



**HAL**  
open science

# Nouveaux services d'autocars interurbains en France : après l'euphorie, quelques perspectives à la lumière de l'expérience allemande

Laurent Guihéry

► **To cite this version:**

Laurent Guihéry. Nouveaux services d'autocars interurbains en France : après l'euphorie, quelques perspectives à la lumière de l'expérience allemande. Transports : économie, politique, société, 2016. halshs-01742814

**HAL Id: halshs-01742814**

**<https://shs.hal.science/halshs-01742814>**

Submitted on 23 Jul 2018

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# Nouveaux services d'autocars interurbains en France : après l'euphorie, quelques perspectives à la lumière de l'expérience allemande

par Laurent Guihéry, professeur, Université de Cergy-Pontoise, laurent.guihery@u-cergy.fr

*L'engouement pour les nouveaux services d'autocars interurbains, combiné avec l'essor sans précédent du co-voiturage, fait bouger rapidement les équilibres dans le segment des déplacements longue distance de voyageurs. Le niveau élevé des prix du transport ferroviaire longue distance, en particulier le TGV, dans un environnement économique de paupérisation des classes moyennes et populaires, a découragé bon nombre de nos concitoyens. Ils retrouvent, avec les nouveaux services d'autocars interurbains, de nouveaux espaces de liberté et de mobilité.*

*Le transport ferroviaire, dont les coûts sont structurellement élevés, a du mal à trouver sa place dans cette révolution de la mobilité<sup>(1)</sup>. En effet comment arriver à contenir le niveau de plus en plus élevé de la dette de la SNCF et maintenir un équilibre des parts modales avec des différences de prix aussi importantes entre les modes de transport ?*

*En 2016, le covoiturage représente en France 1,6 % de la totalité des déplacements longue distance et 10 % des déplacements longue distance en train (Ademe, mai 2016).*

*De son côté, le marché du transport interurbain de voyageurs avance rapidement vers un nouvel équilibre, plus stable espérons-le.*

Un an après l'euphorie qui a accompagné son ouverture, le tout nouveau marché du transport par autocar montre ses premières inflexions. Une hausse des prix est attendue du côté du transport par autocars, qui perd toujours beaucoup d'argent. L'offre TGV low cost Ouigo a trouvé son public mais n'est pas rentable et risque même de cannibaliser la « vache à lait » que constitue le TGV, même si celle-ci commence à se tarir.

Enfin, une concentration rapide dans le secteur du transport de voyageurs par autocars est à l'œuvre, ce qui entraîne la constitution de grands groupes européens – Eurolines/Isilines<sup>(2)</sup>, Flixbus<sup>(3)</sup>, Ouibus<sup>(4)</sup> – et nous amène donc à réfléchir (enfin !) à une nouvelle échelle : l'Europe !

Cet article s'appuie sur les débats du séminaire de recherche qui s'est tenu à l'Université de Cergy-Pontoise le 24 mai 2016 sur le thème : « Nouveaux déve-

loppements des services d'autocars interurbains en Europe et pôles d'échanges »<sup>(5)</sup>.

## **L'autocar interurbain ou la liberté retrouvée : un succès incontestable**

Les chiffres publiés par l'observatoire des transports et de la mobilité de l'Arafer sont éloquentes. Au deuxième trimestre 2016, le nombre de voya-

geurs transportés atteint 1,5 million. Depuis la libéralisation de ce nouveau marché, 3,4 millions de voyageurs ont bénéficié de ces services d'autocars interurbains. La fréquentation est en

**Depuis août 2015, 3,4 millions de voyageurs ont utilisé l'autocar en France.**

forte augmentation (+39% par rapport au trimestre précédent). Combiné avec une optimisation de l'offre, le taux de remplissage des autocars progresse (passage de 30,2% à 41% au 2<sup>ème</sup> trimestre). L'appropriation par la population de ce mode de transport, dominant dans l'entre-deux-guerres<sup>(6)</sup>, est incontestable : d'abord les jeunes, les étudiants et les ménages les plus modestes mais aussi désormais les familles.

#### → Une croissance très rapide

A la mi 2016, 193 villes étaient accessibles (150 à la fin mars 2016). Sur le territoire métropolitain, 261 arrêts sont desservis. Les trois premières liaisons desservies sont Lille-Paris (96 200 passagers, +10,3% en trois mois), Lyon-Paris (94 000 passagers, +26,2% en trois mois), et Paris-Rouen (62 400 passagers, +28,4% en trois mois). Le classement ne change pas par rapport au 1<sup>er</sup> trimestre, mais les liaisons Lyon-Paris et Paris-Rouen ont connu des évolutions plus fortes que Lille-Paris. Le marché témoigne d'une constante évolution : 1100 destinations sont actuellement offertes, soit un bond de 25%

**Une augmentation perceptible des prix accompagne la croissance de la recette moyenne par voyageur.**

par rapport au premier semestre 2016. Cela s'explique par l'apparition d'un nouvel acteur de niche, Migratour, qui

dessert, depuis avril et de manière saisonnière, de nombreux arrêts entre Conques et Le Puy-en-Velay en direction de Saint-Jacques de Compostelle. En dehors de cette liaison saisonnière, 895 liaisons ont été déclarées auprès de l'ARAFER, soit une hausse de 4%.

