

L'ouverture du marché de l'autocar express en France, effective depuis l'été 2015, est un succès. Selon les chiffres du ministère des Finances (et non du secrétariat d'État aux Transports), les nouvelles lignes ouvertes desservent 146 villes et aéroports, les cars ont transporté 500 000 voyageurs entre octobre et décembre 2015, 600 autocars assurent 2000 départs journaliers, et la branche professionnelle a créé 1000 emplois. Le marché est prometteur : ouvert en 2013 avec 8 millions de voyageurs, le réseau libéralisé d'autocars allemand en aura transporté 22 millions en 2015, et 31 millions sont attendus en 2020. L'ouverture répond donc à un besoin, puisque le public répond. Il n'y a pas de raison pour qu'il en soit autrement en France...

À ceci près qu'en Allemagne, tout comme en Grande Bretagne, le réseau ferroviaire est lui aussi ouvert à la concurrence, à une concurrence régulée par appels d'offres compétitifs, qui a permis au chemin de fer de s'adapter, tout en maîtrisant ses coûts et en développant son trafic.

À ceci près aussi qu'en Allemagne, la DB, compagnie ferroviaire publique, ne cherche pas à cannibaliser ses propres lignes ferroviaires nationales ou régionales par une offre massive et coûteuse de services d'autocars, comme le fait la SNCF avec Ouibus, qui affiche 43 millions d'euros de pertes et un chiffre d'affaires de moins de 15 millions d'euros pour ses deux premières années d'activité. Il est assez étonnant de constater qu'en parallèle, cette même SNCF communique sur ce que lui « coûteraient » les services d'autocars libéralisés, soit, selon ses propres chiffres, quelque 200 millions d'euros. Inclut-elle Ouibus parmi les « prédateurs » ?

Déjà attaquée par le covoiturage, aussi bien pour ses TGV que pour ses TET (-15% de voyageurs sur Nantes-Bordeaux par exemple), la SNCF s'offre le luxe de se concurrencer elle-même par l'autocar – ce qui n'est pas sans émouvoir certaines régions, déjà inquiètes de l'évolution des coûts des services TER facturés par la compagnie nationale...

Le paysage français n'apparaît pas structuré pour contenir essentiellement dans la complémentarité du chemin de fer les services d'autocar express en développement accéléré. On aurait pu penser que la limite des 100 kilomètres en deçà de laquelle une demande de création de ligne doit être déposée auprès du régulateur ARAFER, inhiberait la demande des autocaristes. Ce n'est apparemment pas le cas puisqu'à fin décembre 2015, une centaine de demandes avaient été déposées auprès du régulateur.

Ce n'est peut-être pas une mauvaise chose : des lignes courtes ou à arrêts rapprochés apparaissent plus compatibles avec un maillage complémentaire de celui du train, les 100 kilomètres et au-delà incitant plutôt à ouvrir des services routiers en concurrence frontale sur de grands corridors ferroviaires.

Les autorités compétentes – régions, départements, et peut-être l'État – s'opposeront-elles à ces créations pour protéger leur portefeuille de services de transport contractualisés, ou profiteront-elles au contraire du nouveau contexte pour « se défaire » et reporter vers l'autocar déréglementé une partie des services, qui dès lors ne leur coûteraient rien ?

Il est encore trop tôt pour tenter de répondre à la question. Mais selon l'attitude adoptée par les autorités compétentes, les prochains mois devraient apporter, quelles que soient les décisions prises, d'intéressants enseignements sur les stratégies développées par les pouvoirs publics et les entreprises de transport, qui dessineront sans doute un nouveau paysage des transports de voyageurs en France.

La libéralisation des autocars, facteur de recomposition sous-estimé ?

