrir des dessertes saisonnières.
18. Ces deux opérations de concentration ne semblent pas avoir à ce stade modifié la concurrence en offre que se livrent les principaux opérateurs nationaux. Ceux-ci, malgré leur nombre réduit à 3, continuent de se concurrencer sur environ un quart de l'offre totale de liaisons et transportent sur ce périmètre environ 85 % de la demande totale, deux ratios stables depuis le 4ème trimestre 2015 (Figure 7, Annexe 2).
19. Par ailleurs, il ressort notamment d'enquêtes de terrain réalisées par l'Autorité¹² sur le profil des voyageurs ayant utilisé ces nouveaux services que 17 % des utilisateurs d'autocars ne se seraient pas déplacés sans cette nouvelle offre de mobilité. 37 % des voyageurs auraient pris le train (dont 5 % un train TER, 8 % un train Intercités, 24 % un TGV) tandis que 25 % auraient opté pour le covoiturage, ce qui rend compte de l'existence d'une concurrence intermodale.

En prenant l'hypothèse de report du TER issue de l'enquête réalisée auprès des clients des services de transport librement organisés (5 %), environ 270.000 passagers auraient voyagé en TER en l'absence d'autocars, soit 37,8 millions de passagers-kilomètres¹³, ce qui représente une perte annuelle de trafic TER de l'ordre de 0,3 %. Pour rappel, l'Autorité, dans son premier rapport annuel sectoriel¹⁴, avait évalué à 560.000 (sur un total de 3,4 millions, soit 16 %) le nombre de passagers ayant voyagé à bord d'un autocar librement organisé sur un trajet également réalisable par un TER direct (sans correspondance), sur les 11 premiers mois suivant la libéralisation¹⁵.

20. Enfin, l'enquête auprès des voyageurs rend également compte de l'importance du numérique dans l'acte d'achat : 97 % des billets sont vendus sur internet. Cette caractéristique de ce nouveau marché résulte également du choix initialement fait par les opérateurs de se développer commercialement grâce au numérique, indépendamment de leur éventuel réseau de points de vente. Les opérateurs se

¹¹ Pour des trajets exclusivement faits en France, hors trajets internationaux ou transfrontaliers.

¹² <http://www.arafer.fr/wp-content/uploads/2017/01/Enquete-2016-mobilite-des-voyageurs-en-autocar-Arafer.pdf>

¹³ La longueur moyenne par liaison retenue est de 140 km, en cohérence avec les analyses faites dans le rapport annuel sectoriel de l'Autorité (voir note 19).

¹⁴ <http://www.arafer.fr/wp-content/uploads/2016/11/Rapport-annuel-Autocars-gares-routieres-7novembre2016.pdf>

¹⁵ Du 8 août 2015 au 30 juin 2016.

concurrentent sur ce canal notamment pour l'obtention du meilleur référencement pour faciliter l'acquisition des clients. L'efficacité des actions menées par chaque opérateur est néanmoins difficile à quantifier en l'absence de données sur l'évolution des dépenses marketing effectuées sur ce canal (achats de mots-clés ou d'espaces publicitaires, partenariats avec des sites liés à la mobilité, par exemple) et sur l'évolution de l'audience des sites internet de recherche de trajets¹⁶ et de ventes de billets (sites des opérateurs¹⁷).

