

CENTRE DE RECHERCHES ECONOMIQUES

**LES SERVICES
RÉGULIERS
INTERURBAINS
D'AUTOCARS
EN EUROPE**

TABLE
RONDE

114



CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS

© OCDE, 2001.

© Logiciel, 1987-1996, Acrobat, marque déposée d'ADOBE.

Tous droits du producteur et du propriétaire de ce produit sont réservés. L'OCDE autorise la reproduction d'un seul exemplaire de ce programme pour usage personnel et non commercial uniquement. Sauf autorisation, la duplication, la location, le prêt, l'utilisation de ce produit pour exécution publique sont interdits. Ce programme, les données y afférentes et d'autres éléments doivent donc être traités comme toute autre documentation sur laquelle s'exerce la protection par le droit d'auteur.

Les demandes sont à adresser au :

Chef du Service des Publications,
Service des Publications de l'OCDE,
2, rue André-Pascal,
75775 Paris Cedex 16, France.

CENTRE DE RECHERCHES ÉCONOMIQUES

RAPPORT
DE LA CENT QUATORZIÈME TABLE RONDE
D'ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

tenue à Paris les 11 et 12 mars 1999
sur le thème :

LES SERVICES RÉGULIERS INTERURBAINS D'AUTOCARS EN EUROPE

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (CEMT)

La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) est une organisation intergouvernementale, créée par un Protocole signé à Bruxelles le 17 octobre 1953. La CEMT constitue un forum de coopération politique au service des Ministres responsables du secteur des transports, plus précisément des transports terrestres ; elle leur offre notamment la possibilité de pouvoir discuter, de façon ouverte, de problèmes d'actualité concernant ce secteur et d'arrêter en commun les principales orientations en vue d'une meilleure utilisation et d'un développement rationnel des transports européens d'importance internationale.

Dans la situation actuelle, le rôle de la CEMT consiste surtout à :

- faciliter la mise en place d'un système paneuropéen intégré des transports qui soit économiquement et techniquement efficace, dont les performances relatives à la sécurité et à la protection de l'environnement correspondent aux plus hautes exigences possibles et dont la dimension sociale occupe pleinement la place qu'elle mérite ;
- aider également à l'établissement d'un pont, sur le plan politique, entre l'Union Européenne et les autres pays du continent européen.

Le Conseil de la Conférence réunit les Ministres des Transports des 40 pays suivants qui sont Membres à part entière de la Conférence : Albanie, Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, ERY Macédoine, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Lettonie, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Moldova, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République slovaque, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine. Six pays ont un statut de Membre associé (Australie, Canada, États-Unis, Japon, Nouvelle-Zélande, République de Corée) et deux, un statut de Membre observateur (Arménie et Maroc).

Les travaux du Conseil sont préparés par un Comité des Suppléants, composé de hauts fonctionnaires représentant les Ministres. Ce comité est assisté dans sa tâche par des groupes de travail auxquels sont confiés des mandats spécifiques.

Parmi les questions étudiées présentement au sujet desquelles les Ministres sont appelés à prendre des décisions, on peut citer l'élaboration et la mise en œuvre d'une politique paneuropéenne des transports, l'intégration des pays d'Europe centrale et orientale dans le marché européen des transports, les questions spécifiques liées aux transports par chemins de fer, par routes et par voies navigables, les transports combinés, les transports et l'environnement, les coûts sociaux des transports, les tendances en matière de transports internationaux et les besoins en infrastructures, les transports pour les personnes à mobilité réduite, la sécurité routière, la gestion du trafic, l'information routière et les nouvelles technologies de communication.

Des analyses statistiques concernant l'évolution des trafics, des accidents de la route et des investissements sont publiées régulièrement et permettent de connaître sur une base trimestrielle ou annuelle la situation du secteur des transports dans les différents pays européens.

Dans le cadre de ses activités scientifiques, la CEMT organise régulièrement des Symposiums, des Séminaires et des Tables Rondes sur des sujets relevant de l'économie des transports. Les résultats de ces travaux servent de base à l'élaboration de propositions de décisions politiques à soumettre aux Ministres.

Le service de Documentation de la CEMT dispose de nombreuses informations sur le secteur des transports. Ces informations sont notamment accessibles sur le site Internet de la CEMT.

Le Secrétariat de la CEMT est rattaché administrativement au Secrétariat de l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE).

Also available in English under the title:

REGULAR INTERURBAN COACH SERVICES IN EUROPE

Des informations plus détaillées sur la CEMT sont disponibles sur Internet à l'adresse suivante :
www.oecd.org/cem

© CEMT 2001 – Les publications de la CEMT sont diffusées par le Service des Publications de l'OCDE,
2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16, France

TABLE DES MATIÈRES

RAPPORTS INTRODUCTIFS

BOCHAR, D. (Belgique)	5
KOMORNICKI, T. (Pologne).....	47
WHITE, P. (Royaume-Uni).....	83
JANSSON, K. (Suède)	125

SYNTHÈSE DE LA DISCUSSION

(Débats de la Table Ronde sur les rapports).....	153
--------------------------------------------------	-----

LISTE DES PARTICIPANTS	163
-------------------------------------	-----

BELGIQUE

Dirk G. BOCHAR
Secrétaire Général de l'Eurolines Organisation AISBL
Directeur d'Eurolines Services SPRL
Bruxelles
Belgique

EUROLINES OU UN RÉSEAU PANEUROPEËN DE LIGNES RÉGULIÈRES D'AUTOCARS : UNE INTRODUCTION

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION	9
2. EUROLINES ORGANISATION	9
2.1. Introduction	9
2.2. Objectifs	10
2.3. Membres	10
2.4. Obligations des membres	11
2.5. Exclusion des membres	12
2.6. Structure de l'organisation	12
2.7. Résultats obtenus	14
3. EUROLINES SERVICES	38
4. CONCLUSIONS	39
NOTES	41
ANNEXE	43

Bruxelles, décembre 1998

1. INTRODUCTION

Le présent rapport présente l' "EUROLINES ORGANISATION" et sa filiale commerciale "EUROLINES SERVICES" à la CEMT. Il expose les objectifs des deux organismes, évoque certains des problèmes que les services internationaux de transport régulier de voyageurs par route leur posent au quotidien, décrit leur fonctionnement et retrace l'évolution subie par l'Organisation au cours de ces quelques dernières années.

Après avoir dépeint à grands traits l'Organisation, sa genèse, sa structure actuelle, ses membres, son mode de financement ainsi que ses principaux objectifs et ses réalisations les plus importantes, le rapport explique comment l'Organisation travaille et comment les groupes de travail préparent les recommandations solides et réalistes qui sont soumises pour approbation à l'Assemblée Générale. Ce panorama témoigne, avec les réalisations que l'Organisation a pu mettre à son actif, de la valeur du produit et des services qu'elle peut offrir à ses clients. Il analyse ensuite les perspectives qui semblent s'ouvrir dans ce mode de transport et esquisse la marche à suivre pour renforcer l'Organisation et la faire prospérer au cours des années à venir.

Eurolines Organisation AISBL joue un rôle de coordination et effectue des tâches administratives pour ses membres tandis que *Eurolines Services SPRL* s'occupe de marchandisage, de vente et de questions commerciales.

2. EUROLINES ORGANISATION

2.1. Introduction

L'Eurolines Organisation a été fondée en 1985 par 7 ou 8 entreprises de transport par autocars qui ont installé son siège à Genève, en Suisse, parce que son secrétariat central était à l'époque placé sous l'égide de l'Union Internationale des Transports Routiers. Le secrétariat central a quitté Genève pour Amsterdam en 1995 et s'est ensuite établi à Bruxelles en mars 1997. Un Arrêté royal du 22 septembre 1997 a conféré à l'Organisation le statut d'Association Internationale Sans But Lucratif (AISBL). A l'heure actuelle, ses membres parcourent quelque 75 000 000 kilomètres, transportent de 4 à 5 millions de voyageurs et réalisent un chiffre d'affaires d'environ 160 000 000 euros par an. Eurolines relie plus de 300 grandes villes européennes entre elles.

2.2. Objectifs

L'association poursuit des objectifs scientifiques, pédagogiques et administratifs qui concernent l'étude des questions d'ordre juridique, économique et technique soulevées par les services réguliers internationaux de transport de voyageurs par route et, plus particulièrement, par l'amélioration du service fourni à la clientèle. A cette fin, l'Eurolines Organisation :

- établit les contacts voulus avec les autorités communautaires et internationales et prend les initiatives qui s'imposent ;
- joue un rôle d'organe consultatif auprès des autorités communautaires et internationales pour toutes les questions qui concernent les services réguliers d'autocars ;
- entretient les relations requises avec les organisations internationales représentatives des autocaristes et les fournisseurs de services liés aux transports ;
- réalise des études de marché ;
- oeuvre à l'amélioration de la formation des gestionnaires et du personnel ;
- suscite, encourage ou organise l'échange d'informations entre ses membres ainsi qu'avec les organisations apparentées ;
- organise des réunions avec ses membres pour étudier des problèmes d'intérêt commun.

2.3. Membres

Les membres d'Eurolines Organisation sont des entreprises ou des groupements d'entreprises, agréé(e)s par les autorités nationales compétentes, qui exploitent des services réguliers internationaux de transport de voyageurs par route qui leur ont été concédés. Les demandes d'adhésion doivent être adressées par écrit au siège d'Eurolines Organisation à Bruxelles. Elles sont soumises, accompagnées de l'avis du Conseil d'Administration, à l'Assemblée Générale qui se prononce à la majorité qualifiée (deux tiers) des membres présents ou représentés. Les membres acquittent un droit d'adhésion unique de 10 000 euros et une cotisation annuelle dont le montant varie en fonction de la catégorie à laquelle ils appartiennent. Chaque membre dispose d'un nombre de voix proportionnel au nombre de kilomètres qu'il parcourt et au chiffre d'affaires qu'il réalise annuellement sur les lignes régulières internationales qu'il dessert. Dans la pratique, le nombre de voix se calcule comme suit :

Kilomètres

- jusqu'à 1 million de kilomètres : 1 voix
- de 1 million à 3 millions de kilomètres : 2 voix
- plus de 3 millions de kilomètres : 3 voix

Chiffre d'affaires

- jusqu'à 5 millions d'euros : 1 voix
- de 5 millions à 10 millions d'euros : 2 voix
- plus de 10 millions d'euros : 3 voix

Au moment de l'adhésion, les nouveaux membres doivent informer le Secrétariat central des lignes internationales qu'ils desservent, de leur kilométrage annuel, de leur chiffre d'affaires et du nombre de voyageurs qu'ils transportent par année. Ils doivent ensuite fournir chaque année au Secrétariat les mêmes informations pour chacune des lignes internationales qu'ils exploitent. Ils doivent aussi l'informer de l'ouverture de toute nouvelle ligne.

Ces informations doivent être fournies chaque année par tous les membres parce qu'elles servent à calculer le nombre de voix attribué au prorata du kilométrage et du chiffre d'affaires ainsi que le montant de la cotisation annuelle.

Les candidats à l'adhésion doivent présenter au Secrétaire Général un dossier complet sur les activités qu'ils exercent dans le domaine des services internationaux d'autocars et attirer l'attention sur les situations où ils entrent en concurrence avec les lignes exploitées ou l'organisation mise en place par d'autres entreprises du même pays déjà membres de l'Organisation. Ce dossier est transmis aux entreprises membres qui doivent alors formuler leurs observations et émettre un avis, favorable ou défavorable, par écrit dans les 60 jours. En cas d'avis défavorable, obligatoirement dûment motivé, le Conseil d'Administration doit examiner les points de désaccord et proposer une solution aux entreprises. En cas de désaccord persistant, l'affaire est soumise à l'Assemblée Générale qui statue à la majorité qualifiée (deux tiers) des membres et informe l'entreprise candidate de sa décision qu'elle n'est pas tenue de motiver. Les nouveaux membres qui exploitent des relations ou lignes également desservies sous le logo Eurolines par des entreprises qui sont déjà membres de l'Organisation, ne sont pas autorisés à utiliser ce logo sur ces lignes. Les entreprises candidates qui n'exploitent que des lignes qui font déjà partie du réseau Eurolines, ne peuvent pas adhérer à l'Organisation.

L'Eurolines Organisation compte aujourd'hui (novembre 1998) 31 membres représentant 25 pays européens. Quelques-unes des entreprises membres sont des entreprises publiques, mais la plupart sont privées. La liste des membres est reproduite à la page 17 du rapport.

2.4. Obligations des membres

Les membres sont tenus de mettre en pratique toutes les décisions prises par la majorité des membres présents qui ont participé au vote à l'Assemblée Générale. Ils sont tenus en particulier :

- De coopérer entre eux et d'entretenir des relations de correction professionnelle.
- D'adopter le logo Eurolines dans les couleurs prévues par l'Assemblée Générale et de l'utiliser sur leur papier à en-tête, leurs titres de transport, les vitrines de leurs agences et leurs abribus ainsi que sur tous les véhicules qui desservent les lignes. Ces couleurs et les conditions d'utilisation du logo Eurolines sont définies dans *le Manuel d'Identité Eurolines*. Ce manuel vise à optimiser l'utilisation du logo Eurolines afin de donner au grand public une image claire et univoque des produits Eurolines. Tous les membres sont tenus de se conformer aux prescriptions de ce manuel. L'Organisation est seule à avoir la charge de déposer et de protéger la marque Eurolines et d'en régler l'utilisation sur le marché européen.
- D'utiliser le logo Eurolines dans tout le matériel publicitaire relatif aux lignes internationales.
- D'autoriser la libre circulation des voyageurs en délivrant, avec l'accord du *pool* concerné, des titres de transport uniformes conformes au modèle approuvé par l'Assemblée Générale.

- De faire circuler des véhicules conformes aux spécifications arrêtées par l’Assemblée Générale sur les lignes régulières Eurolines.
- De conclure, avant d’entreprendre de nouvelles activités dans un pays autre que le leur, un accord avec le(s) membre(s) d’Eurolines établi(s) dans ce pays. Les membres qui exercent déjà des activités commerciales dans un pays autre que le leur, s’engagent formellement à rationaliser dans les six mois la commercialisation de leur produit aux yeux du public et, plus particulièrement, à conclure au coup par coup des accords commerciaux, financiers et techniques avec le(s) membre(s) d’Eurolines établi(s) dans le pays en cause.
- De renoncer, sous peine d’exclusion de l’Organisation, à utiliser le logo Eurolines sur une nouvelle ligne qui ferait concurrence à une ligne Eurolines existante. Les entreprises qui quittent l’Organisation ou en sont exclues, perdent le droit d’utiliser la marque, le nom et le logo d’Eurolines où que ce soit en Europe.

