

« Cars Macron » : Transdev perd un round face à la SNCF

TRANSPORTS

L'Autorité de la concurrence a rejeté la plainte de la filiale de la Caisse des Dépôts.

Elle y dénonçait de supposées pratiques anticoncurrentielles.

Antoine Boudet
@ABoudet

C'est une fin de non-recevoir des plus sèches que Transdev a reçue jeudi, à la suite de la saisine de l'Autorité de la concurrence. En novembre 2016, Transdev avait mis en cause les supposées pratiques anticoncurrentielles de la SNCF et de sa filiale Ouibus sur le marché des autocars interurbains longue distance, dits « cars Macron ». Jeudi, l'institution de la rue de l'Echelle, à Paris, a rendu publique sa décision de « rejeter la demande de mesure d'urgence ainsi que la saisine au fond de Transdev, considérant que les éléments produits par la requérante n'étaient pas suffisamment probants ». En d'autres termes, que le dossier n'était pas suffisamment étayé. Contacté, Transdev n'a pas souhaité réagir.

Dans sa plainte, la filiale de la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC) reprochait à la SNCF d'abuser de sa position dominante sur le transport ferroviaire de voyageurs : non seulement, pour faire bénéficier sa filiale Ouibus des moyens tirés de son monopole ferroviaire, mais, encore, pour évincer ses concurrents de ce jeune marché ouvert à la suite du vote de la loi Macron à l'été 2015. Sur ce dernier point, l'Autorité n'a trouvé aucun élément au dossier permettant de « considérer que la politique commerciale de



Pierre Gleizes/REA

L'an dernier, pas moins de 6 millions de personnes ont été transportées en France par les « cars Macron ».

Ouibus était fixée dans le cadre d'un plan ayant pour but d'éliminer un ou des concurrents ». Il ne ressort pas non plus du dossier, constate l'institution, que « les conditions actuelles de l'utilisation de la marque SNCF par Ouibus seraient susceptibles de lui conférer un avantage concurrentiel non reproductible par ses concurrents, comme le montre en particulier la progression rapide de l'opérateur Flixbus, qui ne disposait d'aucune notoriété sur le marché français lors de son arrivée ».

Une pierre dans le jardin de Transdev, qui, à l'ouverture de ce marché, disposait d'une certaine antériorité, avec sa marque Eurolines pour les lignes de cars longue

distance, et qui, en lançant la marque Isilines, était « initialement leader du marché », souligne l'Autorité.

Une activité en quête de rentabilité

Celle-ci est désormais bonne dernière des trois opérateurs qui ont survécu au lancement en fanfare, mais sans rentabilité économique à ce stade, de ce nouveau mode de transport. Pas moins de 6 millions de personnes ont été transportées en 2016 en France par les « cars Macron », qui desservaient 180 villes dans l'Hexagone.

Dans une interview aux « Echos » (du 5 mai), André Schwämmlein,

fondateur et PDG de la start-up allemande Flixbus, affirmait : « Nous sommes persuadés que nous pouvons être rentables dans la configuration actuelle du marché. Nous sommes moins sûrs que cela puisse être le cas pour nos concurrents, qui n'ont pas, notamment, la même structure de coûts. » Reste à savoir lequel des deux jettera le premier l'éponge.



À NOTER

Ouvert à l'été 2015, le marché français des autocars longue distance a compté jusqu'à cinq opérateurs pour n'en avoir déjà plus que trois.