

18<sup>TH</sup> MADRID 2009

**INTERNATIONAL**       
**TRANSPORT RESEARCH SYMPOSIUM**

**Document de référence n° 2009-21**

*Novembre 2009*

## **Les perspectives du transport interurbain de personnes Rapprocher les citoyens**

**SESSION 3 : CONCURRENCE ET RÉGLEMENTATION DES TRANSPORTS  
INTERURBAINS : VERS UN NOUVEAU CADRE RÉGLEMENTAIRE ?**

### ***Les services d'autocars interurbains en Europe : Concessions ou marché ouvert ?***

*par*

**Didier VAN DE VELDE**

Université Technologique de Delft (Pays-Bas)

et

inno-V consultancy  
Amsterdam (Pays-Bas)

*Les points de vue exposés dans ce rapport sont ceux de son auteur et ne  
représentent pas nécessairement ceux de l'université technologique de Delft et  
de Inno-v consultancy, de l'OCDE ou du Forum International des Transports.*

## TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	3
1. EXAMEN DES PAYS.....	3
1.1. Champ et définitions.....	4
1.2. Royaume-Uni.....	5
1.3. Suède .....	6
1.4. Norvège .....	8
1.5. Pologne .....	10
1.6. Espagne.....	11
1.7. Italie.....	12
1.8. France .....	13
1.9. Allemagne.....	14
1.10. Eurolines .....	15
2. GRANDES TENDANCES ET PRINCIPAUX ENJEUX .....	16
2.1. Structure du transport interurbain de voyageurs.....	16
2.2. Performances .....	18
2.3. Marchés desservis.....	19
2.4. Effets de réseau, monopoles, barrières à l'entrée et besoins en matière de réglementation .....	20
2.5. Poursuivre la déréglementation : les enjeux à court terme .....	21
CONCLUSIONS .....	22
RÉFÉRENCES .....	23

## INTRODUCTION

L'autocar n'est pas le mode de transport interurbain de voyageurs le plus prestigieux en Europe. Le train à grande vitesse ou le transport aérien attirent beaucoup plus l'attention des responsables politiques et des médias, et ils nécessitent des investissements (publics) beaucoup plus considérables, dans des infrastructures qui sont très visibles. L'autocar, lui, se fond dans la circulation générale et n'exige pas d'investissements publics, sauf peut-être dans des gares routières adaptées et judicieusement situées dans les centres urbains. Pourtant, les services d'autocars interurbains « express » assurent une part importante de la mobilité des citoyens européens les moins favorisés, tout au moins dans les pays où cette activité a été (dé)réglementée de façon appropriée.

Peu d'études internationales ont été consacrées à ce sujet. Il convient de mentionner le rapport de la 114<sup>ème</sup> Table Ronde organisée par la CEMT en 1998 (CEMT, 2001), qui couvrait le Royaume-Uni, la Pologne, la Suède et l'organisation Eurolines. Les études nationales sont également rares, sauf peut-être au Royaume-Uni, en Suède et en Norvège -- trois pays où le marché du transport par autocar a été déréglementé et fonctionne efficacement.

Le présent document fait le point sur la situation actuelle du marché du transport interurbain de voyageurs par autocar en Europe. Il décrit le cadre réglementaire de quelques pays, les principaux acteurs du marché, les principales évolutions intervenues au cours des 10 à 20 dernières années ainsi qu'un certain nombre d'enjeux qui en découlent, surtout en termes de réglementation. Le premier chapitre passe en revue les différents pays retenus, le suivant résume les principales constatations et tendances qui se dégagent de cet examen et le dernier formule quelques conclusions.

### 1. EXAMEN DES PAYS

Le présent chapitre donne un aperçu du cadre réglementaire et des principaux acteurs du marché dans certains pays européens. Pour chacun d'eux sont également présentés les évolutions récentes ainsi qu'un certain nombre d'enjeux importants. Les pays retenus -- Royaume-Uni, France, Allemagne, Espagne, Italie, Pologne, Norvège et Suède -- donnent une bonne illustration de la diversité et des similarités du marché du transport interurbain de voyageurs par autocar en Europe, plus particulièrement dans la partie occidentale du continent. La présentation consacrée à chaque pays fait une place importante aux entreprises nationales de transport interurbain par autocar, qui

constituent le plus souvent l'essentiel du marché, mais les services internationaux d'autocars sont aussi un segment important du transport régulier par autocar en Europe. Une section distincte est consacrée à *Eurolines*, car la plupart des services internationaux de transport de voyageurs par autocar sont regroupés sous cette marque.

### 1.1. Champ et définitions

Les services de transport de voyageurs examinés dans le présent document sont les services interurbains réguliers de transport de voyageurs par autocar, à l'exclusion, donc, des segments des autocars touristiques, des autocars de louage ainsi que des voyages organisés. Les services décrits ici sont des services qui sont ouverts à tous et assurés selon un horaire publié, comme les transports publics locaux ou les services ferroviaires et aériens.

La définition du terme « services d'autocars interurbains » demande peut-être à être précisée, compte tenu de la diversité de services que l'on trouve en Europe dans ce domaine. Les « services d'autocars interurbains », également appelés « autocars express » ont comme caractéristique commune de répondre aux besoins de transport à l'extérieur des agglomérations, en général d'une ville à une autre, souvent pour atteindre des localités mal desservies par le chemin de fer. Ces services sont habituellement assurés par autocar et non par autobus, bien que la distinction entre « autocar » et « autobus » n'existe pas dans toutes les langues européennes. La définition exacte des services d'autocars interurbains varie également d'un pays à l'autre. Cela ne présenterait guère d'intérêt si ce n'est que la définition que l'on donne aux services en question en détermine également le type de réglementation. La distance est souvent l'un des principaux critères qui assujettira un service au régime de réglementation des services d'autocars interurbains, mais c'est un critère qui peut varier beaucoup. Ainsi, elle doit être supérieure à 15 miles au Royaume-Uni, mais à 100 kilomètres en Suède. D'autres pays appliquent une distinction administrative. En Italie et en Norvège, par exemple, un service est défini comme interurbain s'il a un caractère interrégional. La Suède, elle, combine les deux types de définitions.

Il serait utile de pouvoir comparer la taille, les parts modales ainsi que le transfert modal dans le secteur du transport interurbain de voyageurs en Europe. Malheureusement, les statistiques à ce sujet, que ce soit pour le trafic national ou international, sont difficiles à compiler. Les définitions varient beaucoup selon les pays, ce qui rend les comparaisons internationales risquées. Les données de recensement concernant les voyages ne comprennent souvent pas ceux des ressortissants étrangers. Les autobus locaux et régionaux sont souvent intégrés aux statistiques relatives aux autocars, ce qui enlève pratiquement toute utilité à ces chiffres pour la présente analyse. En raison de l'hétérogénéité des définitions des services « interurbains », la comparaison internationale des parts modales est peu fiable. C'est pourquoi le Tableau ci-après a seulement pour but d'illustrer la place limitée que l'autobus et l'autocar occupe dans la mobilité par rapport à celle de l'automobile. Il est également frappant de constater la similarité des parts modales pour l'autobus et le train, le terme « autobus » englobant ici les autobus urbains, les autobus régionaux et les autocars interurbains, la part de ces derniers pouvant être de 50 pour cent de l'ensemble de la catégorie « autobus », voire davantage. Tel est le probablement le cas en Espagne, qui est dotée d'un réseau de transport par autocar très étendu et dont les services ferroviaires sont en revanche relativement limités, mais ce pourcentage peut être beaucoup plus bas dans les autres pays.

Tableau 1. **Parts modales (en voyageurs-kilomètre)**

Pays	Année	AUTOBUS	AUTOMOBILE	TRAIN
UE15	1997	8.9	84.5	6.6
UE15	2007	8.7	84.1	7.1
UE25	1997	-	-	-
UE25	2007	9.3	83.6	7.1
Allemagne	2007	6.4	85.8	7.8
Espagne	2007	13.9	80.9	5.2
France	2007	5.5	84.9	9.6
Italie	2007	11.9	82.4	5.7
Norvège	2007	7	88	4.9
Pologne	2007	9.6	83.6	6.8
Suède	2007	7.2	84.1	8.7
Royaume-Uni	2007	6.3	87.3	6.4

Source : Eurostat (2009).

## 1.2. Royaume-Uni

Le marché britannique du transport par autocar a été entièrement déréglementé par la Loi de 1980 sur les transports. La seule condition à remplir pour créer un service (outre celles liées à l'obtention d'une licence) est d'en demander l'autorisation 28 jours avant son lancement.