2.5. Exclusion des membres

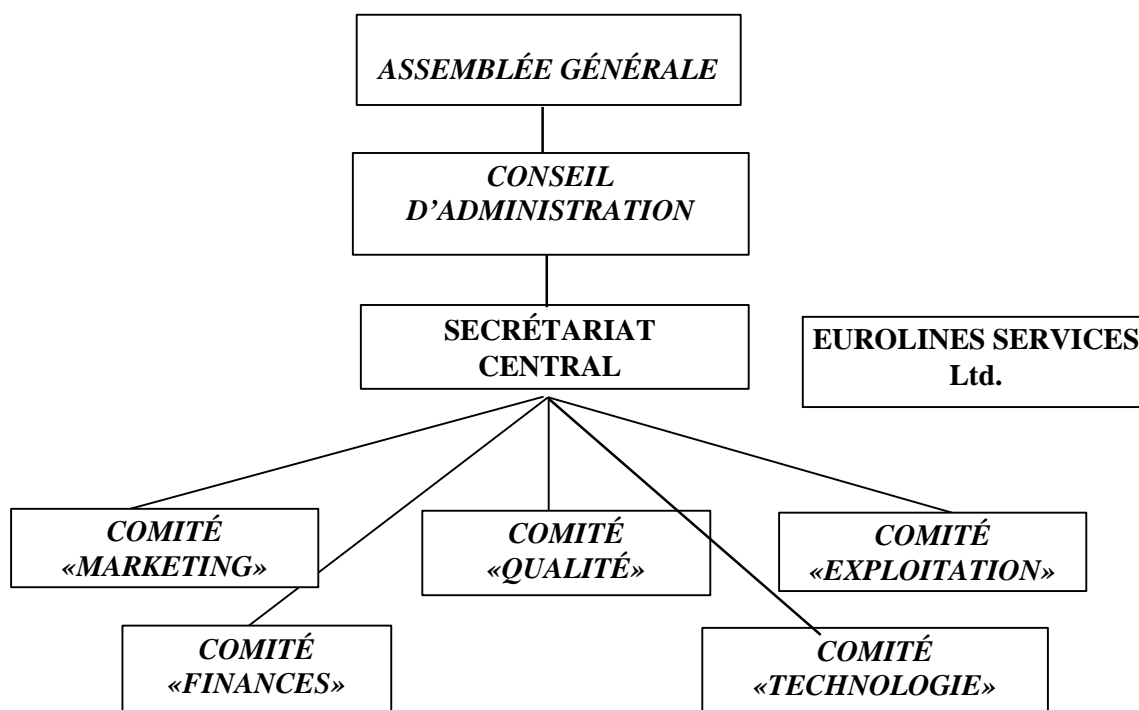
L’exclusion d’un membre est proposée par le Conseil d’Administration, après audition de l’intéressé, et décidée par l’Assemblée Générale à la majorité des deux tiers des membres présents ou représentés. Les membres peuvent aussi démissionner par lettre adressée au Secrétariat central trois mois au moins avant la fin de l’année. L’exclusion peut être motivée par :

- l’arrêt de l’exploitation de lignes internationales régulières ;
- des fautes professionnelles graves ;
- le non-paiement de la cotisation annuelle ;
- la fourniture d’informations erronées au sujet du chiffre d’affaires et du kilométrage ;
- La non-assistance à trois Assemblées Générales consécutives sans désignation de délégué ;
- la violation des statuts et du règlement intérieur.

Cette liste n’est pas exhaustive. N’importe quel membre peut, à condition de justifier dûment sa démarche, proposer l’exclusion d’un ou de plusieurs membres.

2.6. Structure de l’Organisation

L’Eurolines Organisation est gérée par un Conseil d’Administration composé au minimum de six et au maximum de huit membres élus pour deux ans par l’Assemblée Générale. Le Secrétaire Général est choisi par le Conseil d’Administration sous le contrôle et l’autorité duquel il assure la gestion au jour le jour de l’Organisation. Il représente l’Organisation dans le cadre de ses activités, exécute le budget, gère les fonds qui lui sont confiés et applique les décisions de l’Assemblée Générale et du Conseil d’Administration. Le Conseil d’Administration se réunit quatre fois et l’Assemblée Générale deux fois par an. Le Secrétaire Général organise également et préside les réunions des différents comités tels que le comité “Qualité”, le comité “Marketing”, le comité “Exploitation”, le comité “Technologie” et le comité “Finances”. Chacun de ces comités a un mandat bien défini, se compose de (6 à 10) membres choisis pour leurs compétences, se réunit en moyenne deux fois par an et formule des propositions qu’il soumet pour approbation au Conseil d’Administration ou à l’Assemblée Générale. Une fois approuvées, ces propositions deviennent des décisions que tous les membres d’Eurolines sont tenus de mettre en oeuvre.



2.6.1. Fonctions des Comités

2.6.1.1. Comité "Technologie"

Le comité "Technologie" a pour fonction de faire appliquer par tous les membres un corps de normes techniques qui doit permettre à l'Organisation, de même qu'à chacun de ses membres, d'éliminer tout ce qui peut faire obstacle à l'affirmation de son image. Il s'efforce d'établir une base valable d'analyse et de comparaison des technologies utilisables pour améliorer la communication, la cohérence, l'efficacité et la transparence (il étudie actuellement les possibilités de mise en place d'un système uniforme de réservation).

2.6.1.2. Comité "Qualité"

Le comité "Qualité" a pour fonction d'examiner toutes les questions importantes soulevées par la qualité des produits et des services dans le transport international de voyageurs en autocars afin de concevoir et d'améliorer sans cesse une politique Eurolines de la qualité.

2.6.1.3. Comité "Finances"

Le comité "Finances" a pour fonction d'élaborer une stratégie détaillée de conversion à l'euro et d'étudier les mesures à prendre pour améliorer la synergie dans tous les domaines financiers, notamment en matière de fiscalité, de gestion des trésoreries et des avoirs en devises, de coûts de change entre monnaies, etc.

2.6.1.4. Comité “Exploitation”

Le comité “Exploitation” s’applique essentiellement à optimiser le réseau Eurolines en diminuant les coûts des membres de l’Organisation. Il réfléchit en conséquence aux possibilités de fusion de certains *pools*, à la création de plates-formes d’interconnexion, à l’amélioration des correspondances entre les lignes, à l’augmentation de certaines fréquences de desserte, au déplacement de certains points d’arrêt, à l’optimisation de l’utilisation des véhicules et des chauffeurs et à la mise en service éventuelle de véhicules de plus grande capacité. Bref, le comité tente de mieux adapter les différents aspects du réseau actuel (horaires, arrêts, fréquences, etc.) aux attentes de la clientèle et des membres d’Eurolines.

2.6.1.5. Comité “Marketing”

Le comité “Marketing” est un autre comité consultatif qui s’efforce de résoudre, en usant des techniques commerciales les plus appropriées, toutes les questions de marketing (produit, image, publicité, tarifs, stratégies de vente, etc.) qui se posent à l’Organisation, afin de maximiser le chiffre d’affaires de tous les partenaires Eurolines et de l’Organisation dans son ensemble.

2.7. Résultats obtenus

Les principaux domaines dans lesquels l’Organisation a engrangé des résultats significatifs au cours des deux dernières années sont présentés de façon succincte dans les pages qui suivent. Étant donné qu’ils sont très nombreux, ils ont été groupés par thème au lieu d’être analysés par ordre chronologique.

2.7.1. Effectifs

En mars 1997, l’Eurolines Organisation comptait 26 membres. Elle en compte aujourd’hui (novembre 1998) 31, après l’exclusion de deux membres (*Intersul* du Portugal et *Bus & Atlantic Tours* de Grèce) et l’arrivée de sept nouveaux (*Linebus* et *Saia* d’Espagne, *Touring Europabus Romania*, *Evrobus* de Bulgarie, *Österreichische Bundesbahnen* d’Autriche, *Centrotrans* de Bosnie et *Lasta* de Yougoslavie). Huit autres entreprises, à savoir *Segesta* (Sicile), *Bohemia Euroexpress International* (République Tchèque), *Nor-Way Bussekspress* (Norvège), *Air Kona Eood* (Bulgarie), *Kautra* et *Toks* (Lituanie), *CTM* (Maroc) et *Cazmatrans* (Croatie), ont introduit une demande d’adhésion sur laquelle l’Assemblée Générale statuera en avril 1999. Contrairement à ce qui se passait les années précédentes, l’Eurolines Organisation fait signer un “*Contrat d’adhésion Eurolines*” par tous les nouveaux membres depuis octobre 1997. Le droit d’adhésion, fixé au départ à 2 000 euros, a été porté à 10 000 euros en juillet 1997. Les cotisations annuelles varient (selon la catégorie à laquelle le membre appartient) entre 2 650 et 15 000 euros.

2.7.2. Marketing

Tous les membres de l’Organisation utilisent, outre le logo Eurolines, la *carte du réseau européen* qui donne toutes les relations qui composent ce réseau (voir page 36). Cette carte est fréquemment reproduite dans les dépliants distribués et sur les affiches apposées dans les bureaux de vente, les gares d’autocars, etc. pour mieux sensibiliser la clientèle à la nature paneuropéenne du réseau.

L'Organisation réalise tous les ans deux *études de marché*, l'une en haute et l'autre en basse saison. Les questionnaires, rédigés en plus de douze langues, sont distribués par les chauffeurs au point de départ et collectés par eux à l'arrivée. L'enquête dure deux à trois semaines au maximum. Quelque 2 600 questionnaires ont ainsi été récoltés en haute saison (août 1998) et 4 000 autres en basse saison (novembre-décembre 1997) (cf. résultats en Annexe).

L'Organisation publie un bulletin intitulé *Eurolines Bulletin* qui informe ses membres sur tout ce qui se passe, sur le plan tant politique que technique, dans le monde des transports de voyageurs par autocars. Il reproduit des informations souvent importantes provenant de l'IRU ou extraites de revues et de publications spécialisées dans le domaine des transports de voyageurs (Transport Europe, etc.) qui ne sont pas toujours accessibles à tous. Le bulletin offre donc à tous les membres un moyen idéal de se présenter à un plus large public ainsi qu'à leurs confrères. Il donne des informations sur l'histoire des entreprises, sur les lignes qu'elles desservent, sur leurs motivations et leurs objectifs ainsi que sur les espoirs qu'elles placent dans l'Organisation. Le bulletin est publié, en français, allemand et anglais, en janvier, en mai et en septembre de chaque année.

L'Organisation a ouvert, en octobre 1998, un site Internet auquel tous les pays Eurolines (25) et leurs membres sont connectés. Il peut être consulté sous "<http://www.eurolines.com>" et constitue le moyen le plus moderne qui soit d'informer la clientèle sur les services réguliers que l'Organisation assure dans toute l'Europe.

Il est intéressant de souligner dans ce contexte que 61 pour cent de notre clientèle appartient à la classe d'âge des 16 à 30 ans et que 78 pour cent d'entre eux ont accès à Internet ou emploient le courrier électronique (contre 64 pour cent en 1997), que 52 pour cent des clients Eurolines voyagent seuls et que 55 pour cent sont des femmes, que notre clientèle compte 37 pour cent d'étudiants, 4.9 pour cent de cadres, 7.4 pour cent de retraités et 5.7 pour cent de sans emploi et que près de 68 pour cent des clients voyagent avec un billet aller-retour. Il s'avère aussi que 18 pour cent seulement des clients Eurolines affirment que l'autocar est leur mode de transport de prédilection et que 43 pour cent préfèrent l'avion et 14 pour cent le train. A la question de savoir par quel moyen ils souhaiteraient obtenir des informations sur Eurolines, 22 pour cent des clients ont dit vouloir les trouver dans les journaux, 15 pour cent à la télévision, 6 pour cent à la radio, 14 pour cent sur Internet, 28 pour cent auprès des agences de voyages et 13 pour cent dans des prospectus. Enfin, 9 pour cent des clients affirment avoir eu leur premier contact avec Eurolines en croisant un autocar Eurolines sur la route, tandis que 43 autres pour cent doivent cette première expérience à des parents ou des amis.

Le comité "Marketing" étudie également la faisabilité de la *vente directe par Internet* et un projet-pilote est en cours de réalisation et d'étude en France. Il est à espérer que beaucoup de membres offriront ce type de service en l'an 2000, c'est-à-dire à un moment où la vente par Internet sera devenue un mode de vente de biens et de services plus répandu et familier qu'aujourd'hui.

Tous les membres d'Eurolines figurent dans la page d'accueil Internet et seront en outre connectés entre eux par un réseau *Intranet* qui leur permettra de consulter et de diffuser directement des ordres du jour ou des comptes rendus de réunions, des documents de réflexion, etc. Dès qu'il sera mis en place au début de l'année 1999, ce réseau *Intranet* permettra de réaliser des économies considérables sur les frais d'envoi et les frais postaux.

Le comité "Marketing", enfin, s'applique également à normaliser les dépliants et autres documents d'information en vue de donner au groupe une image plus cohérente et typée, discute de l'optimisation de la politique tarifaire et publicitaire en vue de relever le taux de remplissage des véhicules et la rentabilité des lignes, réfléchit à la diversification des méthodes de distribution et de vente, s'attache à améliorer la collaboration avec les agences, les voyagistes, etc. Il se penchera également sur l'utilisation de nouveaux outils (autres que les bandes vidéo et audio) pour améliorer la communication à bord des véhicules et sur l'élargissement de la palette des services (boissons, en-cas et autres produits similaires) en vue d'accroître les recettes. Il a aussi réfléchi au lancement de programmes de fidélisation et au développement de certains trafics réguliers (augmentation des fréquences, baisse des prix) à l'occasion de grandes manifestations européennes (championnat de football, Exposition Mondiale de l'an 2000, introduction de l'euro, etc.) susceptibles de "doper" la marque Eurolines.

2.7.3. *Qualité*

L'Eurolines Organisation est devenue membre associé de la *Fondation européenne pour la gestion de la qualité* à peu près au moment où son Secrétariat central s'est installé à Bruxelles. En sa qualité de membre de cette fondation, l'Organisation doit tendre à une amélioration ininterrompue au moyen d'une *gestion de la qualité totale*. Les séminaires, conférences et ateliers organisés par la fondation et les publications qu'elle diffuse permettent aux membres d'Eurolines Organisation de prendre connaissance de ce qui se fait de mieux en matière de défense et d'amélioration de la qualité dans le secteur tertiaire.

La gestion de la qualité totale se préoccupe de la qualité de tout un système plutôt que de celle de sous-systèmes, de processus isolés ou de départements spécialisés. L'adhésion à la Fondation européenne pour la gestion de la qualité place l'Organisation dans une position idéale pour mieux marier l'attention qu'elle accorde à la qualité du service et des produits à l'intérêt qu'elle porte à la clientèle. Cela sera tout profit pour les clients parce qu'ils sont devenus plus exigeants, sont mieux informés et disposent de possibilités de choix multiples. Dans un monde où chacun, fort d'une information et d'une offre librement accessibles à tous, est libre de dépenser son argent à sa guise, il est devenu normal de comparer les offrants sur la base du rapport qualité/prix. Eurolines a donc commencé à exploiter systématiquement les informations recueillies par voie d'auto-évaluation.

L'auto-évaluation s'effectue de nombreuses façons différentes. L'Organisation envoie à bord de ses véhicules des inspecteurs anonymes qui, en s'aidant d'une liste de contrôle type très complète, font rapport sur tous les aspects du voyage en autocar, depuis l'achat du billet au lieu de départ jusqu'au traitement des bagages au lieu d'arrivée en passant par la présentation, l'amabilité et les capacités linguistiques des membres du personnel, la fiabilité du service, l'aménagement des correspondances, l'hygiène à bord, etc. Elle est par ailleurs attentive aux observations formulées, par les clients eux-mêmes, dans le cadre des études de marché évoquées dans les paragraphes qui précèdent. Toutes ces informations, très utiles, orientent l'amélioration des processus et poussent à l'enrichissement des compétences, tant des hommes de terrain que de leurs gestionnaires. L'Organisation s'applique donc avant tout à faire comprendre à ses membres que la qualité n'est pas la propriété ou l'apanage d'un département ou d'un groupe particulier, mais est le fil conducteur de toute l'activité de l'Organisation et doit donc être la préoccupation première de tous les gestionnaires. Les progrès accomplis au cours des deux dernières années sont analysés ci-après.