3. SUR LA PRESENCE COMMERCIALE DE SNCF C6 (OUIBUS) RELATIVEMENT A SES CONCURRENTS

21. Afin d'apprécier le développement commercial des opérateurs entrés sur le marché libéralisé, dont celui de Ouibus, l'Autorité fournit une série d'éléments chiffrés présentés en Annexe 2 (Figures 5 à 12). Ces éléments permettent de retracer l'évolution de la structure de l'offre commercialisée depuis la libéralisation et d'objectiver la contribution de chaque opérateur au développement de ce marché.
22. Sur cette base, il apparaît tout d'abord que l'opérateur Eurolines/Isilines¹⁸ disposait de l'offre la plus étoffée dans les premiers mois suivants la libéralisation, à la fois en termes de diversité (nombre de liaisons commercialisées) et de volume (nombre de départs quotidiens). Au 30 septembre 2015 par exemple, soit moins de 2 mois après l'ouverture du marché, l'offre d'Eurolines/Isilines couvrait 92 % du total des liaisons¹⁹ disponibles à la commercialisation tous opérateurs confondus (Figure 6) et 63 % du total des fréquences quotidiennes avec 119 départs par jour (Figure 9). Cette situation peut notamment s'expliquer par la présence antérieure d'Eurolines sur le marché des liaisons de cabotage dans le cadre de son activité régulière de lignes internationales : 293 liaisons de cabotage étaient commercialisées par Eurolines avant la libéralisation, les premières ayant été ouvertes en 2011.
23. Au 30 septembre 2016, soit un an plus tard, c'est Flixbus qui propose l'offre de liaisons la plus diversifiée (712 liaisons, 65 % de l'offre totale) et représente 42 % du total des fréquences quotidiennes (300 départs par jour) après son rachat de Megabus²⁰. L'offre d'Eurolines/Isilines représente à cette même date 489 liaisons (couverture de 42 % de l'offre totale) et 23 % du total des fréquences quotidiennes avec 164 départs par jour (Figures 6 et 9).
24. Du 30 septembre 2015 au 30 septembre 2016, l'offre d'Eurolines/Isilines a augmenté de 38 % en volume (départs quotidiens) et de 31 % en diversité (nombre de liaisons). Dans le même temps, l'offre totale tous opérateurs confondus a crû de 279 % en volume, passant de 190 à 720 départs quotidiens, et a progressé de 170 % en diversité, passant de 406 à 1096 liaisons commercialisées. Dans ce contexte, Eurolines/Isilines n'a contribué qu'à hauteur de 8 % à la croissance du marché en volume²¹ sur la période, contre 54 % pour Flixbus (42 % + 12 % apportés par le rachat de Megabus) et 38 % pour Ouibus (26 % + 12 % issu du rapprochement avec Starshipper). Le développement commercial de Flixbus ne semble donc pas avoir été particulièrement entravé par la présence de l'opérateur Ouibus.
25. Ouibus a opté pour une stratégie de développement commercial privilégiant les grands axes, qui relie notamment les principales métropoles à Paris (figure 12) et pour lesquels la demande potentielle était sans doute la plus prometteuse, nonobstant la présence d'opérateurs concurrents et d'alternatives modales.

¹⁶ Par exemple : Voyages-sncf.com , Comparabus, ChekMyBus, Kelbillet/Kelbus, Busradar, GoEuro...

¹⁷ Contrairement à d'autres modes de transport, les trajets en autocar ne peuvent actuellement être achetés que sur le site internet de chaque opérateur. Les sites de comparaison de trajets ne réalisent pas de transactions et redirigent pour cela le client vers l'opérateur choisi.

¹⁸ Pour Eurolines, uniquement dans le cadre de son activité de cabotage.

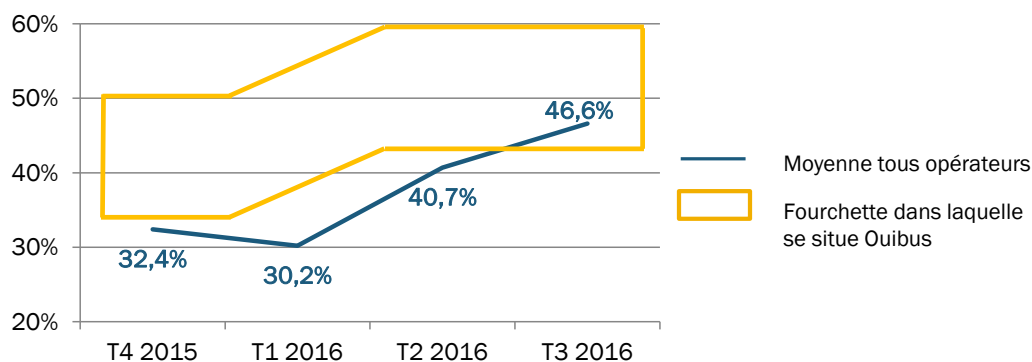
¹⁹ L'offre de liaisons traduit la diversité des trajets proposés à la commercialisation.