Le marché témoigne d'un vrai dynamisme de ses acteurs : le chiffre d'affaires total de 19 M€ d'avril à juin 2016 est en forte croissance avec +56% par rapport aux trois premiers mois de 2016. Pour 2016, le chiffre d'affaires total dépassera 40 M€<sup>(7)</sup>. Il confirme l'engouement des utilisateurs. Il s'explique aussi par la croissance de la recette moyenne par voyageur et l'augmentation attendue et déjà perceptible des prix. Pour l'Arafer, « la recette moyenne par passager aux 100 km progresse de 40 centimes€ » durant le 1<sup>er</sup> semestre 2016 : 12,6 € pour un voyage de 342 km en moyenne en juillet alors qu'on premier trimestre, l'ARAFER enregistrerait une recette moyenne par voyageurs de 11,3 € pour 346 km. Pour 2017, le nombre de voyageurs devrait s'établir entre 3 et 5 millions selon les experts, mais rester stable ensuite avec un seuil possible entre 5 et 7 millions. La grève de la SNCF en mai-juin 2016 a poussé de nombreux voyageurs vers l'autocar interurbain, avec des « bonds de fréquentation de 70% sur certaines lignes » (*Journal du dimanche*, 29/07/2016).

#### → Trafics ferroviaires en baisse

En Allemagne, le seuil de 20 millions a été franchi en 2016 près de quatre ans après la libéralisation du marché (1<sup>er</sup> janvier 2013) dans un pays très différent socialement et spatialement. En France, le co-voiturage a attiré 10 millions de voyageurs en 2015, et le transport ferroviaire 126,9 millions de voyageurs en 2013 (incluant Eurostar et TGV internationaux)<sup>(8)</sup>. Le transport national de personnes en France –

1 000 milliards de voyageurs-kilomètres (VK) – est réalisé en 2014 à 83% par l'automobile. Le transport collectif (transport urbain et interurbain) représente 10,2%, soit environ 100 milliards de VK, les TGV réalisant plus de la moitié de ces déplacements (55 milliards de VK, 6% de la totalité des déplacements). Les autocars longues distance (intégrant les services de tourisme) atteignent 5,4% (30 milliards de VK), soit trois fois plus que l'aérien (1,4%). Concernant la concurrence avec les services de TER, protégés par la loi qui interdit tout arrêt de ces autocars avant 100 km du point de départ

**En Allemagne, le seuil de 20 millions a été franchi en 2016, près de quatre ans après la libéralisation du marché.**

(50 km en Allemagne), il apparaît qu'une alternative est présente dans 45% des liaisons exploitées, ce qui est loin d'être négligeable. Les services TER sont donc sous tension et les régions qui les financent s'en inquiètent. Même constat pour le TGV dont les trafics ne progressent plus depuis 2008. Ainsi, par rapport à 2015, le recul du trafic est de 4,3% dans les trains régionaux (TER) et de 8,2% dans les trains Intercités (*Les Echos* 26/08/2016). Les TGV ont perdu un peu plus de 1 million de voyageurs au premier semestre malgré une relance commerciale (-1,7% et même -3% pour Eurostar, -8,6% pour Thalys dans une ambiance sécuritaire peu favorable). Seuls les Transiliens affichent une hausse de fréquentation de 7,1% – effet du dézouage du Pass Navigo ? (*Les Echos*, 26/08/2016).

Le ferroviaire est donc déjà fortement touché. Certains experts imaginent même une hypothèse perdant-perdant : « Ainsi, la ligne Paris-Caen de la SNCF est l'une des rares à être en équi-

### Une étude ponctuelle des prix de ces différents modes de transport montre bien l'ampleur des différences

Trajet	Paris-Lille au 27/09/2016				
Mode de déplacement	Train	Bus interurbain			Covoiturage
Organisme	SNCF (26-59 ans)	Flixbus	Isilines	Ouibus	Blablacar
Paris-Lille	25 – 88 € 59 min – 2H06	5 – 8,90 € 2H20 – 3H15	5 – 12 € 2H20 – 3H45	7 – 12 € 2H20 – 3H25	10 – 18 €
Lille-Paris	25 – 89 € 1H01 – 2H02	5 – 8,90 € 2H20 – 3H15	5 – 12 € 2H20 – 3H45	5 – 12 € 2H20 – 3H55	10 – 18 €
Paris-Lille	50 – 177 €	10 – 17,80 €	10 – 24 €	12 – 24 €	20 – 36 €
Lille-Paris	21100 41108	41140 61130	41140 71130	41140 - 71120	

Trajet	Paris-Lyon au 27/09/2016				
Mode de déplacement	Train	Bus interurbain			Covoiturage
Organisme	SNCF (26-59 ans)	Flixbus	Isilines	Ouibus	Blablacar
Paris-Lyon	49,20 – 138 € 1H45 – 2H06	15 – 24,90 € 5H20 – 9H05	13 – 15 € 6H30	15 € 5H55 – 7H45	15 – 33 €
Lyon-Paris	49,20 – 102 € 1H56 – 2H03	15 – 39,90 € 5H15 – 9H15	13 – 15 € 6H30	15 € 5H55 - 7H45	16 – 56 €
Paris-Lyon	98,40 – 240 €	30 – 65,80 €	26 – 30 €	30 €	31 – 89 €
Lyon-Paris	31141 41109	101135 18H20	131100	111150 - 15H30	