L'Organisation a commencé par dresser l'inventaire de sa flotte et a constaté ainsi que 213 autocars parcourent aujourd'hui l'Europe sous ses couleurs. Une *charte graphique*, aussi appelée *manuel d'identité* (cf. ci-dessus), détaille en quatre chapitres les règles auxquelles les membres doivent se conformer dans la reproduction de la marque Eurolines sur leur papier à lettres, leur matériel d'exploitation et d'information, et leurs véhicules. Deux nouveaux chapitres, en cours de préparation, seront consacrés au matériel publicitaire (affiches, dépliants, etc.) et à l'environnement Eurolines (points d'arrêt, bureaux de vente, etc.). La flotte Eurolines se ventile comme suit par membre et, implicitement, par pays :

1. Eurolines Austria (Blaguss)	:	3
2. Eurolines Austria (ÖBB)	:	0
3. Eurolines Belgium S.A.	:	14
4. Eurolines Bosnia (Centrotrans)	:	0
5. Eurolines Bulgaria (Evrobus)	:	1
6. Eurolines Croatia (Autotrans Rijeka)	:	4
7. Eurolines Czech Republic (CSAD – Klicov)	:	23
8. Eurolines Denmark (Thinggaard)	:	2
9. Eurolines Estonia (Mootor Reisi)	:	18
10. Eurolines France SPRL	:	10
11. Eurolines France (Les Cars Express)	:	2
12. Eurolines France (Fram)	:	3
13. Eurolines Germany (Deutsche Touring)	:	20
14. Eurolines Hungari (Volanbusz)	:	18
15. Eurolines Ireland (Bus Eireann)	:	12
16. Eurolines Italy (Autostradale)	:	1
17. Eurolines Italy	:	2
18. Eurolines Latvia (Bal)	:	6
19. Eurolines Spain (Linebus)	:	1
20. Eurolines Netherlands	:	12
21. Eurolines Poland (Pekaes Bus)	:	10
22. Eurolines Portugal (Intercentro)	:	1
23. Eurolines Roumania (Touring Romania)	:	3
24. Eurolines Slovakia (SAD Bratislava)	:	10
25. Eurolines Peninsular (Julia/Via)	:	6
26. Eurolines Spain (Saia)	:	1
27. Eurolines Sweden	:	6
28. Eurolines Switzerland (Eggman & Frey)	:	6
29. Eurolines Turkey (Ülusoy)	:	2
30. Eurolines UK (National Express Group)	:	24
31. Eurolines Yugoslavia (Lasta)	:	2

Tous les cars Eurolines sont à l'heure actuelle des autocars de grand tourisme (voyages internationaux à longue distance) qui répondent aux *critères d'appartenance à la classe 3 de l'IRU* : distance entre les sièges de 77 centimètres, 13 rangées de sièges dans un véhicule standard de 12 mètres de long (ce qui donne 52 sièges pour les passagers), système de freinage supplémentaire, conditionnement d'air, éclairage individualisé des sièges, stores ou rideaux pare-soleil, soute à bagages offrant au minimum 120 dm³ par passager, W.C. chimique ou à chasse d'eau et lave-mains. Les membres disposent d'installations de nettoyage et de réparation des véhicules chez eux ou près de chez eux. *Tous les services Eurolines sont en principe non-fumeurs* depuis avril 1998. Certains

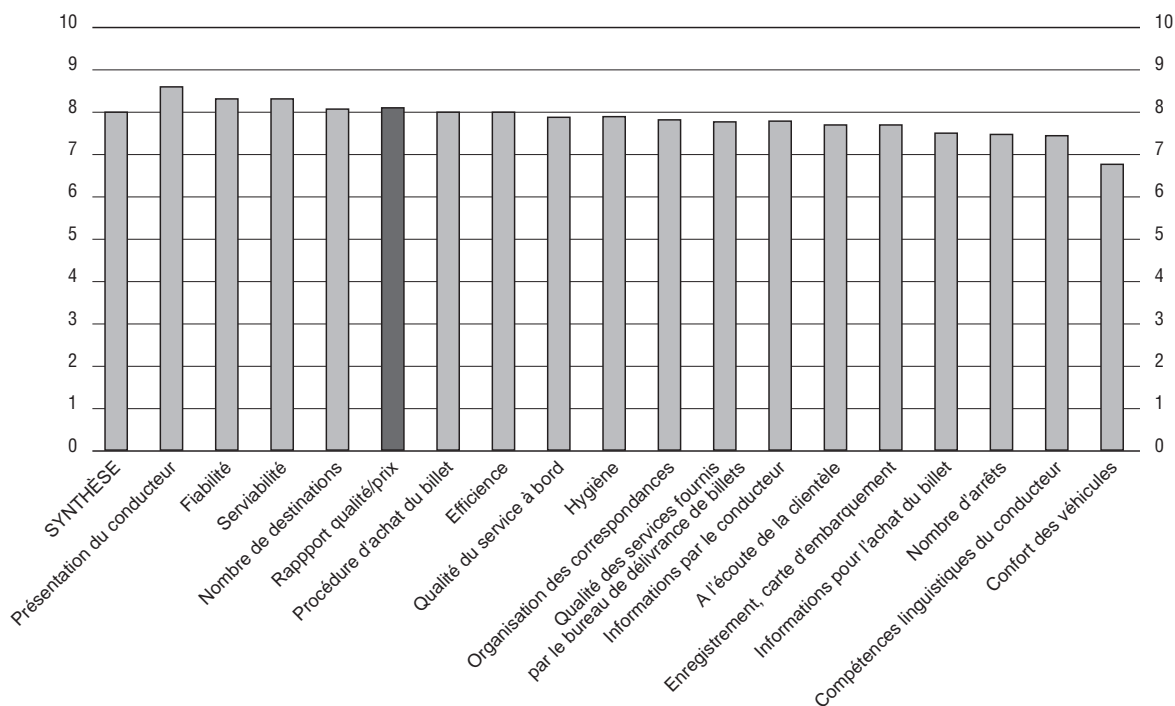
membres ont toutefois peine, étant donné leur environnement professionnel et leur paysage social et culturel, à respecter scrupuleusement cette dernière règle parce que sa trop stricte application pourrait mettre à mal la rentabilité de certaines lignes (en particulier dans le Sud-Ouest de l'Europe). En outre, certains membres qui recourent à la sous-traitance (c'est-à-dire qui recourent aux services d'entreprises tierces qui fournissent les véhicules et les chauffeurs) n'exigent pas toujours un strict respect de cette règle.

L'Organisation a mis au point *un catalogue de normes de qualité très sévères* ou, en d'autres termes, de spécifications très ambitieuses dont la mise en oeuvre est le principal objectif de sa politique d'amélioration de la qualité de ses services. Ces spécifications lui servent dans le même temps aussi de critères d'évaluation de ses performances et des progrès qu'elle accomplit. Elles ont en outre servi de point de départ à la définition d'une *politique de qualité* cohérente détaillant les principaux critères auxquels les membres doivent se conformer et sur le respect desquels la clientèle peut pleinement compter. Les sondages effectués en 1997 et 1998 ont permis à l'Organisation de cerner ses insuffisances. Elle a identifié 40 aspects-clés de son activité sur lesquels les voyageurs qui empruntent ses véhicules peuvent porter une appréciation et les a répartis en cinq grands secteurs d'amélioration, à savoir l'achat du billet, l'enregistrement et l'embarquement, le véhicule, la communication et le chauffeur. Les résultats obtenus ont été comparés aux normes ambitieuses que l'Organisation s'est imposée pour arriver à la conclusion que ces normes sont certes ambitieuses, mais sont aussi réalistes et doivent rester l'objectif à atteindre pendant les années à venir. Les résultats des sondages mettent clairement en lumière les domaines dans lesquels la marge d'amélioration est considérable, à savoir le *confort* et la *communication*. Pour améliorer le confort des voyageurs, l'Assemblée Générale a décidé que tous les membres d'Eurolines devaient assurer leurs services avec des cars de la classe 4 étoiles de l'IRU (autocars de grand luxe pour voyages internationaux à longue distance) dès l'été de l'an 2000. Cette date a été choisie parce qu'elle laisse à tous les membres une réelle possibilité de renouveler leur parc. Cette décision témoigne, avec force, de la transposition d'une évaluation de la satisfaction de la clientèle en une gestion de cette satisfaction. Elle aura pour conséquence de faire passer le pas entre les sièges à 83 centimètres et de ramener à 12 le nombre de rangées de sièges et, partant, à 48 le nombre de sièges dans un car de 12 mètres de long. Comme la longueur maximale autorisée des autocars varie évidemment d'un pays à l'autre, tous les services Eurolines ne sont pas assurés avec des autocars de 12 mètres.

-- Autriche	: plus de 12 mètres toléré, mais non autorisé
-- États Baltes	: 12 mètres
-- Belgique	: 15 mètres
-- Bulgarie	: 12 mètres, mais la situation est en train de changer
-- Croatie	: plus de 12 mètres toléré, mais non autorisé
-- République Tchèque	: 18 mètres
-- Danemark	: 13.7 mètres
-- Allemagne	: 15 mètres
-- Italie	: 12 mètres
-- Pays-Bas	: 15 mètres
-- Pologne	: plus de 12 mètres toléré, mais non autorisé
-- République Slovaque	: 18 mètres
-- Espagne	: 13 mètres
-- Suède	: 15 mètres
-- Suisse	: 16 mètres
-- Turquie	: 15 mètres
-- Royaume-Uni	: 12 mètres

Le Graphique ci-après montre que 80 pour cent en moyenne de la clientèle Eurolines est satisfaite des services qui lui sont offerts. Ce score peut paraître bon, mais il ne l'est pas assez et c'est pour cela que l'Organisation s'applique intensément à améliorer sans cesse ses performances.

Indice de satisfaction de la clientèle



Non contente d'évaluer ses performances et le degré de satisfaction de ses clients, l'Organisation a aussi mis au point une formule de calcul de la *valeur perçue par le client*. La qualité est une notion de sens très large qui englobe, outre la *qualité du produit* (barres vertes) et la *qualité du service* (barres bleues), la *qualité du prix* (barres jaunes) et la *qualité du coût* (différence dans les barres bleues entre 10 et les résultats effectifs) telles que les perçoivent les clients, c'est-à-dire les efforts, le temps et l'argent que nécessite l'achat d'un billet (réservation par téléphone, facilité de contact avec le personnel, exactitude des informations fournies, accessibilité des points de vente, etc.). Une formule mathématique simple qui combine ces quatre facteurs permet de se faire une idée de la valeur effectivement perçue par le client. Le rapport du produit de la multiplication de la qualité du service par la qualité du produit (représentées l'une et l'autre par un chiffre situé entre 1 et 10 comme note la plus haute) au produit de la multiplication de la qualité du prix par la qualité du coût pour le client (également représentées par un chiffre compris en 1 et 10 comme note la plus basse) a une valeur qui permet à Eurolines de se situer avec précision sur l'échelle de satisfaction de la clientèle. Ce rapport varie considérablement selon les pays puisqu'il va de 54 à 5 jusqu'à 75 à 2, ce qui représente à l'un extrême 10 pour cent et à l'autre 40 pour cent de la valeur maximale que le client peut percevoir.

L'Organisation a également élaboré un *Plan d'urgence* qui décrit dans tous les détails les mesures que le membre ou opérateur concerné doit prendre en cas d'accident corporel ou non. Le plan définit les procédures d'information de la presse, d'installation d'équipes de première intervention sur place ainsi que de réponse aux questions des clients actuels et futurs. Il dresse également deux listes de 35 points à vérifier ou rubriques à compléter dans ces cas exceptionnels (copies de la liste des passagers, numéros à contacter, carnets de bord, rapports d'accident, installation d'une cellule de crise, recrutement d'interprètes, acheminement des voyageurs vers leur destination finale, relations avec les autorités locales, etc.). Eurolines a également créé une *carte de bienvenue au passager* inspirée de la "fiche de sécurité" pour les voyages en autocar de l'IRU et de la "carte de bienvenue à bord" de la compagnie Eurolines UK. Ces cartes pourront bientôt être obtenues sur tous les cars en version bilingue double face (langue du pays au recto et anglais au verso). Étant donné que le conducteur est un peu le capitaine du véhicule, son comportement revêt une importance déterminante pour l'exploitation au jour le jour. L'Organisation a, pour cette raison, préparé un *manuel du conducteur Eurolines* qui rassemble tout ce que les conducteurs doivent savoir au sujet de l'exploitation de services réguliers de transport de voyageurs par route, et décrit dans le menu détail ce qu'ils doivent faire pendant le voyage, comment ils doivent s'habiller, comment ils doivent se conformer au code de conduite (horaires et vitesse), comment ils doivent s'occuper des bagages, ce qu'ils doivent faire en cas de retard ou d'avance sur l'horaire, comment ils doivent s'y prendre avec les voyageurs difficiles, quelles annonces ils doivent faire, etc.

Toutes les initiatives prises depuis peu par l'Organisation dans le domaine de la qualité (questionnaires et enquêtes, à usage externe et interne, sur la qualité, carte de bienvenue au passager, définition de ses spécifications et évaluation de ses performances) sont des jalons essentiels sur la route qui doit la mener à une meilleure gestion de la qualité. Elles prouvent que la qualité se trouve au premier rang de ses préoccupations et les résultats obtenus donnent l'assurance qu'elle y restera pendant les années à venir. L'Organisation ne vise pas que le seul profit financier, mais cultive aussi des valeurs commerciales, sociales et culturelles. L'élévation de ces valeurs doit devenir un objectif que l'Organisation doit réellement poursuivre parce qu'elle conditionne toute augmentation future du profit.

2.7.4. Cadre d'activité

Le mode de transport revêt de toute évidence plus d'importance pour un voyageur que pour des marchandises. Dans ce second cas, le mode de transport le cède en importance à la ponctualité et à la sécurité de l'acheminement jusqu'au lieu de destination. Les voyageurs ont, quant à eux, d'autres préoccupations que le seul temps d'arrivée à leur destination. Bon nombre d'entre eux, notamment ceux qui voyagent pour le plaisir, ont une nette préférence pour l'un ou l'autre mode de transport. Certains ont peur de l'avion, du bateau ou des tunnels ou peuvent souffrir de différentes formes de mal du voyage. La perception des risques de retard peut aussi différer selon le mode. La satisfaction procurée par le voyage fait encore entrer en jeu d'autres variables telles que le degré de confort, la faculté ou l'impossibilité de choisir l'heure et le lieu des repas, le poids maximum autorisé des bagages, etc. Il y a sans doute encore beaucoup d'autres raisons subjectives qui portent un voyageur à préférer un mode de transport à un autre et qui interviennent dans son choix. Sur le marché des transports de voyageurs davantage que sur celui des transports de marchandises, le mode de transport est donc une caractéristique tant de la demande que de l'offre concurrentielle. Le Tableau ci-après montre clairement que la concurrence intermodale reste bien réelle :

Année	Voiture particulière	Autocar et autobus	Train	Avion
1970	75.3 %	12.4 %	10.2 %	2.0 %
1975	76.1 %	11.9 %	9.4 %	2.7 %
1980	76.9 %	11.4 %	8.5 %	3.2 %
1985	77.3 %	10.3 %	8.0 %	4.3 %
1990	79.3 %	8.9 %	6.8 %	5.0 %
1995	79.9 %	8.0 %	6.0 %	6.1 %

Source : *EU Transport in Figures : Statistical Pocketbook*, 2^e édition 1997, Eurostat – DG VII, Commission Européenne, et “*Pan-European Transport : Creating Passenger and Freight Networks for the Next Century*” par Derek Done, dans *Financial Times Automotive*, 1996.