Aujourd'hui, *National Express* est le principal autocariste britannique. Il détenait auparavant un monopole sur le marché des services d'autocars express dans le cadre de l'ancienne *NBC (National Bus Company)*, avant d'être privatisé dans les années 80. La plupart des services sont exploités par des sous-traitants locaux sous la marque *National Express* plutôt que directement par *National Express* et son personnel propre.

Sur certaines relations, la déréglementation a engendré une concurrence intense dans les années 80. *British Coachways*, un nouvel autocariste regroupant six opérateurs, a tenté d'établir un réseau pour concurrencer *National Express*, mais sa tentative a échoué dès 1983 (Robbins, 2007). Au milieu des années 80, la plupart des concurrents de *National Express* ont dû mettre fin à leurs services du fait que *National Express* avait fait siennes des innovations, comme la baisse des tarifs et l'amélioration du confort. En outre, ce dernier avait initialement accès à la plupart des gares routières, dont il refusait l'accès aux autres opérateurs. Un enjeu de taille à l'époque était le contrôle de la gare d'autocars *Victoria*, dans le centre de Londres, dont le contrôle a été par la suite transféré à la *London Transport Authority* (rebaptisée depuis « *Transport for London* »).

Le recul de la concurrence dans les années 80 après une période de vive concurrence a installé *National Express* dans une situation de monopole de fait. Ce monopole a pris fin en 2003 avec l'arrivée de *Megabus.com*, une marque à bas coût du *Stagecoach Group*, un autre important acteur

dans les transports publics locaux au Royaume-Uni. *Megabus* a pour ambition de se distinguer de *National Express* en ciblant les groupes à faible revenu comme les étudiants, les jeunes sans permis de conduire ou les personnes âgées. Son réseau est moins étendu, ses fréquences moindres et son service est concentré sur les principales liaisons entre Londres et les autres grandes villes. Son modèle économique repose sur la pré-réservation et une stratégie de tarification axée sur l'optimisation de la recette unitaire, imitant en cela la formule qui a fait ses preuves dans le secteur des compagnies aériennes à bas coûts et, dans une certaine mesure aussi, chez *National Express*. *Megabus* a également tenté de se rapprocher de sa clientèle-cible en restant à l'écart des gares routières utilisées par *National Express* et en implantant ses arrêts à proximité des usagers, soit le long du trottoir et sur les campus universitaires. Grâce à une stratégie de billetterie axée sur l'Internet, tout à fait adaptée à sa clientèle-cible, *Megabus* n'avait plus vraiment besoin d'être présent dans une gare d'autocars, qui perdait son importance comme point central d'information et d'accès au réseau (Robbins, 2007), ce qui contribuait en plus à réduire ses coûts.

L'autocar joue un rôle important dans la mobilité au Royaume-Uni, mais il est difficile d'en déterminer avec précision la part de marché, car les statistiques ont tendance à intégrer les services d'autobus (locaux).

*National Express* demeure l'autocariste dominant, malgré l'entrée en scène de *Megabus*. Une étude sur la concurrence entre les deux transporteurs sur la relation Londres-Bournemouth, qui a également montré que le taux de motorisation et l'accès à l'utilisation d'une automobile est environ moitié moindre pour les clients de *Megabus*, a établi la part de marché de *National Express* sur cette relation à 79 pour cent et celle de *Megabus* à 21 pour cent (Robbins, 2007).

L'une des principales difficultés auxquelles sont confrontés les nouveaux entrants sur le marché britannique du transport par autocar consiste à trouver un créneau qui ne soit pas encore occupé par *National Express*. Ils doivent en outre mettre en place leur billetterie. L'Internet a été une chance pour *Megabus*, car il a facilité son accès au marché et lui a permis de se passer des agences de voyage, auprès desquels *National Express* détenait déjà un avantage. La plupart des ventes de billets de *Megabus.com* se font par Internet (Robbins, 2007).

### 1.3. Suède

La Suède définit comme interurbains les services d'autocars parcourant une distance d'au moins cent kilomètres et franchissant au moins une frontière provinciale. Ce marché est aujourd'hui complètement déréglementé et non subventionné. La déréglementation s'est déroulée en deux temps. On a d'abord renversé la « charge de la preuve ». À compter de 1993, c'était les chemins de fer nationaux -- *SJ* -- et les autorités des provinces qui devaient prouver que l'ouverture d'une ligne d'autocar porterait gravement préjudice à la rentabilité des chemins de fer et du transport régional par autobus (sous contrat et subventionné), alors que c'était jusque là à l'entrant qu'il incombait de prouver le contraire. Même si cette première étape était neutre du point de vue du bien-être global, elle a eu des effets bénéfiques pour les voyageurs à faible revenu (pour lesquels la valeur-temps est moins importante), tandis que les chemins de fer n'ont guère vu leur chiffre d'affaires baisser (SIKA, 1997 ; Jansson *et al.*, 1997). La seconde étape, qui a eu lieu en 1999, a été la déréglementation complète du marché, à ceci près toutefois qu'une autorité provinciale de transport de voyageurs pouvait encore

interdire dans certains cas à des autocaristes d'embarquer ou de débarquer des voyageurs, lorsqu'il s'agit de trajets effectués uniquement sur le territoire relevant de sa compétence.

Le marché suédois était dominé par trois principaux acteurs, qui représentaient 79 pour cent de l'offre totale d'autocars-kilomètre. 25 autres opérateurs assuraient également des services d'autocars interurbains en Suède en 2007. La gare routière principale de Stockholm hébergeait en 2002, 25 autocaristes desservant 53 itinéraires (BR, 2002). *Swebus Express*, propriété de *Concordia Bus*, une entreprise suédoise présente dans tous les pays nordiques, est le principal opérateur de Suède. Fait intéressant, *Concordia* est une entreprise conjointe créée en 1997 par un opérateur régional norvégien domicilié à Oslo et *National Express*. Après que ce dernier a eu cédé sa participation, en 1999, *Concordia* devait faire l'acquisition, en 2000, de *Swebus*, alors propriété du Britannique *Stagecoach*, qui s'en était lui-même porté acquéreur auprès des chemins de fer nationaux (*SJ*) en 1996. *Concordia Bus* déclare dans son rapport annuel de 2008 des parts de marché de 50 pour cent pour les services d'autocars express et de 5 pour cent pour les transports collectifs, tandis que celle du rail s'élève à 75 pour cent. *Svenska Buss* est un regroupement de cinq autocaristes régionaux. *Sjöfflebus* et *Bus4you* appartiennent maintenant au Groupe norvégien *Nettbuss*, qui fait lui-même partie de *NSB* (l'opérateur ferroviaire national norvégien) et exerce ses activités sous l'enseigne *GoByBus*. *Ybuss* est un opérateur suédois privé qui assure des services en coopération avec *Swebus Express*. Il existe de nombreux autres opérateurs régionaux.

Près de 90 pour cent des services d'autocars interurbains en Suède sont exploités sur une base commerciale, les autres étant assurés sous contrat avec l'autorité responsable des transports. Les services d'autocars représentaient en 2005-2006 environ 5 pour cent du nombre de déplacements interurbains et 6 pour cent du nombre de voyageurs-kilomètre. En termes de voyageurs-kilomètre seulement, les parts de l'automobile, du train et de l'avion (respectivement 66 pour cent, 15 pour cent et 11 pour cent des voyageurs-kilomètre en 2005-2006) sont plus importantes, car rares sont les personnes qui prennent l'autocar pour de très longues distances (supérieures à 600 kilomètres) (SIKA, 2008). La part des transports collectifs a augmenté entre 1993 et 1998, parallèlement à la déréglementation du transport aérien intérieur et des services d'autocars interurbains. La mobilité a progressé de 9 pour cent au cours de cette période, mais la fréquentation des transports en commun de 13 pour cent. Cette évolution s'est inversée entre 1998 et 2004 (progression de 9 pour cent des transports en commun et de 13 pour cent de la mobilité totale), mais la mobilité par autobus est demeurée stable au cours de la période, ce qui dénote un transfert modal de l'aérien vers le rail (Banverket, 2006). Comme dans d'autres pays, les voyageurs sont principalement des étudiants, des personnes âgées ainsi que des groupes à faible revenu.

Les services d'autocars interurbains entrent souvent dans les programmes d'intégration tarifaire régionale gérés par les autorités chargées du transport de voyageurs. Autrement dit, les usagers locaux peuvent utiliser les autocars interurbains dans le cadre du réseau régional et aux mêmes conditions tarifaires. Cela constitue une intéressante source de recettes additionnelles pour les autocaristes, ainsi qu'un service complémentaire utile pour les usagers.