Source : Marie-Léa Rousseau, M.R.T.E., Université de Cergy-Pontoise.

libre, car il existe peu d'alternatives. Or des autocars offrent désormais du Paris-Caen. Le risque est alors de voir se creuser les pertes de la SNCF sans que les autocars soient rentables sur cet axe. » (Yves Crozet, 22èmes Rencontres parlementaires Transports et Mobilité, 2015)

#### → Les défis de la structuration du marché français

Les développements de ces nouveaux services posent plusieurs défis. Premier défi pour le marché français, l'évolution rapide du secteur, et le rythme soutenu exigé pour l'exploitation, impliquent de poser des gardes fous indispensables pour assurer une sécurité maximale du service. La question de la qualité des points d'arrêt se pose notamment alors que la loi n'en dit rien. Deuxième défi, la course à la masse cri-

tique afin d'atteindre les premiers bénéficiaires est lancée : elle implique des concentrations qu'il est indispensable

**La structuration des acteurs s'organise dans la perspective du marché européen.**

d'étudier finement pour garantir une libre et saine concurrence au bénéfice des voyageurs. Des stratégies de niche sont aussi recherchées. Avant la structuration récente du marché français autour de trois grands acteurs, Eurolines/Isilines réalisait 35 % de l'offre, Ouibus 28 %, Flixbus 23 %, Starshipper (intégré maintenant à Ouibus) 8 %, Megabus (racheté par Flixbus) 6 % (Arafer, 15/05/2016). Les trois acteurs qui se concentrent ainsi s'intègrent peu à peu dans le cadre d'un

réseau européen de transport, qui était déjà le modèle d'affaires d'Eurolines. Les opérateurs l'ont bien compris et se sont lancés à la mi-2016 dans une course à la croissance externe avec une concentration attendue du secteur, qui ne gagne toujours pas d'argent en 2016, en France comme en Allemagne. Une hausse des prix est aussi attendue, en Allemagne comme en France. Troisième défi, des régulations semblent indispensables au niveau européen, surtout si les grands groupes qui apparaissent ont des assises et statuts différents – acteurs publics versus acteurs privés – ce qui peut poser des questions de discriminations et d'avantages concurrentiels.

#### L'horizon européen de la structuration du marché

##### → Le marché allemand 4 ans après la libéralisation

Après avoir connu une forte croissance depuis 2013, avec des niveaux de prix qui ne permettent pas une rentabilité de l'exploitation, le marché allemand connaît une vague de concentration et de consolidation significative : hausse des tarifs, croissance externe, et disparition de certains opérateurs – NationalExpress (avec la marque City2City) et les bus d'ADAC. Cette consolidation était aussi une demande pressante du gouvernement fédéral qui affirmait ainsi sa préoccupation pour le secteur ferroviaire – qu'il finance – en concurrence frontale forte avec ce nouveau mode de transport. La reprise de Postbus par le leader Flixbus constitue l'événement marquant de cette première moitié d'année 2016. Elle ne pose, selon le droit allemand, pas de problèmes juridiques pour les autorités anti-trusts, car le niveau des chiffres d'affaires est en dessous des niveaux qui déclenchent une intervention. Selon le porte-parole de l'Office Fédéral

des Cartel (Bundeskartellamt) en charge de la surveillance des concentrations dans l'économie allemande, les deux entreprises ont bien informé le Bundeskartellamt de cette fusion. L'intervention de l'Office Fédéral des Cartels est obligatoire lorsqu'une entreprise atteint 5 M€ et l'autre 25 M€ et que les deux ensembles atteignent

**Le marché allemand se concentre, de facto, autour d'un acteur en quasi-monopole : Flixbus.**

500 M€ de chiffre d'affaires. Sur la base des bus.km mesurés à partir des plans de transport, la part de marché de l'opérateur leader atteint 80% et monte même à 90% avec l'annonce-surprise à la mi-septembre 2016 du retrait du marché de la filiale de la DB BerlinLinienBus (*Les Echos* 19/09/2016). Les opérateurs de la DB – BerlinLinienBus et IC bus – arrivaient à près de 14% de part de marché avant l'annonce de fin d'activité de BerlinLinienBus (*FAZ – Frankfurter Allgemeine Zeitung* 4/08/2016), ce qui reste marginal. La DB a annoncé conserver son offre IC bus (18 lignes) mais le marché allemand se concentre, de facto, autour d'un acteur en quasi-monopole : Flixbus. La DB annonce donc revoir son positionnement stratégique sur ce marché, alors que pour la première fois le nombre de voyageurs des autocars semble stagner autour du seuil de 20 millions atteint en 2015. La DB a aussi engagé un bras de fer vigoureux sur les prix dans le transport ferroviaire (prix d'appel de 19 € pour moins de 250 km, 29 € en 2<sup>ème</sup> classe et 39 € en première classe) et regagne même des voyageurs.