Le tourisme de loisir, notamment les visites rendues à des amis ou des membres de la famille, est la résultante de multiples décisions relatives au choix du lieu de destination et de la date de départ, aux activités à entreprendre, à la durée du déplacement, etc. Ces décisions sont dictées en partie par divers facteurs personnels tels que la taille de la famille ainsi que l'âge et les préférences de ses membres, mais ce seront, pour la plupart des gens, des facteurs économiques tels que les revenus, le coût des vacances et les taux de change qui auront le plus de poids. Plusieurs des grands courants sociaux qui traversent aujourd'hui l'Europe sont de nature à influencer sur le tourisme et d'autres éléments de la demande de transport de voyageurs dans l'Union Européenne. Dans beaucoup de pays de l'Union, la population vieillit et le nombre de retraités actifs augmente à mesure que l'espérance de vie s'allonge. Les vacances de courte durée qui viennent s'ajouter aux vacances annuelles ne cessent de se multiplier. L'autre fait démographique marquant est l'augmentation, particulièrement nette dans les pays du Nord de l'Europe, du nombre de familles monoparentales. Par ailleurs, l'augmentation des revenus s'accompagne d'une augmentation ininterrompue du taux de motorisation privée et de l'utilisation de la voiture particulière dans toute l'Union Européenne, avec cette réserve que la population prend de plus en plus largement conscience du fait que cette croissance ne peut se poursuivre indéfiniment en raison de son incidence néfaste sur l'environnement. La demande de services paneuropéens de transport de voyageurs est conditionnée par le développement des infrastructures et du cadre législatif et réglementaire, notamment, et surtout, par l'élimination des barrières qui font physiquement obstacle à la mobilité. L'adhésion de nouveaux pays à l'Union Européenne et la mise en oeuvre de l'Accord de Schengen en mars 1995 (un sujet sur lequel nous reviendrons dans la suite de ce rapport) ne sont que deux étapes récentes d'une marche ininterrompue vers la levée des entraves physiques à la liberté de mouvement des personnes qui vivent sur le territoire d'une Union Européenne qui ne cesse de s'élargir. D'autres avancées déjà plus anciennes, telles que l'abaissement des barrières à la libre circulation des personnes entraîné par l'instauration du Marché Unique en janvier 1993, la libéralisation des marchés des transports en général et des transports aériens en particulier et l'amélioration des infrastructures concrétisée, par exemple, par l'ouverture du Tunnel sous la Manche, continuent à influencer sur les niveaux actuels de la demande. La suppression des contrôles d'identité et des contrôles douaniers dans toute l'Union Européenne qui ira de pair avec l'élargissement de l'espace Schengen aura aussi son importance, même si tous les pays ne sont pas unanimes à penser que cette suppression doit précéder le renforcement de la sécurité des frontières extérieures. La création d'une monnaie européenne commune est un autre événement d'importance. Quoique la controverse se poursuive à ce sujet dans certains pays de l'Union Européenne, cette monnaie verra en tout état de cause le jour. L'Organisation Eurolines a décidé de

ne pas être en reste dans ces deux domaines et s'est donc dotée d'un comité "Finances" et d'un comité "Exploitation". Les fonctions de ces deux comités ont été décrites dans des paragraphes précédents, mais il n'est pas inutile de se pencher sur ce qu'ils ont déjà réalisé depuis leur création récente, à savoir *l'harmonisation des conditions de transport Eurolines, des contrats de sous-traitance et de pool ainsi que de la présentation des comptes de pools, la réalisation d'études sur la situation des transports de voyageurs par autocars dans l'Union Européenne et par delà ses frontières au regard de la TVA, l'établissement d'une carte routière illustrant les effets de l'introduction de l'euro, l'établissement d'une carte des lignes Eurolines indiquant leurs principaux points de jonction et l'étude des implications de l'Accord de Schengen*. Le rapport ne va pas examiner tous ces points en détail et s'appesantira plutôt sur le réseau, les comptes, les conditions de transport et les deux facteurs qui influent sur l'activité de l'Organisation et font dépendre le succès de ses efforts des décisions des autorités supérieures, à savoir le manque d'harmonisation des règles d'imposition de la TVA et les implications de l'Accord de Schengen.

2.7.4.1. Conditions de transport Eurolines

S'il est vrai que le prix d'un voyage entre une ville d'Europe de l'Est et un pays d'Europe occidentale différera toujours de celui d'un voyage effectué dans l'autre sens, il n'en demeure pas moins qu'il a fallu harmoniser les *conditions de transport* pour garantir l'uniformité des services offerts aux voyageurs. Les conditions mises en place en avril 1998 peuvent se résumer comme suit :

- L'âge minimum des voyageurs est fixé à 16 ans.
- Tous les voyageurs doivent avoir un siège et un billet. Les enfants de moins de 4 ans paient 20 pour cent du prix plein. Les adultes ne peuvent être accompagnés que d'un seul enfant en bas âge.
- Les enfants de 5 à 12 ans bénéficient d'une réduction de 50 pour cent, sauf à destination du Maroc et de l'Irlande.
- Les jeunes de 13 à 25 ans et les personnes âgées de plus de 60 ans bénéficient d'une réduction de 10 pour cent.
- Les groupes (composés d'au moins 10 personnes qui paient leur billet) peuvent en principe bénéficier d'une réduction, dont les conditions d'octroi sont fixées par chaque *pool*.
- Les billets perdus ou volés ne sont pas remboursés.
- Les billets restent valables pendant six mois.
- Les annulations avec préavis de moins de 48 heures donnent lieu au prélèvement d'une indemnité dont les conditions de calcul sont fixées dans le manuel (c'est-à-dire dont le montant est fixé par la compagnie Eurolines intéressée). Les annulations avec préavis d'au moins 48 heures, les changements de date et d'heure de départ et les réservations avec retour ouvert peuvent donner lieu au paiement d'une participation minimale à la couverture des frais administratifs.
- En cas d'annulation du billet de retour, un remboursement est garanti ; il est égal au tarif du billet aller-retour, moins le tarif du billet aller et certains frais administratifs.
- Les voyageurs qui ne se présentent pas au départ (de même qu'en cas de perte ou de vol des billets) n'ont pas droit au remboursement du prix de leur billet.

2.7.4.2. Comptes

Les membres de l'Organisation sont groupés en *pools* dont les membres diffèrent selon la (les) ligne(s) desservie(s). Chacun de ces *pools* a un comptable qui établit un compte de résultats à intervalles réguliers. Ces comptes différaient encore récemment par leur degré d'exhaustivité, leur présentation, les informations fournies, leur couverture statistique, etc. Leur harmonisation était donc nécessaire pour que leur lecture et leur interprétation puissent être partout les mêmes. Les comptes des *pools* Eurolines se composent désormais des éléments présentés dans les paragraphes qui suivent.

A. Collecte des données comptables

1. Dépouillement des titres de transport

- I. Numéros des billets (coupons)
- II. Nombre total de billets
- III. Lieux de départ et de destination
- IV. Prix des billets (en tant que révélateurs de l'âge des voyageurs, des devises utilisées, de la nature du voyage aller-retour ou aller simple)
- V. Raison sociale de l'entreprise qui a émis le billet

2. Dépouillement des listes des voyageurs

- I. Numéro du véhicule
- II. Date du voyage
- III. Lieux de départ et de destination
- IV. Raison sociale de l'entreprise qui a effectué le transport

B. Présentation des données comptables

1. Volume d'activité

- I. Volume des transports effectués par membre du *pool*
- II. Répartition des kilométrages parcourus par membre du *pool*, par mois ou année et en pourcentages

2. Recettes

- I. Ventes mensuelles et annuelles des membres du *pool*
- II. Pourcentage des ventes mensuelles et annuelles des membres du *pool* (les chiffres doivent être exprimés en euros et dans la monnaie d'origine pour les *pools* qui associent un (des) partenaire(s) communautaire(s) à un (des) partenaire(s) non communautaire(s))
- III. Coûts des membres du *pool* (TVA incluse)
- IV. Commissions
- V. Recettes nettes
- VI. Répartition des recettes nettes entre les membres du *pool*
- VII. Compensations (sur la base des ventes)

3. Statistiques

- I. Nombre de voyageurs par mois, par année et par membre du *pool*
- II. Nombre de kilomètres parcourus par mois, par année et par membre du *pool*
- III. Ventes annuelles et mensuelles des membres du *pool*

Toute la comptabilité des *pools* est informatisée et la liste des numéros des billets ainsi que les autres données sont transmises aux comptables par voie électronique. Tous les comptables transmettent les données statistiques relatives aux kilomètres parcourus et aux voyageurs transportés par année, par mois et par membre des *pools* (Partie B, point 3 : Statistiques, I et II) au Secrétariat central afin de tenir l'Organisation pleinement informée de l'activité Eurolines.

2.7.4.3. *Taxe sur la valeur ajoutée*

Une publication récente de DKV fait le point sur l'application de la législation douanière et des règles relatives à la TVA aux entreprises de transport de voyageurs par autocars dans les États membres de l'Union Européenne et dans plusieurs pays tiers. L'énumération ci-après donne une idée de la complexité des problèmes auxquels les membres de l'Organisation doivent faire face dans ce domaine¹.

2.7.4.3.1. Situation dans l'Union Européenne

- Les entreprises de transport de voyageurs relèvent-elles des règles relatives à la TVA ? Dans l'affirmative, quelle est la base d'imposition ?
- La nature du service assuré (service régulier, service de navette, service non régulier) a-t-elle une incidence sur le prélèvement de la taxe ?
- Le franchissement, en transit, de la frontière d'un autre État membre de l'Union Européenne ou d'un pays tiers ou le non-franchissement d'autres frontières a-t-il une incidence sur le prélèvement de la taxe ?
- L'opérateur relève-t-il dans ce cas du régime fiscal général ou d'un régime fiscal qui lui est spécifique ?
- L'opérateur soumis à la TVA peut-il l'ajouter en tant que taxe sur ses "*inputs*" (taxe en amont) (au même titre que le carburant ou les autres fournitures ou services) ou cette faculté est-elle assortie de certaines restrictions ?
- L'opérateur qui ne relève pas du régime fiscal général peut-il malgré tout obtenir, en application d'une procédure de remboursement de la TVA, le remboursement de la taxe en amont qu'il a acquittée ?
- Que doit faire l'opérateur soumis à la TVA ? Doit-il désigner un représentant fiscal ou faire enregistrer son entreprise et demander un numéro de TVA ? Qui peut faire office de représentant fiscal ?
- Que doit faire l'opérateur en cas de remboursement de la taxe en amont ? Doit-il désigner un représentant fiscal ou faut-il que les factures présentées répondent à certaines conditions ?
- Au cas où certaines taxes en amont ne pourraient pas être remboursées dans le cadre de la procédure de remboursement ou du régime fiscal général, existe-t-il malgré tout un moyen d'obtenir le remboursement de la taxe en amont ?
- Quel est le taux d'imposition d'un service de transport soumis à la taxe ?

2.7.4.3.1.1. Autriche

Le système de taxation autrichien est très proche du système allemand. L'exploitant doit acquitter une taxe de 10 pour cent sur les transports effectués en Autriche, mais a le droit de déduire les taxes en amont. La taxe s'élève à 60 groschens en moyenne par voyageur-kilomètre dans le cas des services occasionnels qui franchissent la frontière d'un pays tiers. La taxe devient exigible à partir du passage de la frontière. L'exploitant qui pénètre sur le territoire national en venant d'un pays tiers

doit présenter au poste de douane d'entrée une déclaration fiscale en double exemplaire pour chaque voyage qu'il effectue. Le montant de la taxe due est calculé sur la base de cette déclaration et doit être acquitté sur-le-champ par l'intéressé. Le reçu doit être conservé à bord pendant tout le voyage et être présenté au poste frontière de sortie. L'exploitant doit le cas échéant présenter une déclaration fiscale rectificative. Le transporteur qui pénètre sur le territoire national en venant d'un État membre de l'Union Européenne doit présenter la déclaration au poste frontière de sortie. Il n'est pas possible normalement d'obtenir le remboursement de la taxe en amont si l'entreprise est soumise à un régime fiscal spécifique. L'exploitant peut néanmoins obtenir le remboursement de cette taxe en faisant parvenir à la recette des impôts dont il relève un relevé anticipatif des sommes dont il sera redevable au titre de la TVA (cette possibilité existe depuis 1995). Il convient toutefois de souligner que le Ministère des Finances peut, pour des raisons de réciprocité, limiter ou récuser le droit de déduction de la taxe en amont pour les transporteurs des pays tiers. Le droit de déduction de cette taxe ne peut en aucun cas être refusé aux opérateurs des États membres de l'Union Européenne. L'opérateur étranger qui transporte des voyageurs entre des États membres de l'Union Européenne, doit se faire enregistrer auprès de l'administration autrichienne des finances. La procédure fiscale s'effectue alors en Autriche conformément aux dispositions du régime général².

2.7.4.3.1.2. Belgique

Le transport de voyageurs est soumis à la TVA, au taux de 6 pour cent, pour la partie du trajet accomplie en Belgique. Le montant dû se calcule par la formule suivante :

$$\frac{\text{Prix net du voyage} \times \text{Nombre de kilomètres parcourus en Belgique}}{\text{Longueur en kilomètres du voyage}}$$

Exemple : voyage aller-retour Cologne (Allemagne) – Gand (Belgique)
Prix du voyage (hors TVA) : 572 euros
Longueur en kilomètres : 590 kilomètres
Nombre de kilomètres parcourus en Belgique : 420 kilomètres

$$\frac{572 \text{ euros} \times 420 \text{ kilomètres}}{590 \text{ kilomètres}} = 407.2 \text{ euros}$$

Base d'imposition : 407.2 euros
Taux de change : 40
Montant de la TVA : 977 FB (16 288 FB x 0.06)

Depuis le 1er janvier 1996, les opérateurs étrangers peuvent demander à être exemptés de l'obligation de désigner un représentant responsable sur le plan fiscal. Ils doivent présenter des déclarations trimestrielles anticipées de TVA, si les montants dus excèdent 100 000 FB (environ 2 500 euros) et peuvent, dans les autres cas, se contenter d'établir une déclaration annuelle au moment où ils acquittent la TVA.

La demande d'enregistrement et d'attribution d'un numéro de TVA ainsi que la demande de dérogation à l'obligation de désigner un représentant responsable doivent être adressées au Bureau central de TVA pour assujettis étrangers à Bruxelles. L'entreprise qui n'a pas encore établi de déclaration de TVA alors même qu'elle y était tenue, doit acquitter sans délai les arriérés accumulés

depuis le 1er janvier 1993 pour échapper autant que faire se peut à l'amende. L'opérateur assujéti à la TVA peut déduire le montant de la TVA acquitté en Belgique de ses revenus en tant que taxe en amont. Une dérogation à cette règle est prévue pour les taxes relevant de l'article 26 de la 6ème Directive CE (services de transport relevant de l'article 25 du code de la TVA, par exemple les achats de boissons effectués pendant la traversée de la Belgique). Les entreprises établies dans des pays non membres de l'Union Européenne ne peuvent pas bénéficier d'un régime fiscal individualisé³.

2.7.4.3.1.3. Danemark

Les opérateurs étrangers qui effectuent plus de quatre voyages par an doivent charger un collègue, une organisation sectorielle ou un agent de remboursement de la TVA établi au Danemark de demander leur enregistrement et un numéro de TVA et de tenir leurs "livres". Les opérateurs qui obtiennent l'enregistrement ont l'avantage de disposer d'un délai de 85 jours pour acquitter la TVA (différence entre la taxe à la valeur ajoutée et les montants acquittés par anticipation) et de pouvoir franchir librement la frontière. Ils ont toutefois intérêt à toujours avoir sur eux une copie du certificat d'enregistrement.

Les entreprises qui effectuent des voyages occasionnels à destination du Danemark ou transitant par son territoire (quatre au maximum par an) ont intérêt à acquitter la TVA directement au bureau de douane du poste frontière d'entrée parce qu'elles peuvent éviter ainsi la pénible procédure de notification préalable.

2.7.4.3.1.4. Finlande

Les services de transport intracommunautaires sont exemptés de la TVA. Malgré cette exonération fiscale, il est possible de déduire la taxe en amont dans certaines conditions. Les opérateurs ne doivent pas désigner de représentant fiscal.

2.7.4.3.1.5. France

Le transport de voyageurs est soumis au régime ordinaire de TVA, au taux de 5.5 pour cent, avec possibilité de déduction de la taxe en amont. Les services qui traversent la France en transit sont exonérés de la TVA si le nombre de personnes transportées est égal ou supérieur à dix. Les entreprises étrangères doivent désigner un représentant fiscal en France. Les exploitants d'autocars immatriculés dans un pays tiers ne peuvent bénéficier d'un régime fiscal individualisé que s'il s'agit de la Suisse, mais la question de l'imposition de la TVA dans ce cas n'est pas encore tranchée. Aucune TVA n'est prélevée à la frontière si l'autocar immatriculé dans un pays tiers entre sur le territoire national en venant d'un État membre de l'Union Européenne où le régime ordinaire de TVA s'applique. La déduction des taxes en amont est autorisée sauf si elles relèvent de l'article 26 de la 6ème Directive CE (par exemple : achat de boissons pendant la traversée de la France).

