



Pas de position dominante de Ouibus sur le marché émergent du transport par autocar

publié le 09/11/2017, vu 6994 fois, Auteur : [Maître Valérie Augros](#)

Retour sur la décision de l'Autorité de la Concurrence n°17-D-08 du 1er juin 2017.

Depuis la loi dite « loi Macron » n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, le marché national de transport par autocar a été libéralisé (voir notre précédent billet sur le sujet : <https://www.legavox.fr/blog/maitre-valerie-augros/macron-liberalisation-transport-autocar-18650.htm>). Cette libéralisation concerne les transports interurbains de plus 100 km.

De nombreux opérateurs se sont donc lancés dans l'aventure. Mais ce marché reste encore jeune et en pleine croissance. Afin d'assurer son développement, il convient donc de préserver une concurrence saine et loyale entre les opérateurs.

Pour mémoire, la société Transdev Group (qui a développé Eurolines et Isilines) a saisi l'Autorité de la Concurrence afin de voir condamner la SNCF (qui pour sa part a développé Ouibus) pour des pratiques qu'elle juge anti-concurrentielles. La société requérante estimait en effet que :

- La SNCF abuserait de sa position dominante sur le marché du transport ferroviaire de voyageurs en utilisant des ressources financières issues de ses activités en monopole pour subventionner de manière « massive et anormale » son activité de transport régulier interurbain par autocar, ce qui fausserait le processus concurrentiel de consolidation en cours sur ce marché ;
- deuxièmement, la SNCF pratiquerait des prix prédateurs et mettrait en place des pratiques tarifaires et commerciales anormales, et ce grâce aux subventions croisées dont bénéficierait Ouibus ;
- troisièmement, la SNCF ferait bénéficier Ouibus de sa notoriété et de son image de marque, ce qui fausserait le jeu de la concurrence sur un marché émergent.

L'Autorité retient une connexité entre les marchés en cause (le marché ferroviaire d'une part et le marché du transport par autocar libéralisé d'autre part), en sorte qu'elle ne peut exclure de prime abord une éventuelle position dominante de la SNCF. Néanmoins, elle estime que deux conditions cumulatives doivent être établies :

- Il doit y avoir mise à disposition de subventions par l'entreprise bénéficiant d'un monopole ; et
- Une pratique tarifaire anormale.

Or, en l'espèce, pour l'Autorité, il manque ce second élément : aucune pratique commerciale anormale n'est établie.

La société Transdev dénonçait les pratiques tarifaires et commerciales de Ouibus. Or, l'Autorité souligne que si la pratique de prix de prédation ou d'éviction (à savoir de prix particulièrement bas ne permettant pas de couvrir certains coûts de l'entreprise) peut être sanctionnée selon certains critères définis en jurisprudence, une analyse différenciée doit avoir lieu lorsqu'une telle pratique a cours dans un marché émergent – ce qui est le cas ici.

Dès lors, l'absence de rentabilité immédiate de Ouibus n'est pas un critère pertinent. C'est pourquoi, l'Autorité a vérifié les différentes perspectives de rentabilité possibles de l'entreprise et de compensation des pertes à l'horizon 2025. Elle n'en déduit pas une volonté de la part Ouibus de couvrir ses coûts par des subventions SNCF sur le long terme.

De même, l'Autorité rejette l'argument tiré la pratique de prix agressifs. En effet, aucun élément ne vient établir ce point selon l'Autorité et ce d'autant plus qu'elle relève une telle pratique sur ce marché par les autres concurrents.

L'Autorité rejette encore les arguments tirés de l'ouverture de nouvelles lignes et leurs fréquences d'exploitation ainsi que de la promotion des services (marketing, offres, etc.). A cet égard, ces faits sont pour l'Autorité insusceptibles de venir perturber le marché.

Par ailleurs, l'Autorité décide que les offres dites de couplage de la SNCF (par exemple le forfait « Mobilité » permettant d'avoir pour une année scolaire une carte de réduction sur les trains et entre autres des bons de réduction pour du covoiturage ou sur Ouibus) ne constituent pas un abus de position dominante de la part de la SNCF. En effet, ces offres couplées ne sauraient en soi perturber le marché ni être de nature à évincer des concurrents du marché en cause. Du reste, les autres opérateurs pouvaient répondre à l'appel d'offre de la SNCF en vue d'un partenariat pour du transport par autocar dans le cadre d'une offre couplée. Il est apparu que seul Ouibus y avait répondu.

L'on sait également que ces offres couplées s'inscrivent dans une stratégie pour le groupe SNCF d'être présent sur toutes les « mobilités ».

Enfin, l'Autorité considère que l'utilisation de l'image de marque et de la notoriété de la SNCF par Ouibus ne révèle pas en l'espèce un avantage concurrentiel pour cette dernière. Il était observé à ce titre le faible impact de cette image de marque en pratique comme de l'utilisation limitée de la marque SNCF.

C'est pourquoi, l'Autorité de la Concurrence a décidé qu'à ce stade aucune pratique entravant le jeu de la concurrence ne pouvait être retenue. Elle a alors rejeté la requête de Transdev. Elle pourra néanmoins revoir sa position au vu d'éléments nouveaux, s'ils se présentaient.

Retrouvez la décision de l'Autorité de la Concurrence :
<http://www.autoritedelaconcurrence.fr/pdf/avis/17d08.pdf>

V.A.