→ **Les premiers signes de la consolidation du marché français**

Autre événement marquant en cette première moitié d'année 2016 : Flixbus

France reprend à la mi-2016 les activités européennes de Megabus<sup>(9)</sup> et se positionne maintenant comme un leader européen, en particulier avec le lancement de sa filiale italienne. Le britannique Stagecoach quitte donc l'Europe continentale car ce sont les activités continentales de l'opérateur britannique qui sont cédées<sup>(10)</sup>. Les prix d'appel Megabus à 1 € sont supprimés.

En France, trois opérateurs restent donc en ligne : Ouibus, filiale de la SNCF, Flixbus (qui reprend donc les activités de Megabus), et Isilines/Eurolines filiale de Transdev. Récemment encore, Ouibus a annoncé un partenariat avec Starshipper<sup>(11)</sup>, une marque d'un réseau très dynamique d'entreprises locales et régionales de voyageurs : le réseau Reunir. Sollicité pour rejoindre Flixbus (*Connexion*, 31.07.2016), Isilines/Eurolines ont préféré signer un accord de partenariat avec voyages-sncf.com afin d'apparaître sur le site de commandes de voyages en ligne, un des sites leaders en Europe (*Les Echos* 30/06/2016). De même un nouvel accord avec Total<sup>(12)</sup> permet des arrêts « confortables » dans les stations-services (*Ville Rail & Transports*, juillet 2016). L'offre est passée de 17 à 29 lignes, autour de 15 transversales et 14 radiales (130 autocars et 220 conducteurs ; 850 liaisons de ville à ville dont 390 liaisons directes). 2,1 millions de voyageurs ont bénéficié des services Eurolines et Isilines soit le double de Flixbus en France. Le taux de remplissage reste bas (30%).

Pour l'été 2016, Ouibus a annoncé à grand renfort de publicité un renforcement de son réseau<sup>(13)</sup> à la fin juillet : 1500 trajets reliant 120 destinations et 41 lignes spécialement ouvertes pour l'été. Le nombre de conducteurs devait passer de 450 à 600 avec 20% des bus opérés par Ouibus directement, 50% en sous-traitance au sein de huit PME et 30% en franchise (*Ville Rail & Transports*, 2016). L'intégration de

Starshipper élargit le réseau vers les destinations de montagne, une des niches de Starshipper. L'extension du réseau permet de penser des correspondances plus intégrées.

→ **Un nouveau front de la concurrence public/privé**

En Allemagne, l'acteur privé Flixbus est dominant (90% à la mi-septembre 2016) face à ce qu'il reste de services d'autocars longue distance de la DB AG (IC Bus, 10% environ du marché). En France, ce sont les acteurs publics (Ouibus est filiale de la SNCF) ou quasi-publics (Eurolines/Isilines, filiale de Transdev, dont la Caisse des Dépôts et Consignations est l'actionnaire de référence) qui deviennent dominants (68%) face à Flixbus (32%). Nous retrouvons là une constance franco-allemande : initiative privée en Allemagne contre domination d'acteurs publics en France. Cela risque de poser, au niveau européen, de redoutables difficultés, comme nous le verrons en dernière partie.

En France comme en Allemagne, cette

**Une constante des différences franco-allemandes : initiative privée en Allemagne, domination des acteurs publics en France.**

concentration sur le marché européen va entraîner une hausse des prix du transport, qui était attendue. Il s'agit d'abandonner un modèle de conquête de part de marché à n'importe quel prix – contre le co-voiturage et blablacar mais aussi contre le transport ferroviaire avec des prix pratiqués inférieurs de 10 à 15% par rapport au co-voiturage (*Journal du Dimanche*, 29/07/2016) – pour atteindre un positionnement – et peut-être une coopération avec le transport ferroviaire? – avec des prix plus soutenables et compatibles avec

des équilibres micro-économiques<sup>(14)</sup>. Les opérateurs annoncent à terme une hausse des tarifs de 8 % à 15 % selon les lignes. 10€ apparaît comme un seuil de prix psychologique. L'année 2016 devrait être la dernière année dans le rouge en Allemagne pour Flixbus, du fait des investissements que l'entreprise a engagés en France et en Allemagne. L'arrivée en 2015 dans le capital de Flixbus du fonds d'investissement General Atlantic va renforcer cette obligation de résultat à moyen terme.

Les autocars interurbains de Flixbus en Allemagne circulent aujourd'hui à un niveau de prix de 3,7 cts€/bus par voy.km. Pour atteindre une zone de résultat positif, ils doivent se positionner au moins à 6 cts€/bus par voy.km (*Die Welt* 3/08/2016). En France, Isilines annonce qu'elle « continuerait à perdre de l'argent pendant deux ans encore » (*Le Figaro* 5/08/2016) – certains articles parlent de 25 M€ de pertes en 2015 (*Ville Rail & Transports*, juillet 2016).