2.7.4.3.1.6. Allemagne

Les opérateurs qui effectuent des transports occasionnels de voyageurs au moyen d'autocars qui ne sont pas immatriculés en Allemagne sont soumis à un régime fiscal individualisé mis en oeuvre par le bureau de douane compétent. La taxe, calculée sur la totalité du chiffre d'affaires imposable, doit être acquittée immédiatement au bureau de douane. La taxe est calculée sur une recette moyenne de 8.67 pfennigs par voyageur-kilomètre acheminé en Allemagne et s'élève donc, au taux de 15 pour cent, à 1.3 pfennig. Le montant dû est calculé par les bureaux de douane des points d'entrée et de

sortie. La preuve de l'acquittement de la taxe doit être conservée à bord du véhicule pendant toute la durée du voyage. Une déclaration rectificative doit être remise aux autorités compétentes à la sortie du territoire si le nombre de voyageurs-kilomètres a changé en cours de trajet. Les bureaux de douane sont habilités par les dispositions de l'article 18, paragraphe 11 de la loi sur la TVA à relever, à l'occasion des contrôles routiers qu'ils effectuent, les facteurs entrant dans le calcul de l'assiette de la TVA due par les exploitants d'autocars qui ne sont pas immatriculés en Allemagne et à les communiquer aux services compétents de l'administration des finances. Les exploitants qui demandent le remboursement de la taxe doivent joindre à leur demande une copie des documents appropriés (déclarations TVA remises au bureau des douanes). Les opérateurs qui ne bénéficient pas ou n'ont pas bénéficié de l'application d'un régime fiscal individualisé, sont tenus de déclarer leur revenu imposable au service compétent de l'administration des finances. La taxe à la valeur ajoutée est calculée sur la partie du prix du billet hors TVA (prix net de transport) couvrant la partie du voyage accomplie sur le territoire allemand (y compris les kilomètres parcourus à vide), la part attribuable à l'Allemagne étant déterminée sur la base du rapport entre les parties du voyage effectuées sur le territoire allemand et à l'étranger, et son prix total. Le taux est normalement de 16 pour cent. La taxe due pour la partie du voyage accomplie sur le territoire allemand peut se calculer par la formule suivante :

$$\frac{\text{Prix net du voyage} \times \text{Nombre de kilomètres parcourus en Allemagne}}{\text{Longueur en kilomètres du voyage}}$$

Exemple : voyage à Paris à partir de tout lieu, avec départ une fois par semaine
Longueur totale en kilomètres : 1 276 kilomètres
Prix du voyage (hors TVA) : 56 525 euros
Nombre de kilomètres parcourus en Allemagne : 471 kilomètres
30 voyageurs par voyage (chiffre estimatif)
32 semaines par année

$$\text{Prix net : } \frac{56\,525 \text{ euros} \times 471 \text{ kilomètres} \times 2 \text{ (aller et retour)}}{1\,276 \text{ kilomètres}}$$

Recette nette : 41.72 euros x 30 voyageurs x 32 semaines = 40 051.2 euros

La somme de 40 051.2 euros représente la base d'imposition qui doit être indiquée dans la déclaration fiscale.

L'opérateur doit présenter une déclaration partielle dans les 10 jours suivant la fin du trimestre d'imposition et une déclaration annuelle avant le 31 mai de l'année suivante. La période d'imposition est ramenée à un mois si le montant dû pour l'année précédente excède 6 000 euros. Si le montant dû pour l'année précédente est inférieur à 500 euros, l'administration des finances peut dispenser l'opérateur de la présentation de déclarations partielles. L'opérateur peut de sa propre initiative opter pour la formule des déclarations mensuelles, si les montants acquittés l'année précédente ont laissé un solde de plus de 6 000 euros en sa faveur⁴.

2.7.4.3.1.7. Grèce

Les transports de voyageurs sont soumis à la TVA au taux de 8 pour cent. Les opérateurs étrangers doivent désigner un représentant fiscal. Les montants acquittés au titre de la TVA sont déductibles, à l'exception de ceux qui relèvent de l'article 26 de la 6ème Directive CE (achat de boissons pendant la traversée de la Grèce). Les transports de voyageurs dont les lieux de départ et de destination se situent dans un seul et même État membre de l'Union Européenne autre que la Grèce ne sont soumis à la TVA que dans cet État et non en Grèce pour la partie du trajet accomplie en Grèce. La TVA acquittée sur les réparations pour lesquelles un reçu TVA a été établi en bonne et due forme, peut faire l'objet d'un remboursement. La TVA acquittée sur le carburant ne peut être remboursée que si ce carburant est exporté et si l'intéressé peut justifier de son exportation (ce qui se révèle difficile dans la pratique). La TVA acquittée sur le carburant consommé en Grèce n'est pas remboursable.

2.7.4.3.1.8. Irlande

Le transport n'est pas soumis à la TVA. Les taxes en amont sont en principe déductibles selon une procédure de remboursement. La désignation d'un représentant fiscal n'est pas obligatoire.

2.7.4.3.1.9. Italie

Le transport n'est pas soumis à la TVA. Les taxes en amont sont en principe déductibles. L'exploitant doit désigner un représentant fiscal. Contrairement à ce qui se passe dans d'autres pays, l'opérateur doit encore demander aux stations-service italiennes de lui établir un reçu TVA pour les services spéciaux et les lubrifiants.

2.7.4.3.1.10. Luxembourg

Le transport n'est pas soumis à la TVA. Les taxes en amont sont en principe déductibles selon une procédure de remboursement. La désignation d'un représentant fiscal n'est pas obligatoire.

2.7.4.3.1.11. Pays-Bas

Les opérateurs étrangers doivent en principe être enregistrés aux Pays-Bas pour que le transport soit soumis à la TVA (pour la partie accomplie sur le territoire néerlandais). La TVA s'élève à 6 pour cent du prix hors TVA (pour la détermination de la base imposable, voir paragraphe "Allemagne"). Les opérateurs peuvent ainsi déduire les taxes en amont.

2.7.4.3.1.12. Portugal

Le transport n'est pas soumis à la TVA. Les taxes en amont sont en principe déductibles selon une procédure de remboursement. La désignation d'un représentant fiscal n'est pas obligatoire.

2.7.4.3.1.13. Espagne

Le transport de voyageurs n'est pas soumis à la TVA. La déduction des taxes en amont n'est en conséquence pas possible.

2.7.4.3.1.14. Suède

Le transport intracommunautaire n'est pas soumis à la TVA. Il est malgré cela possible de déduire les taxes en amont dans certaines conditions. La désignation d'un représentant fiscal n'est pas obligatoire

2.7.4.3.1.15. Royaume-Uni

Le transport n'est pas soumis à la TVA. Il est malgré cela possible de déduire les taxes en amont. La désignation d'un représentant fiscal n'est pas obligatoire.

2.7.4.3.2. Pays tiers

- Y a-t-il des différences avec le traitement réservé aux opérateurs des États membres de l'Union Européenne ? Si oui, lesquelles ?
- Y a-t-il d'autres particularités dont ces opérateurs doivent tenir compte (par exemple des formalités particulières au passage des frontières) ?

Les transports de voyageurs constituent en principe, depuis la transposition de la 6ème Directive n° 77/388/CEE en matière d'harmonisation des législations des États membres relatives à la taxe sur la valeur ajoutée dans les droits nationaux, une activité imposable dans tous les États membres de l'Union Européenne. Les États membres ont toutefois la faculté de les exonérer de la taxe. Le 1er janvier 1993, le champ d'application des dispositions des articles 370 et 379 du code des impôts relatives aux amendes et autres sanctions a été élargi aux affaires de TVA traitées par d'autres États membres de l'Union Européenne. En outre, la loi qui met la Directive communautaire en oeuvre peut permettre la notification spontanée des fraudes fiscales commises à la TVA dans d'autres États membres via le système d'assistance mutuelle administrative dans le domaine de la fiscalité directe et indirecte (règlement communautaire sur l'assistance administrative). Les paragraphes qui suivent analysent les dispositions appliquées en matière de TVA dans plusieurs pays tiers.

2.7.4.3.2.1. Norvège

Les transports de voyageurs ne sont pas soumis à la TVA. Il n'y a pas de remboursement des taxes en amont.

2.7.4.3.2.2. Suisse

Il n'est pas possible d'obtenir le remboursement des taxes en amont selon une procédure de remboursement parce qu'en vertu de l'article 18, paragraphe 9, phrase 7 de la Loi allemande sur la TVA, la TVA acquittée sur le carburant en Allemagne n'est pas remboursable pour les entreprises établies en dehors du territoire de la Communauté (absence de réciprocité). Contrairement à ce qui se passe dans le transport de marchandises pour compte de tiers, les taxes en amont ne peuvent être remboursées en Suisse que dans le cadre de la procédure fiscale normale parce que, comme en Allemagne, un transport effectué en Suisse est en principe soumis à l'impôt en Suisse. La mise en oeuvre de la procédure fiscale requiert la désignation d'un représentant fiscal et la constitution auprès d'une banque suisse d'une garantie égale au montant estimatif de l'obligation fiscale annuelle.

2.7.4.3.2.3. Hongrie

Les transports de voyageurs effectués au départ d'un pays étranger à destination de la Hongrie ne sont pas soumis à la TVA. Il n'est pas possible d'obtenir le remboursement des taxes en amont selon une procédure de remboursement parce qu'en vertu de l'article 18, paragraphe 9, phrase 7 de la Loi allemande sur la TVA, la TVA acquittée sur le carburant en Allemagne n'est pas remboursable pour les entreprises établies en dehors du territoire de la Communauté⁵.

En résumé, l'Eurolines Organisation décèle quatre grandes sources de discordances dans l'application de la TVA, à savoir :

- *l'inégalité des taux de la TVA appliquée aux transports par autocars dans les États membres de l'Union Européenne ;*
- *la variabilité du degré de sévérité des contrôles effectués par les autorités fiscales nationales ;*
- *la concurrence déloyale exercée par les transporteurs pirates opérant sans licence qui ne paient pas la TVA au détriment des transporteurs titulaires d'une licence qui la paient ;*
- *l'inégalité des taux de la TVA appliquée aux différents modes de transport. Ce facteur de distorsion est sans doute aucun le plus important parce qu'il désavantage l'Organisation dans la concurrence que lui livre notamment le secteur des voyages aériens.*

Le secrétariat central d'Eurolines dresse actuellement le bilan des mesures prises à ce jour par les membres de l'Organisation et des démarches qu'ils ont entreprises auprès de leurs autorités nationales pour remédier à la situation actuelle. Il est évident que l'Organisation mettra en chantier, dès qu'elle disposera d'un bilan complet, une stratégie structurée d'intervention systématique auprès des instances de l'Union Européenne, à savoir les Directions Générales VII (transport), IV (concurrence) et XV (marché intérieur et services financiers), en vue de redresser et d'améliorer la situation actuelle.

2.7.4.4. Libre circulation des personnes : Schengen

2.7.4.4.1. Généralités

Les Accords européens conclus avec les pays d'Europe centrale et orientale ne s'étendent guère sur la libre circulation des personnes, alors qu'elle est une des quatre libertés qui doivent être assurées dans le marché intérieur en vertu de l'article 7A du Traité sur l'Union Européenne. Si ces pays d'Europe centrale et orientale doivent se préparer à l'adhésion, il n'y a aucune raison de mettre la question au placard. La libre circulation des personnes n'est cependant pas encore totale à l'intérieur même de l'Union. Il convient par ailleurs de souligner que l'Accord de Schengen comprend des clauses qui traitent de nombreuses questions étroitement liées à celle de la libre circulation des personnes, telles que la police et la sécurité, le système d'information Schengen, la lutte contre les drogues et le trafic de drogues, etc. Leur analyse approfondie sortirait toutefois très largement du cadre du présent rapport.

Le processus aujourd'hui appelé processus de Schengen a débuté le 14 juin 1985, quand cinq États membres de la Communauté Européenne, à savoir les pays du Benelux, la France et l'Allemagne, ont signé l'Accord de Schengen, un Accord qui s'inscrivait dans le prolongement de l'Accord sur la suppression progressive des contrôles aux frontières que la France et l'Allemagne avaient signé à Sarrebruck en 1984. Cet Accord avait pour double objectif de *faire progresser de*

façon substantielle la mise en place de l'"Europe des citoyens" et, dans le même temps, de *poser un jalon visible sur la voie de l'intégration européenne*. Les pays du Benelux se sont rapidement montrés désireux de se joindre à la France et à l'Allemagne et ont entamé avec elles des discussions qui ont fini par déboucher sur la signature de l'Accord de Schengen. Les autres États membres de l'Union Européenne, en dehors du Royaume-Uni, de l'Irlande, du Danemark, de la Suède et de la Finlande, ont depuis lors rejoint les rangs des parties contractantes de l'Accord de Schengen. Les motivations des récalcitrants doivent entre autres choses être recherchées dans le fait qu'ils ont une autre vision de ce que doit être la libre circulation des personnes. Il est ainsi notoire que le Royaume-Uni se méfie quelque peu de la façon dont certaines des parties à l'Accord de Schengen effectuent les contrôles à l'immigration. La dissemblance des politiques suivies en matière de lutte contre la drogue est une autre raison de la réticence de ces États à se joindre au processus de Schengen. L'Accord de 1985 pourrait être qualifié de cadre de coopération. En effet, ses cinq premiers signataires avaient convenu de mettre en oeuvre plusieurs mesures à court et à long terme, comme l'Accord le prévoyait expressément, avant le 1er janvier 1990, mais l'ampleur des mesures à prendre a vite fait comprendre l'irréalisme de cette date. Les mesures destinées à simplifier les contrôles opérés par la police et la douane sur les personnes et les biens aux frontières intérieures n'ont guère posé de problèmes et ont pu être rapidement mises en oeuvre, mais les mesures à long terme et les mesures compensatoires ont par contre été moins simples à traduire dans les faits. Les mesures de compensation avaient été jugées nécessaires en raison de l'ambition dont les parties contractantes avaient fait preuve dans la définition de leurs objectifs. Il est un fait que la suppression des contrôles aux frontières intérieures ne débouche pas nécessairement sur la suppression de tous les contrôles, mais plutôt sur leur transfert vers les frontières extérieures. Les compensations envisagées portent *notamment* sur certaines questions sensibles telles que la prévention de l'immigration illégale sur le territoire de Schengen, l'amélioration de la coopération entre les forces de police et les autorités judiciaires des différents pays, l'harmonisation des politiques suivies en matière de visas et d'immigration ainsi que des dispositions législatives relatives à la lutte contre le trafic illicite de drogues et d'armes à feu, et le transfert des contrôles effectués sur les transports de marchandises des frontières extérieures vers l'intérieur du territoire de Schengen. Il importe de souligner qu'alors que les États membres de la Communauté sont seuls à y participer, le processus de Schengen a eu dès le départ et continue à avoir aujourd'hui des prolongements en dehors du cadre communautaire. "Schengen" est une initiative purement intergouvernementale, privée de toute participation significative des institutions communautaires. Il a fallu attendre un certain temps avant qu'un représentant de la Commission Européenne soit invité à participer aux réunions du groupe central de négociation ainsi qu'à celles des Ministres et Secrétaires d'État. Il s'y ajoute que le représentant de la Commission n'assiste à ces réunions qu'en qualité d'observateur et n'a donc la possibilité, ni de participer activement aux débats, ni d'en orienter le cours. La Commission n'a pourtant jamais élevé d'objection contre la limitation de son rôle à celui d'observateur, ce qui ne manque pas d'étonner, étant donné que le but poursuivi par les parties à l'Accord de Schengen, à savoir la libre circulation des personnes, est aussi un des principaux objectifs fixés par la Commission dans son Livre Blanc de 1985 sur l'achèvement du Marché Intérieur. Les négociations sur la mise en oeuvre des objectifs de l'Accord de 1985 ont débouché sur la signature, le 19 juin 1990 dans la même ville de Schengen, d'une ambitieuse *Convention d'application* de l'Accord de Schengen dont le titre est clairement révélateur du contenu. La Convention d'application opère une distinction entre le franchissement des frontières intérieures, d'une part, et extérieures, d'autre part. Elle vise à faire disparaître les derniers obstacles au libre franchissement des *frontières intérieures* en disposant que tout le monde peut désormais les franchir en quelque point que ce soit sans être contrôlé. La convention permet toutefois qu'il soit dérogé à cette règle pour des raisons d'ordre public ou de sécurité nationale, auquel cas une partie contractante peut décider de réorganiser des contrôles à ses frontières nationales pendant une période limitée à condition d'informer les autres parties contractantes des mesures qu'elle a prises.