Les résultats de la déréglementation engagée en 1993 et menée à bien en 1999 sont jugés positifs. Les services d'autocars suédois sont considérés comme un complément utile au reste du système de transport public. Le principe de la déréglementation est maintenant admis dans le système suédois de transport de voyageurs et son application est appelée à prendre de l'ampleur. Les chemins de fer nationaux sont en voie d'être déréglementés, et le libre accès sera progressivement mis en place entre

l'été 2009 et 2010, conformément au processus de déréglementation et de libéralisation du marché international du transport ferroviaire de voyageurs à l'échelle européenne. Des propositions de déréglementation du transport local et régional par autobus sont actuellement examinées. Si elles sont adoptées, il va de soi qu'elles influenceront sensiblement sur les possibilités de développement futur du réseau express de transport par autocar en Suède.

#### 1.4. Norvège

Les services actuels d'autocars express sont issus de l'ancien régime d'autorisations et des services de transport public locaux qui existaient auparavant. Ces derniers services, qui étaient et sont encore réglementés par les provinces, ont été mis en place -- jusqu'à présent -- sur la base d'autorisations d'itinéraires délivrées à la demande des opérateurs. Bon nombre de ces services sont subventionnés par les autorités locales. La mise en concurrence est également utilisée depuis la fin des années 90 pour les régions non rentables ou les contrats de service sur certaines liaisons.

Le régime de réglementation actuel des services d'autocars interurbains, en place depuis 2003, équivaut à une déréglementation presque totale, résultat d'une libéralisation graduelle entreprise dans les années 90 à l'issue de nouvelles initiatives de coopération engagées par les opérateurs en place à la fin des années 80. Les services express se sont développés à partir des opérateurs existants, qui ont créé de nouveaux services de transport, plus rapides et attractifs, franchissant les frontières (provinciales) traditionnelles. L'extension des services s'est faite pour l'essentiel dans le cadre de partenariats entre les opérateurs concernés dans les régions desservies. D'autres itinéraires sont issus du prolongement vers Oslo des anciennes liaisons ferroviaires interurbaines de rabattement.

Au début, ces initiatives se sont heurtées à une certaine résistance du côté des autorités, qui craignaient un affaiblissement des transports publics locaux et du transporteur ferroviaire national norvégien *Norges Statsbaner (NSB)*, lequel voulait également se soustraire à la concurrence. Cependant, l'introduction de services interurbains express par autocar dans le cadre de cette initiative a connu une grande popularité auprès des usagers (Leiren et Fearnley, 2008), et les craintes qu'une concurrence excessive n'oppose les services d'autocars et le rail se sont révélées sans fondement (Hjellnes COWI, 1999).

Les autorisations de desserte, qui étaient auparavant délivrées par l'administration centrale, ont été décentralisées et déléguées aux provinces. En pratique, toutes les demandes d'autorisation sont satisfaites dès lors que les normes de qualité de service sont respectées. Les provinces peuvent toutefois imposer certaines dispositions réglementaires pour protéger des services de transport public locaux subventionnés. Il semble toutefois que les provinces aient souvent adapté les services locaux à l'existence de services express et choisissent d'« acheter » des compléments spécifiques aux services express, afin de répondre aux besoins locaux (transport scolaire, prolongement des itinéraires, etc.).

La plupart des services d'autocars interurbains norvégiens sont actuellement organisés par *NOR-WAY BUSSEKSPRESS*, une organisation de commercialisation appartenant à 40 opérateurs qui exploitent les différentes lignes d'autocars, dont certaines en coopération. Ces opérateurs membres sont également responsables de la conception des services en ce qui concerne les grilles horaires et les

tarifs. Le principal concurrent de *NOR-WAY BUSSEKSPRESS* est *TIMEkspress*, une enseigne autocar de *NSB* présente dans le Sud du pays, dont les services sont assurés par *Nettbuss*, l'autocariste de *NSB*, qui propose également d'autres enseignes de services d'autocars/autobus comme *Komfortbussen*, *Bus4you* et *Flybussen* (le service « aéroport express » de *NOR-WAY BUSSEKSPRESS*). Il convient de noter que *Nettbuss* exploite également d'autres services interurbains pour *NOR-WAY BUSSEKSPRESS*. Les autres concurrents sont *Lavprisexpressen* et *Konkurrenten*.

Les services d'autocars express sont pour l'essentiel exploités sur une base commerciale et le marché est ouvert. Ils sont considérés davantage comme un complément utile que comme un concurrent des autres services de transport public. Selon des études norvégiennes, leur clientèle se compose principalement de nouveaux voyageurs et d'automobilistes qui ont changé de mode de transport plutôt que d'usagers des services ferroviaires et aériens (voir Hjellnes COWI, 1999 ; Strand, 1991). Ces études montrent également que la fréquentation des transports publics a dans l'ensemble augmenté sur les corridors où rail et autocar sont en concurrence. La fréquentation totale a plus que doublé entre 2002 et 2007, tandis que la productivité a atteint des niveaux sensiblement plus élevés que dans la Suède voisine, qui a également déréglementé son marché, mais en autorisant moins de possibilités de coopération entre les opérateurs (Alexandersson *et al.*, 2009).

Des documents d'orientation comme le Plan national des transports 2010-2019 réaffirment l'utilité de ces services comme complément du système de transport public, car ils permettent de desservir des régions qui n'y auraient autrement pas accès. On estime en outre qu'ils contribuent à la qualité de l'environnement et à la diminution des accidents en réduisant le trafic automobile.

Selon Leiren et Fearnley (2008), le marché des services d'autocars express est confronté à deux enjeux. Le premier est le problème des subventions. Les autocars express bénéficient d'aides publiques dans un certain nombre de cas (application de tarifs réduits, certains services de transport d'écoliers, services aux régions qui ne seraient pas desservies autrement). La régulation européenne actuelle prévoit que les services subventionnés doivent être mis en concurrence. La simple application de cette règle menacerait la nature même de l'industrie, la remplaçant par un système reposant davantage sur la planification centralisée. La réglementation peut cependant n'être appliquée qu'aux services qui dépassent un certain niveau de subventions ou de kilomètres produits. Autre élément, certaines autorités prétendent qu'il est plus économique d'acheter des services complémentaires auprès d'opérateurs interurbains commerciaux que d'organiser un contrat local distinct (par voie d'appel d'offres) (Leiren et Fearnley, 2008). Toutefois, si ce type d'influence se fait trop sentir sur le marché des services d'autocars interurbains, ceux-ci risquent de devenir moins attractifs et de perdre leur base économique. Il est clair que cette question appelle d'autres décisions politiques.

Autre question mentionnée par Leiren et Fearnley (2008), l'autorité norvégienne de la concurrence (comme les organismes européens) a commencé à enquêter sur certains accords de coopération entre opérateurs, et cela bien que cette coopération soit souvent considérée comme bénéfique. Une étude de l'Institut norvégien d'économie des transports (Leiren *et al.*, 2007) montre que le réseau de transport par autocar, y compris les itinéraires desservis en coopération, est source d'importants gains de bien-être (1.5 milliard NOK par an). Le Plan national des transports 2010-2019 envisage même désormais de ne plus soumettre à ce contrôle les accords de coopération conclus avant 2003. Là encore, il reste des choix (politiques) à faire pour décider comment encadrer cet aspect dans le contexte norvégien.

## 1.5. Pologne

Jusqu'en 1990, les transports publics étaient organisés en Pologne de façon analogue à ceux des autres anciens pays communistes. L'Administration nationale des transports routiers (*PKS*) était le principal transporteur de voyageurs et de marchandises par route. Avant 1988, le transport de voyageurs à travers plus d'une région (voïvodie) exigeait une autorisation du Ministère des Transports. Des autorisations permanentes n'étaient délivrées qu'aux transporteurs publics. L'accès d'autres opérateurs de transport routier au marché était limité à des autorisations uniques ou périodiques. C'est la Loi sur l'activité économique (1988) qui a libéralisé de nombreux domaines d'activité, notamment le transport routier (Taylor et Ciechanski, 2008).

*PKS* a été scindée en quatre entreprises publiques au début des années 80 : une nationale et trois régionales. La structure organisationnelle de *PKS* comprenait de nombreuses succursales locales recevant des subventions du budget de l'État. En 1990, les quatre entreprises ont été démantelées et leurs 233 succursales sont devenues autant d'entreprises distinctes (Taylor et Ciechanski, 2008). Cette évolution n'a guère attiré les investisseurs étrangers. Moins de la moitié des entreprises devaient être par la suite privatisées, l'opération prenant le plus souvent la forme d'une acquisition par les salariés. La seule société étrangère intéressée a été Veolia, qui avait pris le contrôle de 11 entreprises issues de *PKS* compagnies à la mi-2006 (Taylor et Ciechanski, 2008). Cet intérêt limité des investisseurs étrangers pour la privatisation pourrait être lié à une fréquentation en chute libre -- divisée par trois entre 1989 et 2005 --, conséquence de la généralisation de l'automobile (Taylor et Ciechanski, 2008).