■ Embarquement à bord d'un autocar des BerlinLinienBus en gare routière de Berlin. La DB possède 100% du capital de cette entreprise par l'intermédiaire de sa filiale BEX, ce qui ne l'empêche pas de relancer de façon spectaculaire son offre ferroviaire Intercités. (photo SP BLB Martin Moritz)



Revue trimestrielle d'information et de documentation publiée par le **Groupe pour l'Étude des Transports Urbains Modernes (GÉTUM)**

Tarifs:	France (TVA incluse)	Étranger
Prix du numéro:	13,50 €	15 €
Abonnement annuel:		
- tarif normal	46,50 €	54 €
- tarif "particuliers" (*)	36,00 €	39 €

(*) tarif spécial réservé aux abonnés réglant leur abonnement à titre personnel et le recevant à leur domicile ; il exclut l'établissement d'une facture. Règlement par chèque à l'ordre du GÉTUM CCP 7993-26 N Paris. Dépôt légal : à la date de parution. Commission paritaire n°52 763 Imprimerie Comelli Avenue des Deux-Lacs ZA Courtabœuf 7 91140 VILLEJUST

Comité de rédaction

Francis BEAUCIRE
Jean-Marie BEAUVAIS
Xavier DESJARDINS
Frédéric DOBRUSZKES
Pierre-Henri FLEURIAN
François de FLEURIAN
Frédéric HÉRAN
Vincent KAUFMANN
Philippe MENERAULT
Arnaud PASSALACQUA
Michel QUIDORT
Alain RICHNER
Jean-François TROIN
Philippe VENTEJOL
Michel VRAC
Pierre ZEMBRI

Directeur de la publication

Francis BEAUCIRE

Rédaction, administration, publicité

19, rue de la Mare Aubry
02400 CHÂTEAU-THIERRY

Ventes - Abonnement

Pierre ZEMBRI - LYMT-ENPC
6-8 Avenue Blaise Pascal
Champs sur Marne
77455 Marne la Vallée cedex 2

Maquette

COEPT - METROPOLIS

Site internet

<http://olegk.free.fr>

Groupe pour l'Étude des Transports Urbains Modernes (GÉTUM)

« Étude des questions concernant les transports urbains dans le but d'en favoriser la modernisation et le développement » (extrait des statuts). Association déclarée (J.O. du 25.5.1967).

Fondateur

Sylvain ZALKIND

Président d'honneur

Maurice PLANTIER

Siège social

19, rue de la Mare Aubry
02400 CHÂTEAU-THIERRY

Président

Francis BEAUCIRE

Vice-Présidents

Jean-Marie BEAUVAIS
Michel QUIDORT

Secrétaire général

Alain RICHNER

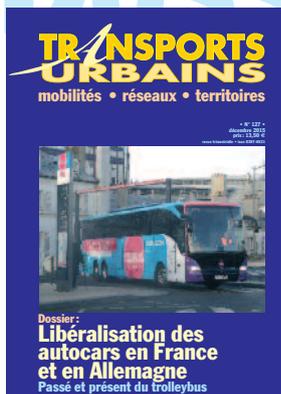
Trésorier

Pierre ZEMBRI

Pour tous renseignements concernant l'adhésion au GÉTUM, écrire à la rédaction.

1 Éditorial de la rédaction La libéralisation des autocars, facteur de recomposition sous-estimé ?

Dossier spécial



Couverture
Autocar Ouibus flambant neuf arrivant à vide en gare routière de Paris-Bercy le 21 décembre 2015
Photo Pierre Zembri

Dossier conçu et coordonné par
Michel Quidort et
Pierre Zembri

Libéralisation des autocars en France et en Allemagne

3 L'impact de la libéralisation du marché de l'autocar longue distance sur le transport ferroviaire : expériences allemandes Nora Merkel

8 La libéralisation du transport par autocar : une réforme prématurée et dangereuse Bruno Gazeau

12 Le droit des voyageurs par autocar Paul-Émile Boutin

14 Une interview de Michel Seyt - Président de la FNTV Michel Quidort, Pierre Zembri

16 Un état de l'offre d'autocars au début de l'année 2016 : un soupçon de surcapacité ? Pierre Zembri

22 Une interview de François-Michel Lambert François de Fleurian, Pierre Zembri

24 Quelles innovations et quelles perspectives pour le trolleybus ? Claude Soulas

30 Conférences de l'UITP sur le rail urbain : Munich, du 28 au 30 octobre 2015 François de Fleurian

La reproduction d'extraits des articles de *Transports Urbains* et de ses illustrations est autorisée sous réserve de faire mention de l'origine (nom de l'auteur, titre de la revue) et d'adresser un justificatif à la Rédaction (leur utilisation à des fins commerciales est cependant interdite).