En ce qui concerne le franchissement des frontières extérieures, il convient d'attirer l'attention sur le sens donné à la notion d'*étranger* dans la Convention d'application parce qu'elle occupe une place centrale dans tout le texte. La Convention définit dans son titre premier toutes les notions qui apparaissent dans ses dispositions suivantes. Elle dispose ainsi qu'il y a lieu d'entendre par étranger, "*toute personne autre que les ressortissants des États membres des Communautés Européennes*" et par État tiers, "*tout État autre que les Parties Contractantes*". Il s'ensuit que les termes "ressortissant d'un État tiers" pourraient en théorie s'appliquer aux ressortissants d'un des États membres qui ne font pas encore partie du groupe de Schengen. En d'autres termes, aucune distinction n'est opérée entre les ressortissants des parties contractantes à l'Accord de Schengen et ceux d'un État membre de l'Union Européenne qui ne l'a pas encore signé alors qu'une distinction de ce genre est bel et bien opérée entre les parties contractantes de Schengen et les autres États membres de l'Union Européenne. La raison doit en être recherchée dans le parallèle déjà évoqué entre l'initiative Schengen et les objectifs poursuivis par la Communauté dans le domaine de la libre circulation des personnes. Le simple fait que toutes les parties contractantes de Schengen sont des États membres de l'Union Européenne et que l'initiative Schengen poursuit dans une certaine mesure les mêmes buts que le programme communautaire d'achèvement du marché intérieur pourrait bien soulever des problèmes de compatibilité avec les règles communautaires. La définition de la notion d'étranger vise à prévenir ce genre de conflit. Le principe de non-discrimination entre les ressortissants de la Communauté était en jeu. L'insertion de cette définition dans la Convention d'application garantit l'égalité de traitement de tous les ressortissants de l'Union Européenne, qu'ils appartiennent à un État partie contractante à l'Accord ou non.

En vertu de l'article 5, les parties contractantes peuvent accorder le droit de séjourner pendant trois mois au maximum sur leur territoire aux étrangers qui :

- sont en possession d'un (de) document(s) valable(s) et, le cas échéant, d'un visa valable ;
- ont des moyens de subsistance ;
- ne se sont pas vus refuser l'accès au territoire ;
- ne représentent pas une menace pour l'ordre public, la sécurité nationale ou les relations internationales d'une des parties contractantes.

Les termes "peuvent accorder" revêtent en l'espèce une importance toute particulière. Ils impliquent en effet que les parties contractantes ont la faculté, mais en aucun cas l'obligation, d'accorder l'accès à leur territoire aux étrangers qui remplissent toutes les conditions définies dans l'article 5. En outre, ces conditions sont en fait des conditions minimales et les parties contractantes peuvent toujours décider d'y en ajouter d'autres ou d'en imposer de plus sévères. Par ailleurs, les parties contractantes ont l'obligation de refuser l'accès à leur territoire aux étrangers qui ne remplissent pas les quatre conditions prévues. Comme ces conditions doivent être remplies à l'égard de toutes les parties contractantes, l'État qui effectue les contrôles devient en quelque sorte le chien de garde de tous les autres puisqu'il est tenu de vérifier si l'arrivant représente une menace pour l'ordre public, la sécurité nationale ou les relations internationales de l'un quelconque d'entre eux. Si l'étranger qui se présente à la frontière de l'espace Schengen est censé représenter une menace pour l'une des parties contractantes à l'Accord de Schengen, les conditions visées à l'article 5 ne sont plus remplies et l'État qui effectue les contrôles doit donc le refouler. Cela veut dire que dans la pratique, les règles les plus restrictives appliquées par une des parties contractantes sont élevées au rang de norme commune. Il est frappant de constater que la politique suivie par les États de Schengen en matière d'accès à leur territoire est pensée en termes négatifs en ce sens que les objections formulées par l'un d'entre eux à l'encontre de l'entrée d'un étranger sur son territoire doivent être prises en

compte par tous les autres. A l'inverse, l'État qui décide de déroger à l'obligation de refoulement pour des raisons humanitaires ne doit pas obligatoirement être suivi par tous les autres, la validité de la dérogation restant limitée au territoire de l'État membre concerné.

2.7.4.4.2. Visas

Les visas font l'objet du chapitre 3 du titre II de la Convention d'application qui traite des visas pour séjours de longue et de courte durée. Pour ce qui est de ces derniers, les parties contractantes vont tenter, d'un commun accord, d'harmoniser leurs politiques. Cette harmonisation a déjà quelque peu progressé : il y a désormais un visa unique valable sur tout le territoire des parties contractantes et un étranger qui souhaite parcourir l'espace Schengen n'a donc besoin que de ce seul visa unique pour franchir les frontières intérieures de cet espace après en avoir franchi la frontière extérieure. Ce visa ne lui sera toutefois délivré que s'il remplit les conditions énumérées à l'article 5, ce qui veut dire que le respect de ces conditions sera contrôlé au moment de la délivrance du visa *et* au moment de l'entrée sur le territoire de Schengen. Certaines lacunes subsistent par ailleurs dans le régime des visas. Le système Schengen distingue trois groupes de pays pour ce qui est de la délivrance des visas.

Le premier de ces groupes rassemble les États tiers pour les ressortissants desquels les conditions d'octroi des visas sont communes à toutes les parties contractantes (liste dite négative).

Le second réunit les pays dont les ressortissants peuvent accéder au territoire de Schengen sans visa (liste dite positive).

Le troisième se compose des pays pour lesquels les parties contractantes n'ont pas pu se mettre d'accord sur les conditions d'octroi des visas (liste dite grise). Certains États membres de Schengen exigent un visa pour les ressortissants de ces pays alors que d'autres ont renoncé à cette exigence. Cette situation a évidemment des répercussions sur la libre circulation à l'intérieur de l'espace Schengen. Les parties contractantes conservent la faculté de déroger à ces dispositions et de délivrer un visa valable sur leur seul territoire à un étranger qui ne remplit pas toutes les conditions visées à l'article 5.

2.7.4.4.3. Initiatives communautaires

Les problèmes de visa et même la question de l'immigration dans son ensemble semblaient, depuis les premiers temps de l'intégration européenne, relever de la compétence exclusive des États membres. Au moment où la Commission a publié son Livre Blanc sur l'achèvement du Marché Intérieur en 1985, il était toutefois devenu évident qu'une initiative allait tôt ou tard s'imposer au niveau communautaire. La libre circulation des personnes à l'intérieur d'un marché intérieur débarrassé de ses frontières intérieures ne pouvait être réservée aux seuls citoyens de la Communauté parce que les contrôles aux frontières auraient dû alors être maintenus. Comment serait-il en effet possible sans de tels contrôles de distinguer les ressortissants de la Communauté des autres ? Il ne faisait de même aucun doute que la philosophie de Schengen allait servir de fil conducteur à la Communauté pour l'achèvement du marché intérieur, le transfert des contrôles des frontières intérieures vers les frontières extérieures semblant en effet bien être la meilleure des solutions. La démarche postulait l'adoption entre autres choses d'une politique commune en matière de visas, mais il a fallu attendre quelque temps, en fait jusqu'à la signature du Traité de Maastricht, pour voir cette nouvelle politique commune progresser réellement. Conformément au nouvel article 100C du Traité sur l'Union Européenne, le Conseil, statuant à l'unanimité sur proposition de la Commission et après consultation du Parlement Européen, détermine les pays tiers dont les ressortissants doivent être

munis d'un visa lors du franchissement des frontières extérieures des États membres. Cet article dispose également que le Conseil "arrête les mesures relatives à l'instauration d'un modèle type de visa" (article 100C, paragraphe 3).

Peu après l'entrée en vigueur du Traité sur l'Union Européenne, la Commission a présenté une importante communication comprenant une proposition de Règlement déterminant les pays tiers dont les ressortissants doivent être munis d'un visa lors du franchissement des frontières extérieures des États membres et une proposition de Décision, complémentaire en fait du texte précédent, portant adoption de la Convention sur le franchissement de ces mêmes frontières. Le Règlement a déjà été arrêté par le Conseil, mais l'adoption de la Décision établissant la Convention sur le franchissement des frontières extérieures, dont le texte se fonde sur le projet de Convention sur le franchissement des frontières extérieures de la Communauté que les Ministres responsables pour les questions relevant de l'immigration avaient mis au point lors d'une réunion du groupe ad hoc "Immigration" en 1990, reste bloquée par le différend hispano-britannique sur le statut de Gibraltar.

Le Règlement n° 2317/95 du Conseil, du 25 septembre 1995, dresse la liste des pays dont les ressortissants doivent être munis d'un visa lors du franchissement des frontières extérieures des États membres. Ce Règlement a un objet très limité puisqu'il se borne à établir une liste négative de pays. La Commission avait allégué dans sa proposition que l'article 100C lui donnait le pouvoir de dresser une liste positive, mais le Conseil a récusé cette vision des choses et simplement gommé la référence à la liste positive. En outre, le Règlement ne s'applique qu'aux visas valables pour une période de trois mois ou pour un transit à travers le territoire d'un État membre ; il exclut en revanche de son champ d'application le transit par les aires internationales des aéroports ainsi que les transferts entre aéroports dans un État membre. D'après le préambule du Règlement, ces dernières activités ainsi que d'autres aspects de l'harmonisation de la politique des visas relèvent du titre VI du Traité sur l'Union Européenne.

Il s'ensuit que la politique en matière de visas se mène aujourd'hui à trois niveaux, en l'occurrence le niveau national (visas valables pour plus de trois mois), le niveau intergouvernemental (Schengen) et le niveau de l'Union Européenne. Cette dispersion des compétences rend toute harmonisation des politiques pratiquées en matière de visas dans l'Union illusoire. Il convient, enfin, de signaler que le Conseil a arrêté un Règlement n° 1683/95 du 29 mai 1995 établissant un modèle type de visa, modèle qui diffère de celui que les parties contractantes à l'Accord de Schengen ont adopté parce que la liste des pays dont les ressortissants doivent avoir des visas "Schengen", n'est pas identique à celle qui est utilisée au niveau de l'Union Européenne.

2.7.4.4.4. Sanctions pour les transporteurs

Suivant la ligne tracée par certains États membres de la Communauté, la Convention de Schengen contraint les parties contractantes à sanctionner les transporteurs qui introduisent des personnes indésirables dans l'espace Schengen, c'est-à-dire, pour reprendre les termes de la Convention, "*qui acheminent par voie aérienne ou maritime d'un État tiers vers un État partie contractante à l'Accord de Schengen, des étrangers qui ne sont pas en possession des documents de voyages requis*". La Convention dispose également que le transporteur est tenu de prendre toutes les mesures nécessaires pour s'assurer que l'étranger est en possession des documents de voyage requis pour l'entrée sur les territoires des parties contractantes, ce qui revient à dire que les membres du personnel des transporteurs sont chargés des tâches qui incombent aux autorités douanières et aux agents de l'immigration. Si un étranger est interdit d'entrée sur le territoire d'une des parties contractantes, le transporteur qui l'a acheminé jusqu'à la frontière extérieure est tenu de le reprendre

immédiatement en charge. Les parties contractantes doivent transposer ce principe dans leur droit national. Le transporteur est même tenu de ramener l'étranger dans l'État tiers d'où il l'a amené, dans l'État tiers qui a délivré les documents de transport ou dans un État tiers au territoire duquel l'étranger est assuré d'avoir accès.

Ces dispositions ont fait l'objet de nombreuses critiques, notamment de la part d'Eurolines. Le Conseil d'État néerlandais, par exemple, fait ainsi référence à la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale qui permet d'opérer une distinction entre les cas où le transporteur a manifestement négligé de prendre les dispositions voulues pour s'assurer que le passager concerné remplit les conditions requises en matière de documents d'accès et ceux où le passager est en possession de documents falsifiés. La responsabilité du transporteur ne doit pas être engagée dans ce dernier cas alors qu'elle peut l'être dans le premier. La Convention d'application n'opérant pas ce genre de distinction, le traitement réservé aux étrangers et aux réfugiés sera nécessairement restrictif, s'il plane le moindre doute quant à la possession des documents (réglementaires) requis. Plutôt que de courir le risque de sanctions sévères, les organisateurs de voyages refuseront plus que probablement d'amener ces personnes aux frontières extérieures de l'espace Schengen. Cette pratique s'observe d'ailleurs déjà dans les États parties à l'Accord de Schengen qui avaient déjà adopté des lois sur les sanctions à infliger aux transporteurs avant même la signature de la Convention d'application.

En conclusion, le système de pénalisation des transporteurs est en fait un autre moyen de refoulement des ressortissants des États tiers qui souhaitent pénétrer dans l'espace Schengen. Un premier filtrage des immigrants (et notamment des réfugiés) est effectué dans le pays d'origine par les collaborateurs du transporteur. L'imposition de sanctions aux transporteurs et les règles de délivrance des visas qui n'opèrent pas de distinction entre les demandeurs d'asile et les autres étrangers, ont de quoi préoccuper. Ce genre de dispositions confère de très lourdes responsabilités à des gens qui ne sont en fait pas autorisés à statuer sur des demandes d'asile au nom des États, qui ne sont pas familiarisés avec les procédures d'asile et qui sont, de toute évidence, mus par des préoccupations plus économiques qu'humanitaires⁶.

2.7.4.5. Réseau Eurolines

Le réseau Eurolines relie actuellement au moins 300 villes européennes entre elles (cf. ci-après). L'agrandissement du réseau oblige à optimiser et à améliorer les correspondances et les relations. Ces questions sont examinées par le comité «*Exploitation d'Eurolines Organisation*» qui propose par exemple la création de nouvelles gares de correspondance ou étudie les possibilités d'optimisation de l'utilisation du parc de véhicules. Il est pour ce faire nécessaire d'analyser le trafic Eurolines (départs et arrivées ainsi que fréquences de tous les services) et de le répartir entre toutes les grandes villes européennes. Cet exercice, en cours, doit en outre opérer une distinction entre trafic de haute et de basse saison. Les conclusions de cette analyse auront une incidence sur toutes les facettes pratiques de l'activité de l'Organisation, notamment sur les horaires, les arrêts, les fréquences, les correspondances, les destinations, etc.



Il deviendra alors possible de supprimer des lignes à faible trafic qui font double emploi avec d'autres en fusionnant certains *pools*, et d'abrégier les temps de parcours pour les voyageurs en déplaçant certains points d'arrêt (vers des lieux plus proches des grands axes, reliés aux services de transport urbain et toujours entourés d'aires de stationnement étendues). Cette double évolution permettra aux membres d'Eurolines de réaliser des économies en gagnant du temps et en réduisant leur kilométrage, et de relever leur vitesse commerciale, ce qui à terme permettra d'englober de nouvelles villes dans le réseau. Les opérateurs pourront aussi utiliser des véhicules de plus grande capacité (autocars à impériale ou plus longs, là où ces formules sont autorisées) sur les relations où le volume de trafic le justifie et réagir avec plus de souplesse à la demande engendrée par certains événements particuliers.