²⁰ Le rachat de Megabus n'a pas apporté un surplus de diversité mais a nettement contribué à renforcer les fréquences.

²¹ Mesuré en nombre de départs quotidiens.

26. Ainsi, au 4^{ème} trimestre 2015, soit près de 5 mois après la libéralisation, Ouibus proposait une couverture relativement limitée du réseau offert tous opérateurs confondus (80 liaisons commercialisées, soit 12 % de l'offre totale de liaisons) et 79 % de son offre était en concurrence avec d'autres opérateurs, ce qui correspondait à l'un des taux les plus élevés parmi les opérateurs (l'offre de Megabus étant la plus concurrencée, à hauteur de 82 %).
27. Cette stratégie de développement de Ouibus, visant à couvrir une part limitée et relativement peu diversifiée du réseau, a perduré jusqu'au 3^{ème} trimestre 2016, au cours duquel l'opération de rapprochement avec Starshipper et le développement de nouvelles dessertes estivales ont permis d'augmenter significativement la diversité de son offre²², qui passe de 159 à 296 liaisons²³ entre les 2^{ème} et 3^{ème} trimestre 2016, avec un taux de liaisons en concurrence qui baisse, passant de 76 % à 61 %.
28. En outre, Ouibus a augmenté la fréquence de ses services au même rythme que l'ensemble du marché, proposant de l'ordre de 20 à 25 % de l'ensemble des départs quotidiens jusqu'à la fin du 2^{ème} trimestre 2016. Au 3^{ème} trimestre 2016, la part remonte à 35 % avec l'apport de Starshipper et le développement de l'offre saisonnière estivale.
29. Par ailleurs, Ouibus est relativement plus présent sans pour autant être majoritaire sur le périmètre des 10 liaisons les plus fréquentées avec une part oscillant entre 24 et 33 % du total des fréquences offertes pour ces trajets.
30. Enfin, le niveau d'adéquation entre le volume d'offre proposée par les opérateurs et la demande peut s'illustrer par le taux d'occupation moyen²⁴ des autocars affectés à la réalisation des services. Ce taux d'occupation a évolué trimestriellement comme l'illustre le graphique ci-après (Figure 2) sur lequel est également reportée la zone dans laquelle se situe le taux d'occupation moyen de Ouibus. Celui-ci est plutôt supérieur au taux d'occupation moyen tous opérateurs confondus.

Figure 2 : Evolution du taux d'occupation moyen par autocar



4. SUR LA POLITIQUE TARIFAIRE DE SNCF C6 (OUIBUS) ET SON EFFICACITE OPERATIONNELLE

31. En préambule, l'Autorité remarque que la plainte de la société Transdev Group comporte un argumentaire basé sur le nombre de lignes et, en particulier, une analyse comparative des pertes financières²⁵ « à nombre de lignes comparables ». Or, il convient en l'espèce de souligner l'inconvénient d'une comparaison de la situation et des stratégies des opérateurs en fonction du seul

²² La contribution de chacune des deux actions à la croissance de l'offre de Ouibus au 3^{ème} trimestre est d'un niveau comparable.

²³ Soit un taux de couverture de l'offre totale de liaisons qui passe de 18% à 27% entre le 2^{ème} et le 3^{ème} trimestre 2016.

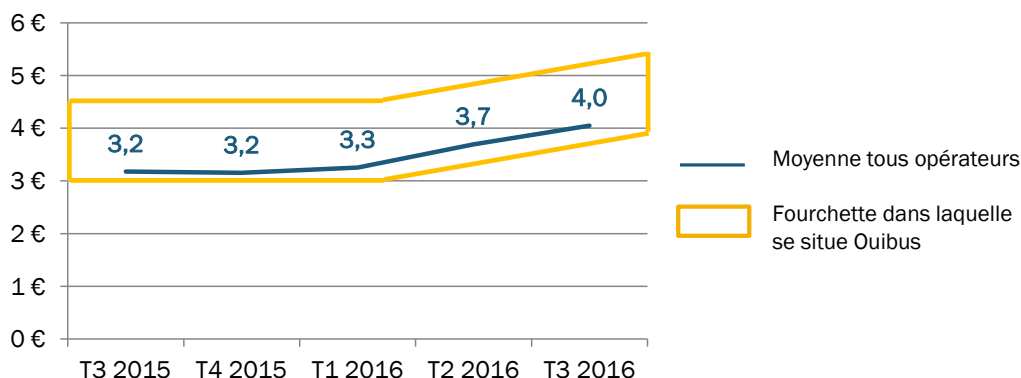
²⁴ Voir définition et formule du calcul en annexe 1.