### **Une exigence absolue de sécurité et une mission fondamentale de contrôle de l'Etat**

Ce nouveau système de transport connaît un rythme d'innovations soutenu, ce qui amène des déséquilibres graves pour sa stabilité financière mais aussi pour sa sécurité, objectif numéro un des politiques publiques. Sur ce point, les nouveaux développements des autocars interurbains font apparaître quelques tendances qui doivent interpellier les pouvoirs publics.

#### → **Le respect du temps de conduite**

C'est d'abord du côté des directives européennes du temps de conduite et du temps de travail que des efforts doivent être, semble-t-il accomplis, en particulier en Allemagne, où le dyna-

misme de ce nouveau marché est très fort. L'exploitation des bus interurbains pousse parfois à dépasser les limites fixées en termes de temps de conduite<sup>(15)</sup>, par exemple si les autocars sont bloqués dans les embouteillages alors que le chronotachygraphe du conducteur continue de décompter les heures de conduite ! Ainsi un rapport de l'Office Fédéral du Transport de Marchandises (*Bundesamt für Güterverkehr*, janvier 2016) présente le résultat des contrôles menés par ses services en 2014 et 2015, années où les services d'autocars interurbains sont en plein essor. En 2014, 278 contrôles ont été réalisés sur les bus interurbains ce qui a amené à 15 % de procès-verbaux (14 % pour non-respect des règles de temps de conduite, 28 % pour non-respect des temps de pause, 18 % pour les interruptions non respectées). En 2015, cette même autorité de contrôle a enregistré 245 contrôles sur des autocars allemands et étrangers : 27 % ont été verbalisés, soit une multiplication des infractions par deux en une année (28 % des procès-verbaux concernent des entreprises allemandes). Sur 217 autocars interurbains allemands, un procès-verbal a été dressé pour 61 d'entre eux.

Il est clair que les contraintes d'exploitation fortes, avec un système de transport en pleine croissance et un niveau élevé de pression concurrentielle, ne peuvent qu'amener des tensions sur le respect des temps de conduite. Le manque de conducteurs, confirmé par les études sectorielles, pousse aussi à une exploitation intensive.

#### → **Gares routières : un objet encore à définir**

C'est ensuite du côté des arrêts et des gares routières que des messages d'alerte sont renvoyés par des utilisateurs attentifs voire même les opérateurs eux-mêmes. En France, il n'est pas

rare de voir des arrêts sur des parkings de supermarché, en pleine campagne, au bord de routes où la circulation est forte, ce qui pose de vrais problèmes de sécurité publique.

Les opérateurs se plaignent du manque d'entrain des villes<sup>(16)</sup> à offrir des parkings adéquats, en l'absence de gare routière. Certaines villes, comme à Nantes, rechignent même à proposer une solution viable à terme car cette nouvelle concurrence fait de l'ombre aux TER et reste polluante en termes de CO<sub>2</sub>. Le lobby cheminot est en effet très actif dans certaines villes pour déconsidérer cette nouvelle offre pourtant plébiscitée par le public.

Avant de lancer un grand programme de financement de gares routières, il semble indispensable de renforcer l'acceptabilité des villes pour l'accueil des bus interurbains. Enfin, la garantie d'un accès non discriminé aux points d'arrêts, en gare par exemple, pour tous les opérateurs, constitue une mission importante de l'Arafer aujourd'hui.

En Allemagne, la situation dans certaines villes est proche du « chaos »,

***Il semble indispensable de renforcer l'acceptabilité des villes pour l'accueil des bus interurbains.***

comme autour de la gare ferroviaire de Francfort (*FAZ* 24/07/2016). Aucun point d'accueil disponible, et les voyageurs vont et viennent sur la voie publique avec leurs bagages à la recherche de leur bus. A Dresde, même situation délicate; à Brême, les voyageurs sont déposés le long d'une des routes les plus fréquentées. Dans certaines villes, comme Cologne, Ulm, Bielefeld, ou Sarrebruck, les arrêts sont à l'extérieur des villes<sup>(17)</sup> où il est plus difficile de rejoindre le réseau de transport en commun. Certaines villes comme Freiburg combinent, dans une même

gare routière, transport urbain par bus et nouveaux autocars interurbains, ce qui peut provoquer des problèmes de congestion et donc de sécurité. Flixbus affirme ainsi que 50% des 400 points d'arrêts ne sont pas satisfaisants pour l'exploitation (FAZ 24/07/2016)!

Ces situations entraînent des problèmes urgents de sécurité que les collectivités territoriales, avec l'aide de l'Etat, doivent prendre en compte. Le risque à court terme réside dans le positionnement « prix » des services de bus interurbains qui peuvent glisser facilement vers un positionnement « bas de gamme » (absence de gares routières dignes de nom, arrêts « sauvages »). Cela pourrait tirer le marché vers le bas dans un cercle vicieux. A l'inverse, il nous semble indispensable de placer ces nouveaux services en les intégrant aux plates-formes multimodales qui existent ou vont se développer çà et là. Ces plateformes peuvent être innovantes du côté des modèles de financement et de gestion : association avec

**Des plates-formes multimodales innovantes : association avec des entrepôts de grande distribution, « fast-food » combinés « gare routière ».**

des entrepôts de grande distribution, « fast-food » combinés « gare routière » par exemple.