Une des principales faiblesses d'Eurolines Organisation est sans conteste l'absence de système unique de réservation. Le comité "*Technologie*" s'est attaqué au problème. Pour évaluer la faisabilité de cette unification ainsi que les scénarios de réalisation envisageables, il faut inventorier les systèmes d'information actuellement utilisés par les entreprises membres de l'Organisation, définir ce qu'il y a lieu de faire pour satisfaire les besoins de l'Organisation, consulter des experts extérieurs capables de proposer une stratégie réaliste à moyen et à plus long terme et, surtout, faire naître chez tous les membres la volonté de se rapprocher les uns des autres et obtenir d'eux qu'ils investissent dans l'harmonisation de leurs matériels et de leurs logiciels. La conquête d'une place au soleil dans le monde du voyage de demain passe obligatoirement par l'amélioration de la communication, grâce notamment à l'échange de données en ligne, entre les services opérationnels de l'Organisation. Il est indispensable d'améliorer la qualité et la compatibilité des systèmes d'information et de réservation (utilisation de billets ATB par tous les membres, utilisation de billets avec code de contrôle, centralisation de la comptabilité des *pools*, etc.) parce que c'est le seul moyen d'accroître les ventes et de relever les taux d'occupation. Il convient en outre d'établir une base de données statistiques centralisée sur la base de la comptabilité des *pools*, afin d'actualiser les informations année par année et d'établir des statistiques globales des kilométrages, du nombre de voyageurs et des ventes d'Eurolines. Cette base de données devrait permettre non seulement de déceler les synergies et d'effectuer des recoupements propres à optimiser le processus décisionnel, mais aussi d'étudier les réserves de clientèle existantes, leurs perspectives de développement et leur impact sur la rentabilité future des entreprises membres de l'Organisation. Ces informations sont sans aucun doute disponibles au niveau des entreprises et des États, mais le principal défi que l'Organisation doit en ce moment relever, est certainement de les rassembler pour présenter des chiffres globaux et des statistiques générales.

L'optimisme reste néanmoins de rigueur et il paraît sûr que le temps qui passe verra les membres de l'Organisation se rapprocher toujours plus les uns des autres. Ce qui était au départ, en 1985, une opération de franchisage est devenue aujourd'hui une Organisation solide et sérieuse dont la marque est déposée dans plus de 35 pays. Cette marque est indubitablement la meilleure arme dont l'Organisation dispose pour illustrer les ambitions qu'elle nourrit à l'égard de son réseau et affirmer une présence sans cesse plus forte sur le front des services réguliers internationaux de transport de voyageurs par autocars.



L'Organisation a dressé un *catalogue de la situation de la marque* dans les différents pays afin de savoir quelle entreprise a le droit par priorité d'utiliser la marque. L'Organisation est propriétaire des marques internationales n° 655784 (cf. ci-dessus) et n° 620147, mais les membres fondateurs de l'Organisation détiennent souvent des droits prioritaires sur leur marque nationale. L'Organisation a pour cette raison introduit une demande de marque communautaire. Cette marque communautaire couvrira tous les États membres de l'Union Européenne tandis que la marque internationale restera utilisée dans tous les pays tiers et les nouveaux membres ne devront donc plus déposer la marque au niveau national. A l'heure de la rédaction du présent rapport, l'Assemblée Générale examine les demandes d'adhésion de huit entreprises (cf. ci-dessus) dont trois sont établies dans des pays qui ne sont pas encore représentés dans Eurolines, à savoir la Norvège, le Maroc et la Lituanie. Le réseau est donc bien en constante expansion.

3. EUROLINES SERVICES

En octobre 1998, l'Assemblée Générale d'Eurolines a décidé de créer, avec effet au 1er avril 1999, "*Eurolines Services SPRL*", une nouvelle personne morale distincte de l'Organisation, mais placée sous sa houlette, chargée de fournir des services commerciaux de soutien aux entreprises membres de l'Organisation. Il est à l'heure actuelle difficile de décrire dans le détail tout ce que cette nouvelle instance va faire, mais il est d'ores et déjà possible d'identifier trois de ses principaux domaines d'activité :

- gestion et promotion de l'Eurolines Pass ;
- conclusion d'accords de coopération avec des tiers (restoroutes, auberges de jeunesse, sponsors, etc.) ;
- organisation de campagnes promotionnelles à l'occasion d'événements internationaux, établissement d'un catalogue d'articles promotionnels, coordination des campagnes publicitaires, etc.

L'Eurolines Pass est un produit commun à tous les membres d'Eurolines, une espèce de passeport qui permet à son titulaire de se déplacer librement sur tout le continent pendant 30 ou 60 jours. En 1995, année de son lancement, il permettait de se rendre dans 16 villes. Ce nombre est passé à 18 en 1996, à 21 en 1997 et à 30 en 1998, année où 16 pays étaient ainsi intégrés dans ce système. Le nombre de passeports vendus en 1997 a été de 2 922, soit 104 pour cent de plus que les 1 432 de l'année précédente. En 1996, 84 pour cent des passeports ont été vendus par 16 membres

d'Eurolines et le reste par des agents non européens. En 1997, les membres ont vendu 71 pour cent des passeports et le nombre d'agents étrangers est passé à 41. En 1998, 300 000 brochures ont été imprimées en 12 langues.

Eurolines Services SPRL fait la promotion du Pass auprès des agences de voyages, édite la brochure relative à ce Pass, s'occupe de la gestion et de la comptabilité et répartit le produit des ventes entre les membres intéressés. Le produit annuel des ventes est actuellement d'environ 1 million d'euros (un pass de 60 jours coûte 250 euros). L'Eurolines Pass permet aux jeunes comme aux personnes âgées d'explorer l'Europe à leur rythme, de planifier leurs déplacements à l'avance, de tracer leur itinéraire, de partir quand et où ils le souhaitent et de prolonger leur séjour en l'un ou l'autre endroit aussi longtemps qu'il leur plaît. L'Eurolines Pass donne à son titulaire la possibilité de parcourir la quasi-totalité du réseau Eurolines et de profiter des départs quotidiens qu'offrent (jusqu'à cinq fois par jour) de nombreux services. Il permet de parcourir en car un nombre illimité de kilomètres entre 30 villes européennes, sans devoir rien déboursier en plus pour les éventuelles traversées en bac, les péages routiers et les autres taxes semblables, sauf peut-être pour un excédent de bagages. Les jeunes bénéficient d'un tarif réduit jusqu'à l'âge de 25 ans inclus de même que les personnes âgées de 60 ans et plus. L'Eurolines Pass ne donne le droit de voyager que s'il a été validé, porte le nom, le numéro de passeport et la signature du titulaire et n'est pas périmé. Il est recommandé aux voyageurs de réserver leur voyage aller à leur bureau Eurolines au moins 24 heures avant leur départ, et davantage même en haute saison s'ils veulent avoir la certitude d'avoir une place à bord. Il n'est pas interdit de se présenter au départ au pied levé, mais il n'est pas toujours garanti de trouver une place libre sans réservation. Au moment où il réserve les différentes étapes de son voyage, le voyageur reçoit un coupon qu'il doit présenter lors de l'enregistrement.

Eurolines Services SPRL est installé au numéro 6 de l'avenue de la Métrologie, à 1130 Bruxelles, dans les mêmes locaux que Eurolines Organisation. Un chef de produit s'occupe de la gestion au jour le jour sous la conduite d'un directeur qui est en l'occurrence le Secrétaire Général de l'Organisation. Les membres du Conseil d'Administration de l'Organisation sont aussi membres du Conseil de direction d'Eurolines Services SPRL.

4. CONCLUSIONS

Eurolines Organisation n'a cessé de grandir depuis sa création en 1985 et occupe aujourd'hui une position prééminente sur le marché des services réguliers internationaux de transport de voyageurs par autocars. Elle a construit un réseau équilibré à l'intérieur duquel la pratique de tarifs compétitifs et l'étroitesse de la coopération entre les membres sont les gages de sa réussite future. Ouverte au changement, elle a fait de la marque Eurolines un dénominateur commun à tous ses membres. Il lui reste beaucoup à faire pour optimiser son processus de communication, non seulement en se dotant d'un service de réservation unique, mais aussi en définissant mieux les objectifs communs et en affirmant mieux son identité. L'éparpillement de ses ressources entre un grand nombre de pays met parfois à mal sa cohésion, mais elle s'est dotée d'un corps de normes de qualité très strictes acceptées par tous et, avec l'Eurolines Pass, d'un produit commun à tous les membres. Elle est aussi en passe de réussir sa mutation en une organisation à la fois plus souple et mieux adaptée aux besoins en s'appliquant à s'attirer de nouveaux segments du marché, en coopérant avec des tiers (restoroutes, sponsors, voyagistes, etc.) et en concluant des alliances stratégiques dans le domaine du marketing, de la qualité et de l'exploitation.

Les systèmes de mesure que l'Organisation a mis au point, et qu'elle continue à améliorer, ont permis de mieux aligner son activité courante sur ses objectifs stratégiques. Elle a rationalisé son mode de fonctionnement en exploitant les enseignements tirés d'études analytiques ainsi que les informations recueillies auprès de sa clientèle et de ses collaborateurs directs. Les enquêtes qu'elle réalise lui permettent d'évaluer plus minutieusement ses performances et d'améliorer judicieusement, en tirant profit des conclusions auxquelles ces exercices d'évaluation aboutissent, le comportement du personnel de première ligne, c'est-à-dire les chauffeurs et les employés de bureau. Il lui faut cependant, pour réussir demain, une stratégie et une philosophie qui ont encore besoin de temps pour mûrir et porter leurs fruits. Tandis que les membres de l'Organisation procèdent à des analyses et à des expérimentations individuellement et de façon autonome, l'Organisation elle-même pense et agit dans un esprit collectif. En dépit des différences que font naître entre eux la diversité des substrats commerciaux et l'inégalité des stades de développement, les membres de l'Organisation ont plusieurs choses en commun, notamment l'attention qu'ils accordent à leur clientèle, la richesse de leurs compétences, l'étroitesse de leurs liens de partenariat, leur focalisation sur le facteur humain et l'intérêt qu'ils portent au traitement de l'information et au savoir. L'Organisation ne se borne en conséquence pas à promouvoir des améliorations, mais veut pouvoir enclencher des processus de renouvellement. Ses membres investissent donc beaucoup d'efforts, de temps et d'énergie dans la participation aux travaux des comités spécialisés et l'acquisition de savoirs nouveaux. Sans négliger l'exploitation, l'Organisation devra continuer à se préoccuper très sérieusement des questions de stratégie. Eurolines a construit la structure organisationnelle qui lui est nécessaire pour analyser et comprendre son environnement interne et externe afin de pouvoir asseoir ainsi l'innovation et le renouvellement sur des bases solides.

Le développement du transport de voyageurs par autocars est depuis de nombreuses années plus faible en Europe que le développement de la mobilité des personnes. Il semble improbable que cette tendance, due pour sa plus grande part à l'augmentation de la motorisation privée, puisse être renversée à court terme par les États centraux, les collectivités locales ou d'autres intervenants parce que bon nombre de mesures habituellement prises jusqu'ici pour susciter les changements requis d'attitude et de mode de vie se sont révélées inopérantes. La libéralisation du marché, l'intensification de la concurrence intramodale, la multiplication des fusions et des rachats d'entreprises, le foisonnement des formalités administratives à remplir pour accéder au marché et le manque d'unité des dispositions applicables en matière de taxes sur les carburants et de TVA ne font que compliquer davantage l'activité de l'Organisation. Celle-ci fera le siège de toutes les instances responsables pour obtenir l'exonération des transports par autocars de la TVA dans tous les pays où ils y restent soumis. L'Organisation s'appliquera par ailleurs à orienter les meilleurs vers sa branche d'activité, à promouvoir sa marque de façon agressive, à créer et lancer de nouveaux produits, à renforcer ses mécanismes de contrôle, à améliorer la qualité de ses services, à diversifier ses méthodes de vente (directe et indirecte) et à multiplier les partenariats avec les agences, les voyagistes, les groupements de jeunesse, les centres d'appel, etc.

Le Marché Unique européen, qui n'était encore qu'un projet en 1985, est aujourd'hui virtuellement achevé : les Européens passent librement d'un pays à l'autre et ont maintenant une monnaie unique. Les concepts qui ont été la norme politique pour des générations d'Européens, se sont évanouis et ont cédé le pas à des défis et des opportunités qui paraissaient encore totalement irréalistes en 1985. En adaptant ses façons de faire aux besoins du marché, l'Organisation jette aujourd'hui les bases de sa rentabilité et de sa prospérité de demain.

NOTES

1. DKV, *Mehrwertsteuer – Information für Omnibusunternehmer*, situation au 1er avril 1998.
2. Imprimé distribué par la division de Graz de l'Administration des Finances.
3. Dépliant distribué par le Ministère belge des Finances.
4. Dépliant distribué par le Ministère allemand des Finances
5. Ces informations sont tirées d'études réalisées par DKV, de réflexions formulées par des fiscalistes et de renseignements fournis par les Administrations des Finances. Étant donné qu'il faut compter avec une certaine insécurité juridique dans plusieurs pays, les réalités peuvent ne pas toujours y être conformes à ce que les dispositions et obligations législatives en vigueur prévoient. L'exhaustivité et l'exactitude des informations fournies ne peuvent en aucun cas être garanties. Étant donné en outre que les lois et règlements fiscaux ne cessent d'évoluer, il n'est pas possible non plus d'affirmer que le tableau présenté est complet et reste indéfiniment valable.
6. Maresceau, Marc : "*Enlarging the European Union : Relations between the EU and Central and Eastern Europe*", New York 1997, pp. 209-236 ; Pollet, Kris : "*Free Movement of Persons and the Issue of Migration*".