La concurrence ne s'est pas beaucoup développée au niveau national. Une nouvelle entreprise -- *Polski Express* --, constituée en 1994 comme filiale du *National Express Group* (Royaume-Uni), concentrait ses activités sur les liaisons mal desservies par le chemin de fer, mais devait connaître par la suite de graves difficultés économiques (Taylor et Ciechanski, 2008).

À la fin des années 90, une réelle concurrence s'est développée avec l'apparition d'opérateurs privés « indépendants » possédant de petites flottes de véhicules, en général de qualité médiocre, et desservant les itinéraires les plus rentables. Ces activités ont entraîné une dégradation de la situation économique des entreprises *PKS* locales (plus actives dans le transport local et régional), obligeant celles-ci, dans certaines régions, à fermer leurs portes. *PKS* est toutefois demeurée l'opérateur dominant, avec 92 pour cent du volume de voyageurs et 95 pour cent des services d'autobus et d'autocars réguliers en Pologne (Taylor et Ciechanski, 2008).

Par ailleurs, en 1995, pour faire contrepoids à *Polski Express*, 21 entreprises *PKS* et quelques entreprises privées se sont associées pour créer *Polbus-PKS*, une société de commercialisation inspirée du modèle de *NOR-WAY Bussekspress*. *Polbus-PKS* a pour but d'offrir un réseau moderne de transport par autocar pour les services intérieurs à l'aide d'un système unifié de vente et d'information pour tous les services de ses opérateurs membres, à l'échelle du pays. L'entreprise a commencé à offrir des services interurbains, surtout pour les itinéraires sur lesquels le rail n'était pas attractif (Taylor et Ciechanski, 2008). *Pekaes Bus*, rejeton de *PKS* créé en 1996, a également assuré des services interurbains, avant d'être absorbé par *Veolia Eurolines Polska*.

Komornicki (2001) a étudié le nombre considérable de liaisons par autobus semi-légaux et illégaux qui étaient proposées entre la Pologne et les pays voisins au début des années 90. Selon lui, ce problème (absence de certification de qualité, accidents, etc.), qui représentait auparavant 80 pour cent du marché s'est considérablement atténué et ne concernait plus que 20 pour cent du marché en 1998. Il serait intéressant de savoir si le phénomène a complètement disparu aujourd'hui maintenant que la Pologne est devenue membre de l'Union Européenne et si le problème a refait surface plus à l'Est.

## 1.6. Espagne

Les concessions de services interurbains sont octroyées par l'administration centrale sur une base d'exclusivité et sont d'une durée qui varie de 8 à 20 ans. Les concessions de transport interurbain régional par autobus sont octroyées par les autorités régionales. Dans les deux cas, les contrats sont aujourd'hui essentiellement attribués par voie d'appel d'offres, bien que la passation de marchés par entente directe soit possible dans certains cas, mais principalement en ce qui concerne les transports urbains. Jusqu'en 1990, les services interurbains étaient sous contrôle public et les concessions étaient attribuées directement, sans appel d'offres. Une réforme a été engagée avec la décentralisation vers les Communautés autonomes (régions) et une refonte de la législation relative au transport de voyageurs (en 1987 et 1990). Résultat, les 113 concessions actuelles de services interurbains (dont aucune n'a fait l'objet d'un appel d'offres) ont pu être prolongées jusqu'en 2007 au moins, et la plupart l'ont été jusqu'en 2013 et certaines jusqu'en 2018. De nouvelles concessions ont été accordées par voie d'appel d'offres pour la prestation de services sur les itinéraires mal desservis ou pour remplacer les liaisons illégaux.

Il existe en Espagne de nombreux autocaristes. En 1988 a été créée la société publique *ENATCAR*, qui a repris tous les services d'autocars du transporteur ferroviaire national *RENFE*. *ENATCAR* a été par la suite privatisée et reprise par *ALSA*, le principal fournisseur de services d'autocars interurbains, avec près de 10 pour cent du marché et une offre très diversifiée. *ALSA* est une société à capitaux privés, membre d'*Eurolines*. Cédée au *National Express Group* (Royaume-Uni) en 2005, *ALSA* a étendu son influence dans le secteur espagnol du transport par autobus, en intégrant le deuxième opérateur de transport national, *Continental Auto*, en 2007.

L'autocar a toujours occupé une place importante sur le marché espagnol du transport public interurbain. Apparemment, on ne dispose pas de statistiques fiables à ce sujet, mais on estime que le marché des services d'autocars serait quatre fois plus important que celui des services ferroviaires en termes de voyageurs-kilomètre (García-Pastor *et al.*, 2003). La poursuite du développement du réseau espagnol à grande vitesse pourrait toutefois faire évoluer la situation, tout comme l'ont fait les compagnies aériennes à bas coût. Le rapport annuel 2008 de *National Express*, propriétaire d'*ALSA*, mentionne ces pressions concurrentielles et ainsi que les mesures prises par l'opérateur pour faire face à la concurrence des compagnies aériennes à bas coût et du rail à grande vitesse (variation des fréquences, adaptation des tarifs, modification du réseau en vue de proposer des services complémentaires). Par ailleurs, *ALSA* a également annoncé le lancement de nouveaux services, avec une nouvelle formule repas, et sera le premier transporteur en Espagne, tous modes confondus, à offrir une connexion WiFi à bord de ses véhicules.

Malgré le recours à l'appel d'offres, les services d'autocars interurbains espagnols sont tous rentables, dans la mesure où ils ne reçoivent aucune subvention publique. García-Pastor *et al.* (2003) mentionnent que selon une étude du Ministère espagnol du Développement (Consultrans, 1999), la procédure d'appel d'offres adoptée dans les années 90 a cependant eu des effets positifs sur la qualité du service et la tarification dans les concessions concernées. Les concessions prolongées semblent appliquer des tarifs par voyageur-kilomètre de 46 pour cent supérieurs à ceux des concessions attribuées par voie d'appel d'offres.

## 1.7. Italie

Le marché italien des services d'autocars interurbains se décompose en services nationaux et services régionaux. Les services nationaux (*linee extraurbane statali*) sont assurés sur une base commerciale sur les itinéraires de 200 à 1 200 kilomètres entre grandes agglomérations situées dans des régions différentes. Le régime juridique applicable à ces services a été récemment modifié par un décret de novembre 2005 visant à ouvrir le marché. Les services ne sont pas subventionnés. Les autocaristes doivent maintenant demander une autorisation auprès du Ministère avant de lancer un nouveau service. Le régime antérieur ne permettait pas la concurrence, mais le nouveau régime d'autorisations devrait la rendre possible. Cependant, elle ne s'est encore guère développée, et les changements successifs de Gouvernement semblent avoir retardé la déréglementation.

Les services régionaux interurbains d'autocars (*linee extraurbane regionali*) correspondent aux itinéraires de 30 à 300 kilomètres séparant les grandes agglomérations situées dans une même région. La plupart des itinéraires régionaux sont encore des concessions octroyées par entente directe, qui sont subventionnées et dont les lignes et tarifs sont réglementés. Une certaine déréglementation est également prévue dans la mesure où certaines régions ont élaboré une législation régionale inspirée du décret national. Cependant, cette concurrence semble souvent limitée aux services qui ne portent pas préjudice aux services régionaux subventionnés existants, exploités en vertu de contrats de concession.

La taille des opérateurs varie considérablement. Aucun autocariste national ne domine le marché actuellement. Parmi les autocaristes de taille importante, on peut citer *Sitabus*, qui appartient à l'opérateur ferroviaire national *Trenitalia*, et *Arriva Italy*, l'un des plus gros opérateurs privés. Le reste du marché est très fragmenté et se compose d'un grand nombre d'entreprises locales, souvent propriété des régions et des municipalités, mais aussi privées. La plupart des opérateurs sont basés dans une région et offrent en outre des correspondances régionales avec Rome ou d'autres grandes villes italiennes. Peu d'opérateurs offrent des services à l'échelle nationale. *Arriva* a fait son apparition sur le marché en reprenant 11 entreprises régionales, dont beaucoup exercent leurs activités sur le marché interurbain.

Certains services sont assurés en complément des services ferroviaires à grande vitesse de *Trenitalia*. *Sita*, une filiale de *Trenitalia*, est un important fournisseur de ce type de services. Certains services offrent des sièges grand confort ainsi que des installations Internet. D'autres sont directement en concurrence avec les services ferroviaires grandes lignes. Les tarifs sur ces liaisons sont comparables à ceux du chemin de fer sur les relations Nord-Sud (fortement subventionnés) et en général plus bas que les tarifs aériens des lignes intérieures.