²⁵ Il n'y a pas d'indication sur la période temporelle et la méthode d'estimation de la perte financière de 75M€ pour Ouibus.

nombre de lignes, sans pondérer la fréquence de celles-ci, pour approximer le niveau de charges supportées par les opérateurs pour leur exploitation.

32. Le nombre de kilomètres parcourus par les autocars (ou « autocars-kilomètres ») de l'entreprise pour cette activité semble, dans ce cadre, plus approprié. Or, il apparaît qu'après 14 mois d'activité²⁶, Ouibus a produit, pour son activité de transport domestique uniquement, 22,6 millions d'autocars-kilomètres soit 39 % de moins qu'Eurolines/Isilines (36,8 millions d'autocars-km) et 28 % de moins que Flixbus (31 millions d'autocars-km) sur le même périmètre.
33. S'agissant de l'analyse de l'efficacité opérationnelle des opérateurs, les seules données financières dont dispose l'Autorité concernent le total des recettes et le total des charges d'exploitation par société en 2015²⁷. Sur la base de ces données, le niveau moyen de recettes est sensiblement inférieur au niveau des charges d'exploitation pour tous les opérateurs, avec un ratio moyen de recettes sur charges d'environ 35 %.
34. En l'absence d'informations plus précises et plus actualisées sur les coûts d'exploitation²⁸ des opérateurs et compte tenu du contexte d'émergence du marché actuel, il ne peut être effectué par l'Autorité de test de coût pour apprécier si le niveau de recettes perçues par Ouibus relève d'une pratique tarifaire susceptible d'être qualifiée d'éviction. Il peut tout au plus être remarqué que Ouibus a réalisé en 2015 un exercice déficitaire relativement similaire dans sa structure (recettes/charges) à celui de 2013²⁹, dont les comptes sont annexés à la saisine.
35. Par ailleurs, à défaut de données sur les prix, l'Autorité dispose des données trimestrielles de chiffre d'affaires par ligne. Ce chiffre d'affaires étant formé à plus de 95 % par la vente des titres de transport, l'analyse trimestrielle du niveau de recette perçue par passager et par unité de distance permet d'éclairer avec une assez bonne représentativité l'évolution comparée de la politique tarifaire de chaque opérateur.
36. Sur la période d'observation allant d'août 2015 au 30 septembre 2016, la recette moyenne tous opérateurs confondus s'établit à 3,65 euros HT par passager aux 100 km. Cette recette a évolué trimestriellement comme l'illustre le graphique ci-après (Figure 3), sur lequel est également reportée la zone dans laquelle se situe la recette moyenne de Ouibus.

Figure 3 : Evolution de la recette moyenne par passager aux 100 km (en euro hors taxes)



37. Ainsi, la politique tarifaire de la société Ouibus pour son activité sur le marché français³⁰ semble s'inscrire dans une fourchette proche de la moyenne des opérateurs.

²⁶ Depuis la libéralisation (août 2015) jusqu'au 30 septembre 2016.

²⁷ Décision n° 2016-077 du 25 mai 2016

²⁸ La collecte des données est annuelle. L'exercice 2015 est atypique, en raison de la libéralisation survenue en août.

²⁹ L'ARAFER ne dispose cependant pas d'autre point de comparaison historique pour les autres opérateurs.