Le personnel de conduite est aussi très sollicité puisque de nombreux avis et observations témoignent de missions qui dépassent le champ de la conduite pure : à la fois conducteur, contrôleur, aide au voyage et bagagiste. Complicé parfois si le conducteur doit aussi accrocher les vélos à l'arrière de l'autocar!

### L'émergence de réseaux européens : quelle régulation ?

La dynamique européenne est au cen-

tre de la stratégie de conquête de ce nouveau marché par les autocaristes : elle est déjà bien ancienne avec le réseau Europabus des années 50 qui proposait 200 lignes circuits ou excursion dans 26 pays (100 000 km), mais surtout aujourd'hui avec Eurolines, dont le réseau dépasse même les frontières de l'UE (Turquie, Russie, Maghreb) et Megabus qui a construit sa réputation sur la ligne Amsterdam-Paris-Londres. Aujourd'hui, ce sont des réseaux nationaux qui se développent et s'interconnectent. Cette ouverture européenne peut aussi apparaître en concurrence avec l'aérien low-cost. Des études complémentaires permettraient de mesurer l'impact en termes de prix, de coût généralisé du transport (intégrant l'accessibilité) et de qualité de service. Les deux tableaux ci-

contre proposent une analyse ponctuelle du prix du transport entre le bus interurbain et l'aérien low cost sur deux liaisons très fréquentées : Paris-Amsterdam et Paris-Londres. Pierre Gourdain, le dirigeant de Flixbus en France, résume bien cette stratégie : « pour nous, les frontières n'existent

#### Analyse ponctuelle des tarifs bus interurbain et aérien low cost sur Paris - Amsterdam et Paris - Londres

Trajet	Paris - Amsterdam au 27/09/2016		
Mode de déplacement	Bus interurbain		
	Eurolines	Flixbus	Ouibus
Paris - Amsterdam	22 - 25 Euros 7H30 - 8H30	19 - 23,90 Euros 7H10 - 12H30	19 Euros 7H10 - 9H40
Amsterdam - Paris	39 Euros 7H30	19 - 23,90 Euros 7H10 - 10H50	19 Euros 6H45 - 8H00
Paris - Amsterdam	61 - 64 Euros 7H30 - 8H30	38 - 47,80 Euros 14H20 - 23H20	38 Euros 13H55 - 17H40
Mode de déplacement	Vols low-cost		
	Transavia	Ryanair	Easyjet
Paris - Amsterdam	49 - 69 Euros 1H15 - 1H35	Pas d'offre	Pas d'offre
Amsterdam - Paris	59 - 69 Euros 1H20 - 1H25	Pas d'offre	Pas d'offre
Paris - Amsterdam	118 - 138 Euros	Pas d'offre	Pas d'offre
Amsterdam - Paris	2H35 - 3H00		

Trajet	Paris - Londres au 27/09/2016		
Mode de déplacement	Bus interurbain		
	Eurolines	Flixbus	Ouibus
Paris - Londres	Pas d'offre	19 - 33,90 Euros 8H00 - 11H30	25 Euros 6H30 - 8H20
Londres - Paris	Pas d'offre	24,90 - 33,90 Euros 7H30 - 11H30	Disponible uniquement en £
Paris - Londres Londres - Paris	Pas d'offre	43,90 - 77,80 Euros 15H30 - 23H00	Disponible uniquement en £
Mode de déplacement	Vols low-cost		
	Transavia	Ryanair	Easyjet
Paris - Londres	47 Euros 25 min	Pas d'offre	81,54 Euros 20 min
Londres - Paris	38 Euros 2H20	Pas d'offre	72,19 Euros 2H10 - 2H15
Paris - Londres Londres - Paris	85 Euros 2H45	Pas d'offre	153,73 Euros 2H30 - 2H35

Source : Marie-Léa Rousseau, M.R.T.E., Université de Cergy-Pontoise.

pas. Nous visons l'achèvement d'un réseau européen » (Connexion, 31/07/2016). L'objectif de 2000 destinations est affiché pour ce réseau pan-européen totalement privé, dont l'esprit et le modèle économique sont ceux d'une start-up. Au niveau européen, Flixbus propose chaque jour 900

liaisons dans 20 pays. En 2015, 20 millions de clients ont profité de ses services en Europe : en 2016, les prévisions de l'entreprise annoncent un cap de 30 millions en Europe et une croissance de 50%! Flixbus apparaît comme une alternative à Eurolines et suscite, par cette concurrence intramodale, une émulation et des gains d'efficacité et de qualité de service. Ouibus comme Megabus construisent aussi implicitement un réseau européen.

Bref, c'est un peu l'Europe qui se « fabrique »... On attendait le ferroviaire, surtout du côté de la SNCF, mais elle est restée figée dans une posture nationale obsolète et non compatible avec les choix européens (introduction

régulée de la concurrence) et, plus grave, en rupture avec nos principaux partenaires (Royaume-Uni, Allemagne, Autriche, Pays-Bas, Italie notamment) qui ont mis en œuvre avec succès la grande réforme ferroviaire voulue par l'Europe. Les autocars vont-ils porter ce flambeau de la construction européenne?