Récemment, neuf opérateurs ont intégré leurs activités de marketing et de billetterie sous l'appellation *Ibus*, membre d'Eurolines.

## 1.8. France

Les services d'autocars express longue distance n'existent pour ainsi dire pas en France. La réglementation des transports publics relève de l'État pour les services interrégionaux de transport de voyageurs, lesquels sont le monopole de la Société Nationale des Chemins de Fer (*SNCF*). Les services de transport régionaux et locaux sont organisés par les départements et les collectivités locales (en coopération). La plupart de ces services font l'objet d'appels d'offres. Des services express sont assurés à l'échelle des départements, lorsque l'autorité compétente en matière de transports le juge nécessaire, mais il n'existe pas de services assurés à l'échelle nationale sur des distances réellement longues.

Autrement dit, il existe une certaine concurrence entre les services ferroviaires de la *SNCF* -- en particulier le *TGV* -- et le transport aérien, mais pas entre le rail et la route. L'entrée sur le marché d'opérateurs de transport à l'initiative du marché n'est pas envisagée actuellement, la législation actuelle des transports, qui remonte à 1982, excluant explicitement la concurrence directe aux services de la *SNCF*. L'entrée sur le marché est donc *de fait* impossible. Et il semble illusoire de tenter d'obtenir l'accord de la *SNCF*, qui a toujours été opposée à cette idée.

La situation pourrait bientôt changer, la majorité politique au pouvoir ayant annoncé en juillet 2009 son intention d'introduire un certain nombre d'amendements à la législation en vigueur de façon à autoriser les services internationaux d'autocars à mener certaines activités de cabotage sur le territoire français et, plus important, à permettre la libéralisation et la déréglementation totales des services d'autocars longue distance au niveau national. L'idée serait d'introduire un régime d'autorisations largement déréglementé qui aurait pour effet d'abolir le monopole de la *SNCF* d'ici à la fin de 2009, ce qui coïnciderait d'ailleurs également avec la mise en œuvre de la libéralisation des services ferroviaires internationaux décidée au niveau européen.

Compte tenu de ce qui précède, il semble que la *SNCF* ait commencé à changer d'attitude, peut-être parce qu'elle voit également certaines possibilités pour sa propre filiale de transport par autobus et autocar (*Keolis*), qui est en train d'étendre ses activités, non seulement en France, mais également dans le reste de l'Europe. En outre, la *SNCF* pourrait avoir intérêt à remplacer certains de ses services interrégionaux déficitaires par des services d'autocars plus rentables (Kramarz, 2009). Comme dans les autres pays, ce sont les étudiants, les usagers moins favorisés et les personnes pour lesquelles la valeur-temps est moins importante qui seraient les principaux bénéficiaires de cette libéralisation, bien que cela nécessite la mise en place d'un réseau national de services, ce qui est peut-être encore trop ambitieux. Pourtant, là aussi, il pourrait être avantageux pour tous d'autoriser un certain panache avec des services régionaux existants moins rentables.

## 1.9. Allemagne

Le principe réglementaire fondamental qui régit le marché allemand des services d'autocars express est celui de la libre initiative des opérateurs de transport. Le marché est cependant rigoureusement encadré par la législation nationale sur les transports publics, qui restreint la concurrence directe sur les itinéraires entre opérateurs de transport et assure une certaine protection aux opérateurs historiques. La prestation de nouveaux services plus ou moins parallèles n'est autorisée que lorsque ceux-ci représentent une amélioration sensible par rapport aux services déjà offerts.

Aujourd'hui, il existe en Allemagne un vaste réseau interurbain de transport par autocar dont la partie occidentale de Berlin est le pivot. La plupart de ces services remontent à l'époque où l'Allemagne était divisée. Ils assuraient les liaisons entre Berlin Ouest (République Fédérale d'Allemagne), enclavée dans le territoire de la République Démocratique Allemande, et les autres villes de la RFA. Ces liaisons sont exploitées par *Berlin Linien Bus*, une entreprise conjointe qui regroupe divers autocaristes et appartient en partie à *DB*. La plupart des liaisons sont assurées quotidiennement. Chaque trajet doit avoir Berlin comme point de départ ou de destination, et il n'y a pas d'autre point d'embarquement ou de débarquement possible (Maertens, 2008).

Les autres prestataires sont *Touring* et *Public Express*. Le premier – qui appartient à Eurosur (une co-entreprise des autocaristes espagnols et portugais Alsa, Linebus et Socitransa) assure un service de nuit entre Hambourg et Mannheim, via Kassel, Francfort et Darmstadt. Les autres services sont pour la plupart à destination des autres pays d'Europe et constituent l'essentiel des services assurés par *Touring*, sous l'enseigne *Eurolines*. D'autres services nationaux sont fournis par *Public Express* qui propose des services d'autocars entre Brême, Oldenburg et Groningen aux Pays-Bas, et également entre Brême et Aurich. Un autre segment des services réguliers d'autocars est celui des services express pour les aéroports. De nombreux aéroports régionaux en bénéficient (Maertens, 2008).

L'évaluation du potentiel des services d'autocars interurbains indique que ce type de services s'adresserait aux personnes à bas revenu (Maertens, 2008), ce que confirment les services assurés par les prestataires actuels tels que *Touring* et *Public Express*. Il est en effet évident que *Public Express*, par exemple, cible les étudiants et les familles. Les premiers bénéficient de réductions d'environ 50 pour cent, tandis que les adultes voyageant avec des enfants bénéficient de la gratuité pour un enfant. *Touring*, de son côté, veut attirer les voyageurs en leur offrant des tarifs avantageux lorsqu'ils réservent suffisamment à l'avance.

Les opérateurs comme *Touring* et *Public Express* montrent bien qu'il existe des acteurs du marché qui veulent prendre de l'expansion, mais en sont empêchés par la législation en vigueur. L'un des problèmes que pose la réglementation actuelle concernant l'accès au marché est que les exigences en matière d'amélioration qualitative demeurent vagues. L'extension des services d'autocars interurbains en Allemagne se heurte aujourd'hui également à la résistance qui émane des autorités responsables des transports de voyageurs. Il s'ensuit de longues procédures devant les tribunaux entre opérateurs de nouveaux services et opérateurs historiques. Les efforts déployés par *Touring* pour développer ses liaisons interurbaines par autocar sont ainsi entravés par les poursuites de la société de chemins de fer allemande *Deutsche Bahn* (*DB*), comme en témoigne concrètement la récente tentative de *Touring* d'ouvrir un service d'autocars en concurrence avec *DB* sur la relation Francfort-Cologne (Köhler, 2009).

Dans le débat politique, les Libéraux démocrates et les Verts ont tenté de faire avancer l'extension des services interurbains par autocar. En 2005 et 2006, les deux formations se sont prononcées en faveur de la déréglementation, mais le Comité parlementaire sur les transports, le bâtiment et les affaires urbaines a rejeté leurs demandes (Maertens, 2008).

### 1.10. Eurolines

*Eurolines* est une coentreprise regroupant des autocaristes européens, qui organise la plupart des services internationaux d'autocars à l'intérieur de l'Europe. La marque *Eurolines* regroupe 35 entreprises indépendantes présentes dans 32 pays, qui constituent ensemble le plus vaste réseau de liaisons régulières par autocar d'Europe. *Eurolines* a défini pour tous ses membres des normes de qualité communes et harmonisé les conditions de vente et de transport. Le réseau relie actuellement plus de 500 destinations et couvre l'ensemble du continent ainsi que le Maroc.

*Eurolines* a été créée en 1985, pour concurrencer *Europabus*, qui avait elle-même été formée par plusieurs sociétés ferroviaires européennes en 1965 pour empêcher les autocaristes de leur faire concurrence (Eurolines, 2008). Si les services de transport d'*Europabus* sont demeurés limités, *Eurolines*, en revanche, a développé son marché en offrant des services sur les relations internationales à forte demande et en commençant par répondre aux besoins des travailleurs immigrés en provenance d'Espagne et du Portugal. Diverses initiatives lancées dans plusieurs pays, telles que le *Budget Bus* aux Pays-Bas (et bien d'autres ailleurs) ont finalement été regroupées sous l'enseigne commune *Eurolines* pour la commercialisation de services internationaux réguliers.