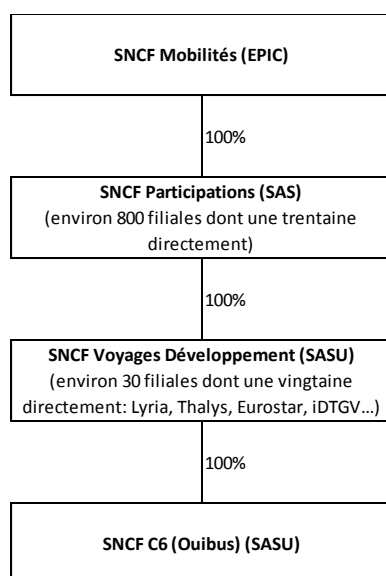
³⁰ L'ARAFER ne dispose pas d'informations sur la politique tarifaire des opérateurs pour leur activité internationale.

38. Ainsi qu'il est présenté dans la saisine de la société Transdev Group, il est recommandé d'évaluer avec prudence les comparaisons de prix entre opérateurs sur des périodes avant/après libéralisation, l'activité avant et après la libéralisation ne bénéficiant pas de la même intensité concurrentielle. Avant la libéralisation, la commercialisation de liaisons de cabotage en France était définie par décret³¹ comme une activité complémentaire dans le cadre de l'activité principale de transport international. Le nombre de sièges offerts et le chiffre d'affaires étaient de fait limités, tout comme les possibilités d'évolution des fréquences et horaires.
39. En outre, le calcul du prix moyen d'un trajet commercialisé, réalisé à partir du recueil d'informations sur internet doit être pondéré du nombre de billets effectivement vendus. Il apparaît donc peu pertinent de comparer un prix promotionnel affiché pour une partie seulement de l'offre commercialisée (et potentiellement limitée dans le temps) et un « PMV » (prix moyen par voyageur) qui rend compte du panier moyen payé par voyageur sur la base des ventes réellement effectuées pendant une période donnée.

5. SUR LE FINANCEMENT DE LA SOCIÉTÉ SNCF-C6 PAR LE GROUPE SNCF

40. La société SNCF-C6 est présente sur le marché du transport interurbain international depuis 2012, intégrant des liaisons de cabotage depuis début 2013. Elle a ensuite développé son activité sur le marché français à la suite de sa libéralisation en août 2015.
41. Selon la plainte dont l'Autorité de la concurrence a été saisie, la société SNCF-C6 aurait fait l'objet de plusieurs recapitalisations de la part de la SNCF pour un montant de 115 millions d'euros entre décembre 2014 et novembre 2016.
42. Il convient tout d'abord d'apprécier, au regard de la chaîne de détention de la société SNCF-C6 au sein du Groupe SNCF, l'origine des flux financiers ayant permis ces recapitalisations.
43. Or, comme illustré dans le schéma ci-dessous, le lien entre SNCF Mobilités et SNCF C6 se fait par l'intermédiaire de deux autres filiales.

Figure 4 : Schéma illustratif des liens capitalistiques entre SNCF Mobilités et SNCF C6



³¹ Décret n° 2010-1388 du 12 novembre 2010.

44. Il convient de préciser, à titre liminaire, que la majorité des flux visés se situe hors du champ de régulation de l'Autorité dont les missions à l'égard des filiales du groupe public ferroviaire restent très limitées. En effet, l'Autorité peut avoir accès à des informations sur les flux entre SNCF Mobilités et ses filiales dans le cadre de l'instruction de la séparation comptable de l'EPIC SNCF Mobilités, mais n'a pas compétence pour obtenir des informations sur les flux entre filiales.
45. En ce qui concerne les liens entre SNCF Mobilités et SNCF C6, il avait été demandé dans le cadre de l'instruction de l'avis sur la séparation comptable de SNCF Mobilités des informations sur les flux de produits et de charges³² sur l'exercice 2015 entre les activités séparées de SNCF Mobilités et ses filiales. Il ressort de ces documents que SNCF Intercités a acheté des prestations à SNCF C6 mais pour des montants non significatifs. De même, SNCF C6 a acheté des prestations à SNCF Gares & Connexions (probablement dans le cadre de l'utilisation de gares routières) et Fret SNCF, également pour des montants non significatifs.
46. Il ressort que les flux financiers directs entre SNCF Mobilités et SNCF C6 sont marginaux et que les montants en jeux ne sont pas significatifs.
47. De la même manière, il n'y a pas de flux financiers directs significatifs entre SNCF Mobilités et SNCF Voyages Développement. C'est donc davantage sur la recherche de l'origine des montants engagés par SNCF Voyages Développement pour recapitaliser sa filiale SNCF C6 qu'un approfondissement pourrait s'avérer utile, au regard notamment des remontées de dividendes versés par les autres filiales de SNCF Voyages Développement. Cette recherche ne peut être effectuée par l'ARAFER dans le cadre des missions qui lui sont imparties par le code des transports.
48. Enfin, sur la base des documents annexés à la saisine, l'Autorité constate que les mandats de président, de directeur général et des quatre membres du comité exécutif³³ ne sont pas rémunérés par SNCF C6. L'Autorité relève qu'ils sont par ailleurs, *a priori*, rémunérés par le groupe SNCF Mobilités pour des fonctions de dirigeant ou de cadre supérieur, ce qui pourrait constituer un avantage par rapport à d'autres opérateurs qui rémunèrent leurs mandataires.