#### → Concurrence juste

A terme en Europe, ou du moins dans une perspective franco-allemande, le marché des autocars interurbains verra une opposition franche entre des acteurs publics ou quasi-publics : Ouibus (SNCF) et Eurolines/Isilines (Transdev) du côté français, et un

acteur privé du côté allemand (Flixbus). Les deux groupes perdent actuellement de l'argent : les pertes de Ouibus sont estimées pour la fin 2016 à plus de

**L'Union européenne doit clarifier rapidement les règles : de nombreux recours pour discrimination et abus de position dominante pourraient apparaître.**

120 M € après une nouvelle – et ce n'est pas la première – augmentation de capital de plus de 99 M € (*Ville Rail & Transports, juillet 2016*). Il est dommage que, là encore, la France ne puisse pas s'appuyer sur des acteurs privés puissants, plus compatibles avec les principes de fonctionnement du marché européen ouvert, qui n'exclut néanmoins pas les opérateurs publics. L'exception française devient peu à peu une constante, chez nous évidemment ! Là encore se pose la question de la « concurrence juste » entre un acteur adossé à l'Etat – par exemple bénéficiant de la garantie d'emprunt de l'Etat et de taux d'intérêt très réduits – et des opérateurs privés – soumis plus directement aux fluctuations des taux d'intérêt. Cela risque aussi de créer des tensions sur la bonne gouvernance de... l'Euro... Il semble indispensable que l'Union européenne clarifie rapidement les règles en la matière car de nombreux recours pour discrimination et abus de position dominante pourraient apparaître. Que vont penser nos partenaires, en Suède, en Autriche, en Pologne, en Espagne et même en... Italie, qui a fait ces dernières années de très grands efforts pour monter en gamme vers des standards européens, si la France, une fois encore, ne s'inscrit pas dans une dynamique européenne collégiale et compatible? Certes, l'Union européenne permet la

### Bibliographie

- ADEME, Études & documents, « Covoiturage longue distance : état des lieux et potentiel de croissance, Commissariat général au développement durable, n°146, Mai 2016.
  - ARAFER, rapports, 2015 et 2016 ; communiqué de presse du 15.09.2016 Bange (Gremm) C., „Der umkämpfte Fernverkehrsmarkt : aktuelle Trends und Entwicklungen“, Workshop „Wachstumschancen des Verkehrsträgers Schiene“, BMVI, 22.04.2015.
  - Bange (Gremm) C., L. Laurisch, „Planung, Finanzierung und Betrieb von Fernbusterminals in Deutschland, Infrastruktur Recht, Nr. 11, 11.2013, p.279.
  - Bundesamt für Güterverkehr, rapport 2016 sur les autocars longue distance, 2016.
  - Crozet Yves, « Libéralisation des autocars : ratrapage ou dynamitage ? », 22es Rencontres parlementaires Transports et Mobilité, 2015 .
  - Die Welt, 3 août 2016.
  - Fondation Berliet, Lyon : revues Les routiers, La vie du rail.
  - Guihéry L. (2015), "L'essor des nouveaux services des autocars interurbains : le casse-tête des politiques publiques en Allemagne", Allemagne d'Aujourd'hui, Réformes territoriales en France et en Allemagne, Édité par Rudolf Herrmann, Jérôme Vaillant n°212/avril - juin 2015.
  - Guihéry L. (2016), "Gares routières, en quête d'un nouveau modèle", Connexion Transport Territoires, avril 2016, p. 22.
  - Knorr A. and Lueg-Arndt A., Intercity Bus Deregulation in Germany – Intramodal and Intermodal Effects After Two Years , THREDBO 14 Conference, 8/30/15 – 9/3/15, Santiago de Chile.
  - Ministère de l'Economie, de l'industrie et du Numérique, Loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, Bilan de l'application de la loi – un an après Août 2015 – Août 2016, p. 12.
  - Neiertz N., « La coordination des transports en France, de 1918 à nos jours » Comité pour l'Histoire Economique et Financière de la France – CHEEF, Paris, 2000.
  - Niklas S. Dürr and Kai Hüschelrath, Competition in the German Interurban Bus Industry: A Snapshot Two Years After Liberalization, Discussion Paper No. 15-062, ZEW, 2015.
  - Niklas S. Dürr, Sven Heim, and Kai Hüschelrath, Deregulation, Competition, and Consolidation: The Case of the German Interurban Bus Industry, Discussion Paper No. 15-061, ZEW, 2015.
  - Presse : Süddeutsche Zeitung (SD), en particulier l'article du 10 mars 2016 sur les problèmes de sécurité, FAZ (Frankfurter Allgemeine Zeitung), JDD ( Journal du Dimanche), Le Monde.
  - Ville, Rail & Transports (V.R.T.), n° 589, juillet 2016.
  - Université de Cergy-Pontoise, séminaire international de recherche : "New Developments and Challenges of International Coach Services in Europe: a German and French Perspective", 24 mai 2016.
- Remerciements à Florent Laroche, Université de Lyon, pour sa relecture et ses commentaires.*



mixité d'acteurs publics et privés. Mais avec des seuls acteurs publics français, ou soutenus par l'Etat in fine, ce qui ouvre la voie à une poursuite de l'endettement public, nous sommes très loin du cadre européen... et surtout d'une bonne gouvernance commune de l'Euro!