*Eurolines Organisation* est une organisation internationale sans but lucratif de droit belge. Elle est ouverte aux entreprises et groupes d'entreprises exploitant des services internationaux réguliers de transport de voyageurs par autocar. Les décisions concernant *Eurolines Services*, filiale commerciale d'*Eurolines Organisation*, sont prises par un conseil de direction auquel siègent toutes les entreprises membres. Outre ce conseil, un comité exécutif composé de neuf administrateurs d'entreprises membres guide la mise en œuvre de nouvelles offres. Les principaux obstacles auxquels a été confrontée *Eurolines* étaient notamment les disparités entre les législations nationales relatives à l'exploitation de services de transport de voyageurs par autocar ainsi que l'hétérogénéité de la fiscalité des carburants et des règles applicables à la taxe sur la valeur ajoutée, qui étaient à l'origine d'une lourde bureaucratie (Bochar, 2001).

Il est intéressant de noter que *Veolia* a pris une importante participation dans *Eurolines*, dont il possède la marque en Belgique, en France, aux Pays-Bas et au Portugal et qu'il exploite en partenariat dans les pays scandinaves, en Pologne et en Espagne.

## 2. GRANDES TENDANCES ET PRINCIPAUX ENJEUX

Avant de dégager quelques conclusions dans le prochain chapitre, je résumerai les principaux faits et tendances constatés dans les pays examinés ci-dessus, en évoquant le cas échéant un certain nombre d'enjeux susceptibles de se poser.

### 2.1. Structure du transport interurbain de voyageurs

Sur le plan organisationnel, les services de transport de voyageurs peuvent être subdivisés en deux grandes catégories. La première correspond à ce que j'appelle les régimes fondés sur l'initiative du marché, c'est-à-dire ceux dans lesquels se sont essentiellement les opérateurs de transport qui définissent leur propre conception des marchés à desservir (van de Velde, 1999). Dans ce type de régimes, les opérateurs sont libres de suggérer de nouveaux services et de demander l'autorisation de les assurer. Dans sa forme pure, la demande d'autorisation est une simple formalité. L'« autorisation » d'assurer le service (parfois appelée « licence » et parfois, malheureusement, « concession ») est alors accordée sans que les autorités des transports procèdent à une analyse pour déterminer si, par exemple, le marché « a besoin » d'un service supplémentaire, si un autre opérateur déjà en place fournit des services comparables ou si les tarifs sont appropriés. Mais ce régime peut également être associé à diverses formes d'intervention réglementaire ayant pour but de limiter le libre accès au marché par certaines exigences -- par exemple, non-parallélisme avec des services déjà offerts, intégration tarifaire, protection des droits des chemins de fer, etc. Le principe qui demeure est celui de l'initiative du marché, mais la réglementation peut en fait être si rigoureuse qu'elle peut effectivement empêcher toute entrée.

La seconde catégorie regroupe les régimes fondés sur « l'initiative de l'autorité » (van de Velde, 1999), dans lesquels c'est à l'autorité des transports qu'il incombe de créer les services de transports. Celle-ci peut alors ou bien fournir les services elle-même, à l'aide de son personnel propre ou par l'intermédiaire d'une société, ou bien concéder ces services à un opérateur de son choix, habituellement par voie d'appel d'offres. Ces régimes se distinguent essentiellement de ceux fondés sur l'« initiative du marché » par le fait qu'ils interdisent toute initiative spontanée des acteurs du marché. Toute décision de créer un service émane de l'autorité. Si celle-ci ne prend aucune initiative, il ne se passe rien et il ne peut -- légalement -- rien se passer. Le secteur privé peut être associé au processus, mais il faut pour cela au préalable que l'autorité prenne conscience de la nécessité d'un service de transport, puis en définisse les caractéristiques (de façon plus ou moins détaillée) et enfin organise une procédure de mise en concurrence (appel d'offres) pour attribuer le service à un opérateur sur une base contractuelle et pour une durée déterminée. Ce type de contrat, appelé « concession » ou parfois -- et cela prête à confusion -- « franchise », comprend souvent une clause d'exclusivité, mais pas toujours.

Comme on peut le voir dans le Tableau 2, dans les pays présentés, c'est de toute évidence l'initiative du marché déréglementé qui domine. La France et l'Allemagne, qui pourraient être deux grands marchés européens, demeurent effectivement encore fermées, mais on peut entrevoir une ouverture dans les deux pays. Des mesures concrètes en faveur de la libéralisation et de la déréglementation sont prises en France, ce qui est très surprenant, car la France a organisé le reste de son système de transport local et régional de voyageurs sur la base d'une initiative stricte de l'autorité et d'un régime d'appel d'offres qui ne laisse aucune marge pour le développement d'un marché ouvert. Cette évolution nécessitera toutefois une modification de la législation en vigueur. L'Allemagne également devrait s'engager tôt ou tard sur la voie de la déréglementation. Les acteurs du marché exercent des pressions en ce sens et la législation actuelle n'en exclut pas fondamentalement la possibilité. Les choses pourraient progresser assez facilement si tous les acteurs s'accordent. L'un des grands enjeux dans ce cas sera la suppression de la protection dont les chemins de fer bénéficient actuellement et à laquelle *DB* est farouchement attachée. Il est possible que l'ouverture des marchés du transport ferroviaire en 2010 facilite l'évolution des positions à cet égard.

Tableau 2. **Formes d'organisation dans le transport interurbain par autocar en Europe**

Initiative de l'autorité		Initiative du marché	
Secteur public	Concessions privées	Réglementé	Déréglementé
France : monopole pour les services ferroviaires grandes lignes (SNCF) ; pas de services longue distance de transport par autocar ; attribution des services de transport par autocar par voie d'appel d'offres au niveau local/régional.	Espagne : concessions exclusives octroyées de plus en plus par voie d'appel d'offres à des opérateurs privés, au niveau national et régional.	Allemagne : régime fondé sur l'initiative du marché en théorie, mais dans lequel il n'existe pratiquement aucune possibilité d'entrée en raison de la protection du monopole des chemins de fer.	Grande-Bretagne : marché ouvert ; libre concurrence ; pas de protection des chemins de fer. Suède : marché ouvert, mais une certaine intervention réglementaire des autorités régionales des transports ; pas de protection des chemins de fer. Norvège : marché ouvert, mais une certaine intervention réglementaire des autorités régionales des transports ; pas de protection des chemins de fer. Italie : marché ouvert, mais depuis peu. Pologne: marché ouvert, mais il subsiste de nombreux opérateurs publics.

L'Espagne apparaît donc comme le seul pays de l'échantillon (et également, semble-t-il, du reste de l'Europe) à baser son régime non pas sur le libre jeu des mécanismes de marché, mais sur un système de concessions accordées par voie d'appel d'offres. Il convient de noter toutefois que les concessions actuelles reposent sur des droits historiques issus probablement du marché et non de l'autorité. Certaines de ces concessions ont déjà fait l'objet d'appels d'offres, mais ce n'est pas encore la majorité.

S'agissant des opérateurs, leur organisation se caractérise par une diversité de dispositions, souvent hybrides. Les opérateurs assurent leurs services à l'aide de leurs propres véhicules et personnels, mais ont souvent recours également à des sous-traitants (comme le fait *National Express* au Royaume-Uni). Cette pratique s'observe dans la plupart des pays analysés. Elle permet d'ailleurs à des opérateurs familiaux de taille relativement petite de participer aux grands réseaux de services. Ces petits opérateurs peuvent toutefois être également présents individuellement sur le marché, comme on peut le voir en Suède et en Italie.

Une autre caractéristique dominante de ce marché est la coopération en matière de marketing. Individuellement, les opérateurs, conscients de l'existence d'effets de réseau du côté de la demande dans leur secteur d'activité, regroupent leurs produits sous une marque attractive, ce qui leur permet d'assurer ensemble une couverture de services plus large et de proposer une gamme de produits plus attractive qu'isolément. *Eurolines* en est le meilleur exemple en Europe, *NOR-WAY Bussexpress* en est un autre à l'échelle d'un pays, et il y en a d'autres aussi en Suède. La forme extrême de cette coopération en matière de marketing est une sorte de franchise commerciale (contrairement à l'utilisation qui est faite du terme « franchise » dans le contexte des concessions octroyées par voie d'appel d'offres), qui rejoint *grosso modo* le modèle de l'opérateur principal qui sous-traite la plupart de ses activités à des opérateurs locaux. Pourtant, il existe d'importantes différences qui tiennent à l'équilibre du pouvoir et à la répartition des risques entre les petits opérateurs et l'opérateur principal, ou l'association d'opérateurs dans le cas d'une coopération.

## 2.2. Performances

Comme on peut le voir dans les cas présentés, la libéralisation et la déréglementation du secteur du transport par autocar est considérée comme un succès dans les pays qui les ont menées à bien. Certains ont opté pour une approche « en bloc », comme le Royaume-Uni en 1980, tandis que d'autres, plus fidèles à leur tradition, ont adopté une approche graduelle, comme la Suède, ou pragmatique, comme la Norvège, ou encore incomplète, comme l'Italie. Il reste à voir comment la France et l'Allemagne feront face aux réticences que suscite la déréglementation.