6. SUR LES EFFETS POTENTIELS D'UNE SORTIE DE L'OPERATEUR SAISSANT

49. Sur la base des données du 3^{ème} trimestre 2016, l'Autorité a effectué une simulation des effets du retrait total de l'opérateur saisissant, y compris sur l'activité de cabotage.
50. Toutes choses égales par ailleurs, la suppression de l'offre de Transdev aurait eu comme effet au 3^{ème} trimestre :
- une réduction de 10 % environ du nombre de villes desservies (18 villes supprimées dans 15 départements) ;
 - une réduction de 20 % environ du nombre de liaisons disponibles à la commercialisation (869 contre 1096) ;
 - une réduction de 23 % du nombre de départs quotidiens de lignes (559 départs par jour contre 720) ;
 - une augmentation de 14 % du nombre de villes desservies en exclusivité par un opérateur (passant de 95 villes sur 184 en présence de 3 opérateurs à 97 villes sur 166 avec 2 opérateurs).

³² En revanche, l'ARAFER n'a pas collecté de données relatives au bilan dans le cadre de cette instruction.

³³ Comité exécutif de quatre membres créé par décision du PV de SNCF-C6 du 30 novembre 2011.

51. Par ailleurs, la réduction du nombre d'opérateurs aurait également eu pour effet de diviser par 2 le nombre de liaisons sur lesquelles il existe une concurrence entre opérateurs (145 contre 298), comme l'illustre le tableau ci-dessous. En conséquence, le nombre de passagers n'ayant pas le choix de l'opérateur aurait quasiment³⁴ doublé, passant de 14 % à 28 % de la fréquentation.

Tableau 1 : Simulation de la concurrence entre opérateurs au 3^{ème} trimestre 2016

Au 3 ^{ème} trimestre 2016	Avec Transdev	Sans Transdev
Nombre de liaisons en concurrence	298	145
% de l'offre en concurrence	23 %	17 %
dont nombre de liaisons radiales	58	39
% de passagers sur les liaisons en concurrence	86 %	72 % ³⁵

52. Enfin, avec la suppression des 227 liaisons autocars que Transdev opérait en exclusivité, ce sont de 20.000 à 40.000 passagers qui n'auraient pu voyager par ce mode de transport au 3^{ème} trimestre 2016. Pour 38 % de ces passagers, il n'existe pas d'alternative ferroviaire directe pour réaliser la même liaison.

*

* *

Le présent avis sera notifié à l'Autorité de la concurrence et publié sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté le présent avis le 18 janvier 2017.

Présents : Monsieur Bernard Roman, président ; Madame Anne Yvrande-Billon, vice-présidente ; Mesdames Anne Bolliet, Cécile George et Marie Picard ainsi que Messieurs Yann Pétel et Michel Savy, membres du collège.

Le Président

Bernard Roman

³⁴ Il faut tenir compte du nombre de passagers transportés sur les liaisons proposées en exclusivité par Transdev.

³⁵ En prenant comme hypothèse un report à 100 % des passagers de Transdev sur un autre opérateur proposant la même liaison.