La question se pose aussi de l'équilibre à trouver avec le transport ferroviaire : ce dernier subit en effet, en France comme en Allemagne<sup>(18)</sup>, cette concurrence de plein fouet et le niveau d'endettement s'accélère dangereusement. Il pourrait menacer la viabilité de l'ensemble. Les syndicats de cheminots français s'inquiètent de voir les trains Intercités se vider de leurs voyageurs. Fort de son avantage en termes de développement durable sur le fer, le ferroviaire doit rebondir et retrouver sa place.

Enfin, au niveau européen, une régulation du secteur s'impose, par exemple du côté de la normalisation des standards de sécurité (en s'appuyant sur les constructeurs européens), des exigences de qualité des gares routières, de protection des voyageurs face aux retards et autres dysfonctionnements. Il est aussi indispensable de prendre en compte la pénibilité du métier des conducteurs d'autocar, qui affichent une bonne volonté évidente et une passion pour leur métier, ce qui les amène parfois à ... tout faire! ■

(1) Voir les innovations de service du type Rezopouce : <http://www.rezopouce.fr/>, premier

réseau d'autostop organisé sur le Net.

(2) Appartenant au groupe Transdev (avec la Caisse des Dépôts et Consignation comme actionnaire de référence (50% aujourd'hui). Veolia va d'ailleurs céder ses 50% : la Caisse des Dépôts, déjà actionnaire à 50%, s'est engagée à racheter 20% du capital pour 220 millions, a priori dès 2016. Puis les deux parties tenteront de trouver un acquéreur pour les 30% restants d'ici à fin 2018 ou la Caisse achètera le solde au prix initial (Les Echos, 2.08.2016).

(3) Contrôlée par le fonds General Atlantic et le constructeur automobile Daimler (Les Echos, 19.09.2016).

(4) Filiale de la SNCF.

(5) Ce séminaire de recherche a réuni les principaux opérateurs – Flixbus, Megabus, Ouibus, – mais aussi des chercheurs – Gunnar Alexandersson, Yves Crozet, Cornelia Gremm, Prof. Dr. Andreas Knorr, Prof. Dr. Gernot Liedtke, – venus présenter les expériences suédoises, allemandes et européennes en la matière. Le mot de clôture a été laissé au représentant d'IVECO, constructeur à Lyon et Annonay d'autocars et qui tente, avec une gamme de qualité, de bénéficier de cet essor.

(6) Voir à ce sujet le travail de mémoire et d'archives de la Fondation Berliet à Lyon : <http://www.fondationberliet.org/>

(7) Les données ARAFER sont exprimées hors taxe (ARAFER, 2015).

(8) -0,3% pour le trafic TGV entre 2013 et 2014; -3,7% pour les intercités. 18 millions de voyageurs ont profité d'un billet à petits prix en 2014 (+20% vs 2013). L'essor de l'offre low cost est importante : idTGV et surtout Ouigo (1 voyageur sur 5 a pu partir à petit prix).

(9) 16 lignes au premier trimestre 2016. Très connu pour ces prix d'appels de liaisons à « 1 € ».

(10) Pas de rachat d'actifs, mais du service Megabus : clientèle, nom, marque, site internet. Megabus devenait un partenaire de Flixbus comme 55 autres partenaires en France et 250 partenaires en Europe. En septembre 2016, Flixbus annonçait la rupture du contrat, plusieurs des liaisons Megabus faisant double emploi avec les siennes.

(11) La marque Starshipper va disparaître et les 32 autocaristes associés circuleront sous les couleurs Ouibus. Starshipper prendra en échange 5% du capital de Ouibus.

(12) Et plus récemment encore avec le PSG.

(13) Et de nouveaux services, comme la vidéo à la demande.

(14) Et in fine macro-économique lorsque l'on pense aux déficits d'exploitation de Ouibus, filiale de la SNCF, ce qui accentue les déséquilibres budgétaires de la France, sous le regard de nos partenaires européens de la zone Euro.

(15) 9 heures maximum de conduite par jours, pause obligatoire de 45 min. après 4h30 de conduite, etc.

(16) Une des raisons qui peut expliquer cette réticence de nombreuses villes réside dans le fait que la Loi Macron, à l'origine de la libéralisation des services d'autocars interurbains, a été acceptée par le 49.3, donc sans l'appui direct du Parlement. Ainsi certaines villes exigent des « touchers » - ou arrêt – avec une tendance de prix haussière (entre 6 et 13 €).

(17) Les plus grandes villes comme Munich, Berlin et Hambourg ont une gare routière digne de ce nom. Hanovre a été classée gare routière Nr. 1 par les clients de Flixbus (40 000 enquêtés).

(18) La DB affiche un rebond net de ses résultats au premier semestre 2016. Son résultat avant impôts augmente de 13% (1 Md €) pour un CA de plus de 20 Mds €. Le nombre de voyageurs a augmenté de 6,4 à 67 millions.