Selon les recherches rapportées dans l'étude de cas, la procédure d'appel d'offres, telle qu'elle est utilisée en Espagne, a également donné de bons résultats. Les concessions octroyées par voie d'appel d'offres pratiquent des tarifs plus bas que les concessions prolongées (par voie de négociation). Cela ne nous permet pas de tirer de conclusions sur l'avantage relatif de l'appel d'offres par rapport à la déréglementation du marché, car il convient de ne pas perdre de vue que les concessions espagnoles sont exclusives et qu'elles ne sont par conséquent pas soumises aux pressions concurrentielles qui

existent dans des pays comme la Norvège, la Suède, la Pologne ou le Royaume-Uni. Il faudrait procéder à une comparaison internationale des niveaux de service, la qualité et les tarifs pour être en mesure de se faire une idée à ce sujet.

Contrairement à la plupart des autres services de transport public, les services d'autocars interurbains sont exploités sur une base commerciale. Autrement dit, ils ne sont pratiquement pas subventionnés. Le secteur ferroviaire, au contraire, même s'il est protégé de la concurrence que pourrait lui livrer le transport par autocar, a la plupart du temps besoin de subventions, soit directement à l'exploitation, soit tout au moins pour couvrir une partie de ses dépenses d'infrastructure.

Un autre aspect intéressant du secteur du transport par autocar, évoqué dans plusieurs publications, est le fait qu'il produit peu de pollution par voyageur-kilomètre et offre un niveau de sécurité en termes d'accidents qui est comparable à celui du transport ferroviaire ou aérien, soit beaucoup moins que l'automobile (voir par exemple CEMT, 2001). Les tenants de la déréglementation associent alors cet argument à la constatation que dans les pays qui ont supprimé la protection dont bénéficiaient les chemins de fer et déréglementé le secteur du transport par autocar, ce dernier attire en général davantage d'automobilistes que d'usagers des chemins de fer, pour conclure finalement que la déréglementation du transport par autocar serait globalement bénéfique du point de la politique des transports.

### **2.3. Marchés desservis**

Il ressort assez clairement que les prestataires de services d'autocars interurbains visent des groupes spécifiques : étudiants, personnes âgées, personnes ne possédant pas d'automobile et personnes pauvres en général. Des études suédoises et britanniques ont montré l'avantage d'une déréglementation pour ces catégories de population, en même temps que son impact limité sur les services ferroviaires en termes de perte de clientèle. En effet, le rail et l'autocar semblent s'adresser à des publics qui attachent une valeur-temps différente aux déplacements longue distance. Certaines études montrent même que la concurrence directe entre les deux modes sur un corridor donné favorise l'expansion de leurs marchés respectifs, aux dépens de l'automobile.

*Eurolines* est évidemment le principal acteur dans le marché des services internationaux en Europe. Du fait que l'on ne dispose pas de statistiques claires à ce sujet, il est difficile de se prononcer de façon catégorique. La Pologne et probablement aussi la République tchèque ainsi que d'autres pays de l'ex-bloc communiste qui ne sont pas examinés ici semblent être les principaux acteurs du réseau européen de services d'autocars. Cela s'explique dans une large mesure par la propension actuelle des travailleurs polonais et d'autres pays d'Europe centrale et orientale à chercher un emploi ailleurs, (principalement) en Europe occidentale. Les visites dans les familles, le tourisme et d'autres échanges sont à l'origine de la croissance de ces marchés depuis la disparition du Rideau de Fer. En soi, cette évolution est très semblable à celle qui a été à l'origine du développement du transport par autocar il y a plusieurs décennies, surtout entre l'Espagne et le Portugal et le reste de l'Europe.

Deux grands pays d'Europe -- la France et l'Allemagne -- ont encore des services d'autocars très limités, sauf en ce qui concerne les services internationaux *Eurolines*. Il est plus que temps que les changements nécessaires soient mis en œuvre, et la dynamique politique en ce sens est en train de prendre forme en France et probablement également en Allemagne.

Les petits pays européens, de par leur taille même, ont des services d'autocars interurbains limités voir inexistant. C'est le cas des Pays-Bas, de la Belgique ou de la Suisse. Le Danemark possède quelques relations interurbaines par autocar entre Copenhague et le Jutland. Il convient de noter que les services ferroviaires sont en général excellents dans ces pays pour les distances considérées. Ces pays sont bien sûr également bien desservis par *Eurolines*.

#### **2.4. Effets de réseau, monopoles, barrières à l'entrée et besoins en matière de réglementation**

Il importe de prendre en compte dans ce secteur l'existence d'effets de réseau. Les exemples de coopération en matière de marketing présentés plus haut se développent dans le cadre du fonctionnement d'un marché rentable, concurrentiel et ouvert. C'est donc une indication que cette coopération est souhaitable. Les cas du Royaume-Uni et de la Norvège, mais aussi d'*Eurolines*, montrent les avantages de ce concept pour les voyageurs (information, billetterie, image, attractivité, etc.). En revanche, l'existence même d'une coopération entre prestataires sur un marché concurrentiel est de nature à susciter la suspicion des autorités de la concurrence, comme on peut le voir en Norvège, mais aussi en Grande-Bretagne, avec l'affaire *National Express* et *Scottish Citylink* (voir White, 2008).

Malgré tout, comme l'a déjà montré la Table Ronde de 1998 sur le transport interurbain par autocar (CEMT, 2001), ce type de coopération ainsi que les conglomérats d'opérateurs qui en sont issus ne semblent pas se traduire par des abus de position dominante. Cela s'explique par la vigueur de la concurrence intermodale avec (principalement) l'automobile, les compagnies aériennes à bas coût et, dans une moindre mesure, le rail. En outre, comme le montre l'arrivée sur le marché de *Megabus* en Grande-Bretagne, le marché semble demeurer suffisamment contestable du fait de la concurrence intramodale. Il est important de souligner que ces constatations rassurantes ne peuvent être vraies que si les obstacles à l'entrée sont dûment levés et que soient assurés l'accès non discriminatoire aux gares routières et l'équité dans les conditions de licences et les procédures d'autorisation. Cela suppose également la non-exclusivité des autorisations d'itinéraires, ou alors une autorité chargée de la délivrance des autorisations qui soit très avisée (ce qui est peut-être souvent difficile). Enfin, et surtout, il importe d'assurer un accès équitable aux organisations de commercialisation existantes qui occupent une position dominante sur certains marchés. De fait, il pourrait exister également des organisations de commercialisation concurrentes, mais leur viabilité dépendra beaucoup de la taille du marché à desservir.

L'accès équitable aux gares routières semblait poser davantage de problèmes dans les années 80 qu'aujourd'hui. Aucune des études rapportées ici ne mentionne l'accès aux gares routières comme étant un problème d'importance. Les gares peuvent appartenir au secteur public ou à un opérateur

privé, mais doivent et semblent être accessibles à des tarifs justes. En outre, l'importance de la gare comme point d'information et d'achat de billets a diminué avec le développement de la vente via l'Internet dans le secteur.

Bien que les services d'autocars soient souvent assurés par l'entremise de nombreux petits opérateurs familiaux locaux, on peut également observer l'expansion continue de quelques grands autocaristes paneuropéens. Même si le modèle traditionnel des petits opérateurs sous-traitant de grandes enseignes ou membres d'une association commerciale ne semble pas encore menacé, il serait intéressant de voir s'il perdra de l'importance et sera graduellement remplacé par des autocaristes de plus grande taille. L'expansion de *Veolia*, important groupe français, est actuellement très visible dans toute l'Europe. Le Britannique *National Express* est un autre exemple, quoique moins éloquent. On a déjà pu constater l'expansion de groupes internationaux, tels que *Stagecoach*, en Suède, mais la suite des événements a montré qu'elle pouvait être très éphémère. Il faudra voir comment les choses évolueront, mais il y aurait lieu de pousser la réflexion dans une optique réglementaire pour déterminer si l'expansion de grands conglomérats pose un risque plus important d'atteinte à la concurrence sur le marché du transport par autocar que la coopération en soi.

L'Union Européenne a adopté en 2007 de nouvelles dispositions sur les obligations de service public dans le secteur du transport de voyageurs (Règlement 1370/2007), qui seront applicables à la fin de 2009. En résumé : les services bénéficiant de droits exclusifs ou d'aides financières doivent être mis en concurrence. Il existe toutefois un certain nombre d'exceptions (complexes) à cette règle (voir van de Velde, 2008 pour en savoir plus). Les marchés déréglementés dans lesquels il n'existe pas de droits exclusifs ne sont pas directement visés par le Règlement. En outre, la compensation pour l'application de tarifs réduits peut être maintenue, si elle est accessible à tous les opérateurs. Cela voudrait dire que le secteur du transport interurbain par autocar n'est pas visé par cette mesure, puisqu'il ne bénéficie ni de subventions, ni de l'exclusivité. La principale exception à cet égard est l'Espagne, mais étant donné qu'elle a opté pour la mise en concurrence, son système semble tout à fait conforme au règlement précité. Cependant, comme on a pu le voir par exemple en Suède et en Norvège, les services d'autocars interurbains ne sont pas isolés des autres services de transport public. Dans les pays à faible densité de population, les autorités régionales chargées des transports et du transport public local ont souvent pu constater les avantages mutuels des services d'autobus locaux et d'autocars longue distance. L'intégration des services d'autocars aux services locaux réguliers peut permettre d'améliorer le service (vitesse) pour les usagers locaux et de desservir des zones éloignées qui ne le seraient pas, si un autocar interurbain n'y faisait pas d'arrêt. Pour associer les deux types de services, il est souvent nécessaire de subventionner l'autocar interurbain. Cela pourrait alors poser un problème au regard du nouveau règlement, si le montant où l'importance du contrat dépasse un certain seuil, obligeant l'autorité à recourir à la mise en concurrence, ce qui ne serait que contre-productif dans ce cas. On ne mesure pas encore clairement l'ampleur du problème, mais il pourrait se poser avec une certaine acuité dans les années à venir, si l'on ne peut trouver de solution pragmatique.

## **2.5. Poursuivre la déréglementation : les enjeux à court terme**

Les positions défendues sur les marchés actuellement fermés, comme en France et en Allemagne, ont beaucoup en commun avec ce que l'on pouvait entendre en Suède et en Norvège avant que ces pays procèdent à leur déréglementation : les chemins de fer devaient être protégés contre la

concurrence de l'autocar, car l'ouverture de ce marché risquait de nuire à l'attractivité du système ferroviaire et de faire perdre à ce dernier une part importante de sa clientèle. Mais dans les faits, la réalité a été différente et l'on constate dans ces pays que le rail n'a guère souffert et que l'autocar a ouvert de nouveaux marchés pour des segments de population qui ne pouvaient de toute façon pas s'offrir le train. D'importantes possibilités existent à l'évidence en France et en Allemagne également. Et contre toute attente, c'est la France qui pourrait bien être la première des deux à ouvrir son marché.

Un nouveau facteur qui interviendra sous peu est l'ouverture à la concurrence du marché du transport ferroviaire international de voyageurs, en 2010. À ce jour, on ne sait pas encore avec précision comment cette évolution inattendue, imposée par le Parlement Européen, se déroulera dans la pratique. Les services ferroviaires internationaux de voyageurs pourront être assurés selon un régime de libre accès, mais les concessions nationales actuelles de services publics bénéficieront d'une certaine protection. Il reste à voir comment cela sera interprété dans les divers pays. L'Allemagne, en tant que principal promoteur de cette libéralisation, semble favorable à une ouverture pure et simple, tandis que la France adoptera probablement une position beaucoup plus restrictive. Cette déréglementation du transport ferroviaire international pourrait avoir certains effets sur le secteur du transport international par autocar, même si là aussi, comme dans le contexte de la déréglementation des marchés nationaux, l'autocar et le train viseront probablement des clientèles différentes, qui n'attachent pas la même valeur-temps à leurs déplacements.

## CONCLUSIONS

À la question posée dans le titre du présent document -- « Les services d'autocars interurbains en Europe : concessions ou libre marché ? » -- on peut répondre que le choix de la plupart des pays est clairement en faveur du libre marché, et non d'un système de concessions mises en concurrence, ni d'un régime de droits exclusifs.

Les pays qui n'ont pas (encore ?) ouvert leur marché sont également davantage susceptibles d'opter pour la déréglementation que pour un système de concessions mises en concurrence. Autrement dit, le recours à l'appel d'offres ne semble pas être le choix privilégié sur ce marché. La déréglementation a montré qu'elle peut donner de bons résultats et que les marchés semblent demeurer suffisamment concurrentiels, à la fois sur un plan intermodal et intramodal.

## RÉFÉRENCES

- Alexandersson, G., N. Fearnley, S. Hultén et F. Longva (2009), "*Impact of regulation on the performances of long-distance transport services: a comparison of the different approaches in Sweden and Norway*", 11th International Conference on Competition and Ownership in Land Passenger Transport, Delft, Pays-Bas, 20-25 septembre 2009.
- Banverket (2006), "*Järnvägens roll i transportförsörjningen*", Banverket, Stockholm.
- Bochar, D. (2001), "*Eurolines ou un réseau paneuropéen de lignes régulières d'autocars : une introduction*", dans : Les services réguliers interurbains d'autocars en Europe, Table Ronde 114, Centre de Recherche Économique, Conférence Européenne des Ministres des Transports, Paris.
- BR (2002), "*Expressbussen efter avregleringen - Utveckling och erfarenheter*", Svenska Bussbranschens Riksförbund, Stockholm.
- Consultrans (1999), "*Present and future situation of the concession system of road passenger transportation under the control of the General Administration of the State*", rapport pour le Ministère espagnol du Développement, Madrid.
- CEMT (2001), "*Les services réguliers interurbains d'autocars en Europe, Table Ronde 114*", Centre de Recherche Économique, Conférence Européenne des Ministres des Transports, Paris.
- García-Pastor, A., C. Cristóbal-Pinto, J.-D. González et M. López-Lambas (2003), "*The Spanish situation of road public transport competition*", European Transport Conference, Strasbourg, 8-10 octobre 2003, 12 pp.
- Hjellnes COWI (1999), "*Evaluering v konkurranseflater for ekspressbussruter. Endelig rapport for empiriske undersøkelser*", COWI, Oslo.
- Jansson, K., I. Vierth et J. McDaniel (1997), "*Economic analysis of the deregulation of coach services in Sweden through model simulations of historic & hypothetical competitive situations*", European Transport Conference, Association for European Transport.
- Köhler, M. (2009), "*Vier Jahre Rechtsstreit um einen Linienbus nach Köln*", Frankfurter Allgemeine Zeitung, 11 mars 2009.
- Komornicki, T. (2001), "*Le développement du transport international par autobus en Europe central : le cas de la Pologne*", dans : Les services réguliers interurbains d'autocars en Europe, Table Ronde 114, Centre de Recherche Économique, Conférence Européenne des Ministres des Transports, Paris.

- Kramarz, F. (2009), "*Pour des bus Greyhound à la française*", Les Échos - Blogs, 8 juillet 2009.
- Leiren, M.D. et N. Fearnley (2008), "*Express coaches - the story behind a public transport success*", European Transport Conference, Leeuwenhorst Conference Centre, Pays-bas, 6-8 octobre 2008.
- Leiren, M.D., H. Samstad, N. Fearnley et H. Minken (2007), "*Ekspressbusruter - ett samensatt marked*", 904/2007, Transportøkonomisk Institutt, Oslo.
- Maertens, S. (2008), "*Intercity-Busverkehr in Deutschland – Notwendigkeit und Perspektiven einer Liberalisierung*", Fachgespräch Potentiale des Fernlinienverkehrs in Deutschland, Münster, 2 juin 2008, Institut für Verkehrswissenschaft.
- Robbins, D. (2007), "*Competition in the UK express coach market 25 years after deregulation: the arrival of Megabus.com*", European Transport Conference, Leeuwenhorst (Pays-Bas), 17-19 octobre 2007, Association for European Transport.
- SIKA (1997), "*Effekter av avreglering av långväge busstrafik*", 1997:6, SIKA, Stockholm.
- SIKA (2008), "*Långväga buss 2007*", SIKA Statistik 2008:21, SIKA, Stockholm.
- Strand, S. (1991), "*Konkurransen mellom tog og ekspressbuss*", 0078-1991, Transportøkonomisk Institutt, Oslo.
- Taylor, Z. et A. Ciechanski (2008), "*What Happened to the National Road Carrier in a Post-Communist Country? The Case of Poland's State Road Transport*", Transport Reviews, 28, 619-640.
- van de Velde, D.M. (1999), "*Organisational forms and entrepreneurship in public transport (Part 1: classifying organisational forms)*", Transport Policy, 6, 147-157.
- van de Velde, D.M. (2008), "*A new regulation for the European public transport*", Research in Transportation Economics, 22, 78-84.
- White, P.R. (2008), *Public transport: its planning, management and operations*, 5th edition, Routledge, Abingdon.