ANNEXE : ÉTUDES DE MARCHÉ RÉALISÉES PAR EUROLINES

Figure 1. Age des enquêtés

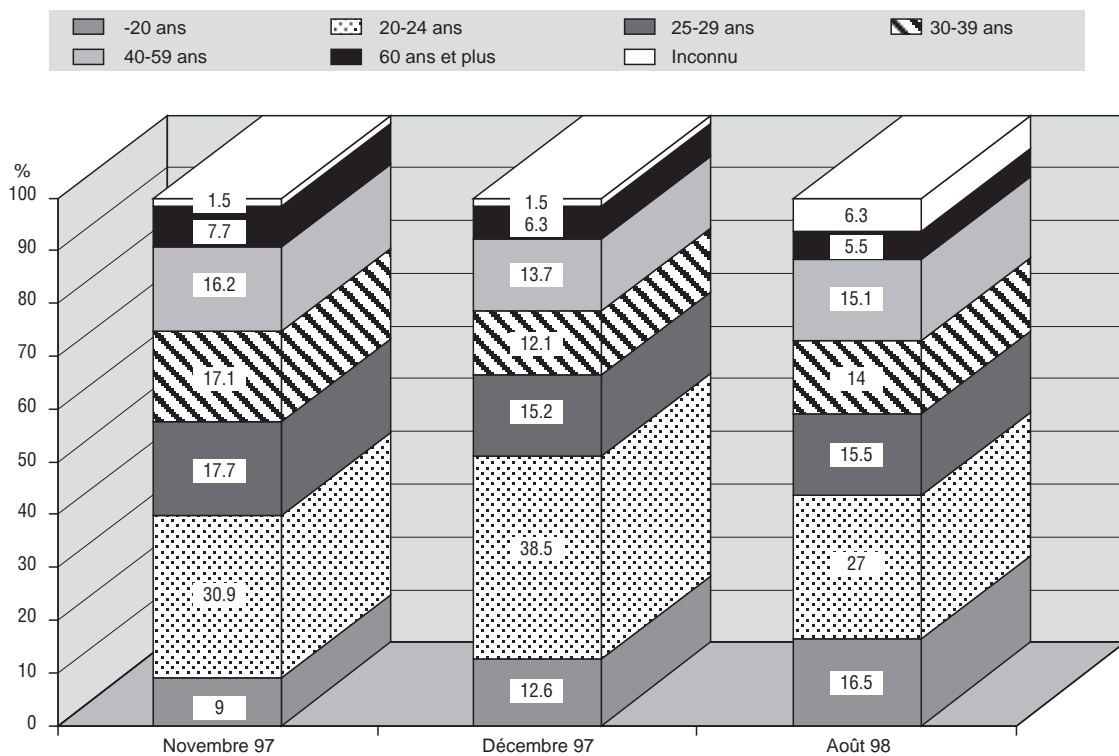


Figure 2. Sexe des enquêtés

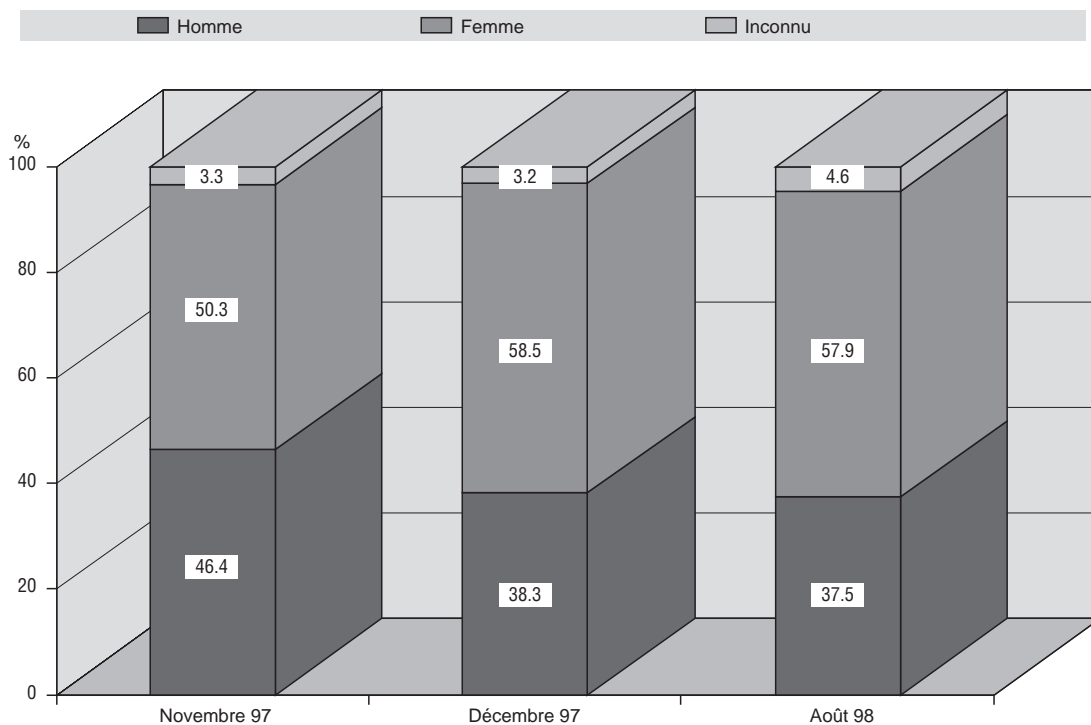


Figure 3. Mode de transport préféré

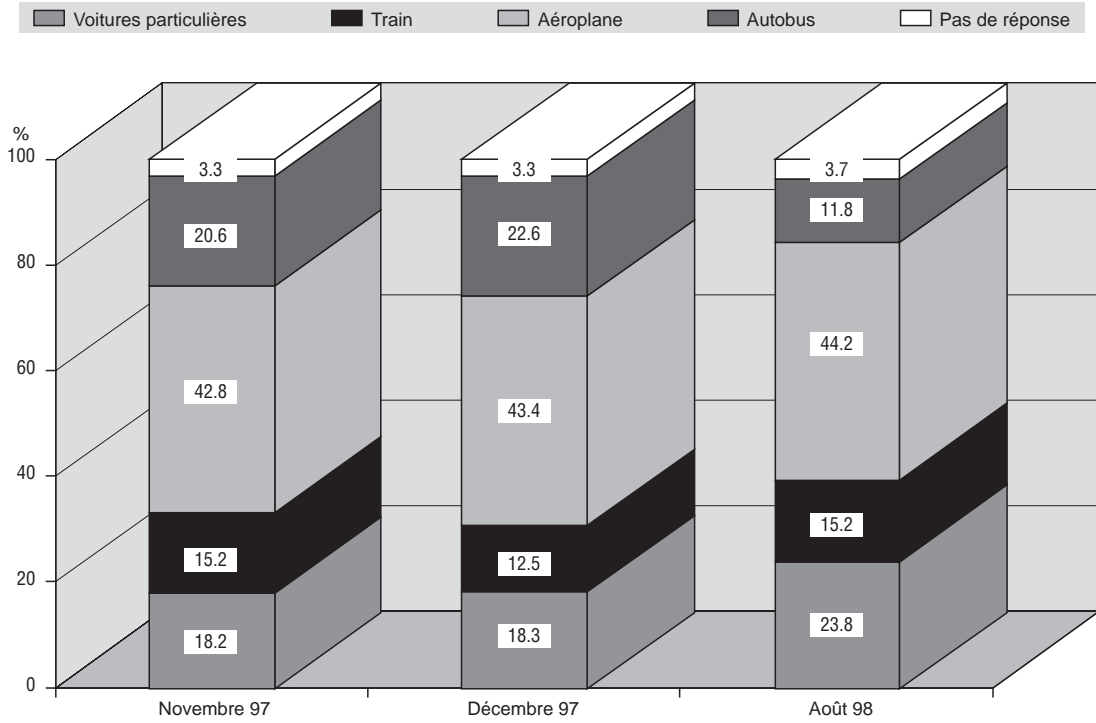


Figure 4. Profession des enquêtés

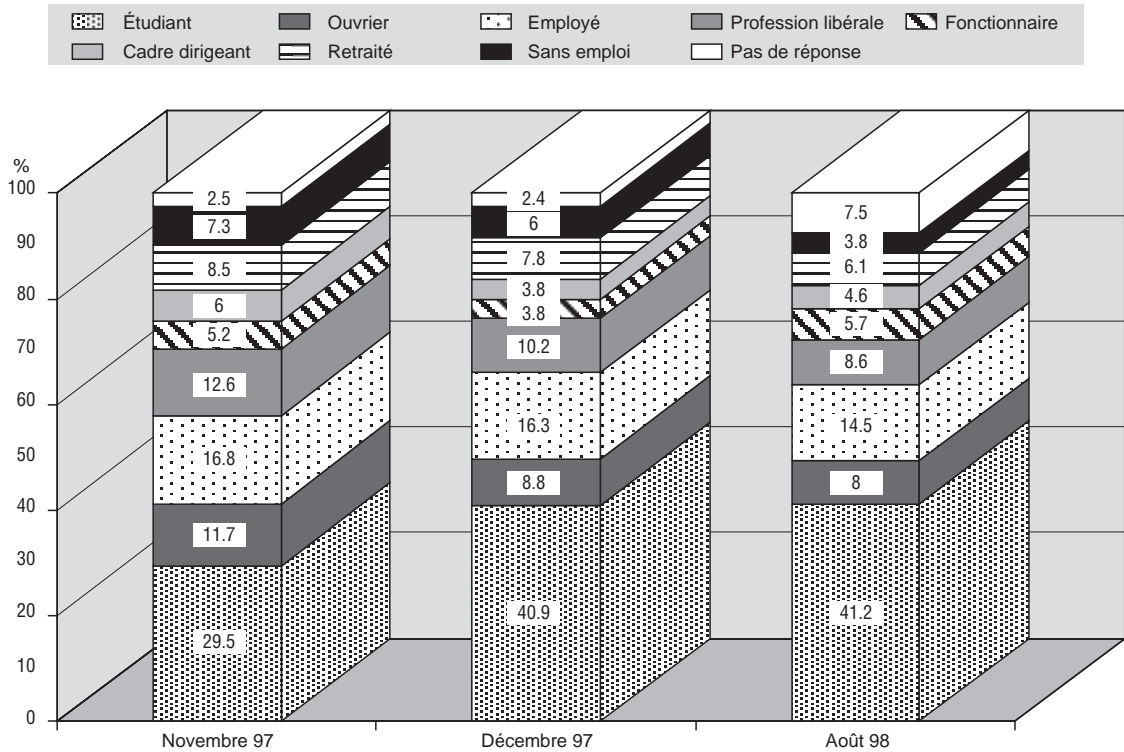
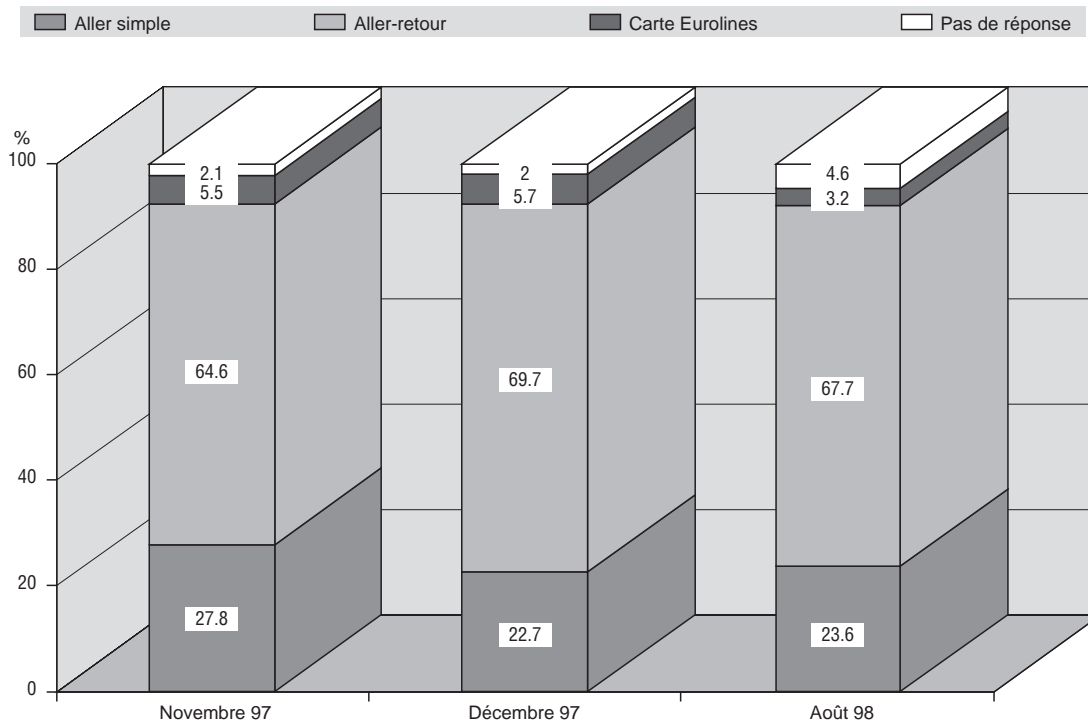


Figure 5. Type de billet



POLOGNE

Tomasz KOMORNICKI
Institute of Geography and Spatial Organisation
Polish Academy of Sciences
Varsovie
Pologne

LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT INTERNATIONAL PAR AUTOCAR EN EUROPE CENTRALE : LE CAS DE LA POLOGNE

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION.....	51
2. L'ÉVOLUTION DE LA DEMANDE DE TRANSPORT INTERNATIONAL PUBLIC DE VOYAGEURS DEPUIS 1989.....	51
2.1. L'intensification du trafic transfrontalier et l'évolution de sa structure	52
2.2. Le développement de la motorisation	56
2.3. Autres facteurs.....	57
3. L'AMPLEUR ET LA DYNAMIQUE DES CHANGEMENTS INTERVENUS DANS LE TRANSPORT INTERNATIONAL PAR AUTOCAR EN POLOGNE	59
4. LES ENTREPRISES DE TRANSPORT INTERNATIONAL PAR AUTOCAR.....	67
4.1. Liaisons semi-légales par autocar.....	72
5. L'ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR A LONGUE DISTANCE PAR AUTOCAR : LE CAS POLONAIS	73
6. LES LIAISONS INTERNATIONALES ET INTERURBAINES PAR AUTOCAR DANS D'AUTRES PAYS DE LA RÉGION	75
7. LE TRANSPORT PAR AUTOCAR ET L'ADHÉSION PROCHAINE A L'UNION EUROPÉENNE	76
BIBLIOGRAPHIE	79

Varsovie, juin 1998

1. INTRODUCTION

L'étude de la structure géographique du transport à longue distance par autocar en Pologne doit faire une nette distinction entre les dessertes internationales et les lignes nationales. Dans le premier cas, elle porte essentiellement sur le développement d'un phénomène nouveau dans les transports, tandis que dans le second, elle consiste surtout à analyser l'évolution depuis 1989, de la structure d'un réseau qui existe et évolue depuis de nombreuses années. De plus, les liaisons internationales et nationales sont exploitées par des entreprises de types différents et offrent des perspectives de développement également différentes dans le cadre de l'évolution socio-économique de la Pologne et de son intégration prochaine à l'Union Européenne.

Les principaux objectifs de la présente étude sont les suivants :

- décrire l'évolution de la demande de transport de voyageurs en Pologne depuis 1989, ainsi que son incidence sur le développement des réseaux de transport international et interurbain par autocar ;
- dégager les caractéristiques du développement du transport international par autocar entre la Pologne et les autres pays d'Europe depuis le début des années 90 ;
- mettre en évidence la dynamique et les orientations de l'évolution qui est intervenue au niveau de l'étendue et de la structure du réseau ;
- définir les caractéristiques des exploitants de services de transport présents sur le marché ;
- identifier les facteurs économiques et institutionnels qui limitent la croissance des flux de transport, et les perspectives d'évolution liées à l'intégration prochaine de la Pologne à l'Union Européenne.

Cette étude contient aussi des commentaires complémentaires et donc forcément brefs sur (1) les transformations intervenues dans le transport national à longue distance par autocar, et (2) la situation existant dans certains autres pays de la région.

2. L'ÉVOLUTION DE LA DEMANDE DE TRANSPORT INTERNATIONAL PUBLIC DE VOYAGEURS DEPUIS 1989

La demande de transport public de voyageurs sur le territoire national (transport routier compris) a constamment augmenté au cours de la période de l'économie planifiée, y compris les années 80. Cette croissance était liée à l'ampleur des migrations alternantes et aux tarifs, maintenus artificiellement bas par le biais de subventions. L'entreprise publique de transport par autobus, PKS, a transporté en 1989, sa meilleure année, plus de 2.5 milliards de voyageurs. En revanche, la demande de transport international dépendant de toute une série d'autres facteurs, de nature aussi bien économique que politique : les

dispositions relatives à l'émission des passeports et des visas, les taux de change des devises occidentales sur le marché noir, et la rentabilité des voyages à la fois touristiques et commerciaux effectués par les citoyens. Cette demande a augmenté une première fois au cours des années 70 (avec la politique d'ouverture à l'Ouest), pour être ensuite strictement limitée lors de l'imposition de la loi martiale (1981) et de la fermeture des frontières des pays socialistes limitrophes aux citoyens polonais (par peur d'une diffusion éventuelle d'opinions politiques dangereuses). Depuis 1983, elle a toutefois été de nouveau en augmentation constante.

L'ampleur et la structure de la demande de transport de voyageurs ont connu, après 1989, des évolutions différentes selon qu'il s'agissait des transports intérieurs ou internationaux. Ainsi, la demande de transport intérieur a marqué un très net fléchissement suite à (1) l'augmentation massive du nombre d'automobiles ; (2) la quasi-disparition des migrations alternantes en banlieue et en région (les licenciements intervenus dans les grandes entreprises industrielles réduisant leurs effectifs ont touché de plein fouet les migrants alternants) ; (3) la baisse marquée des revenus d'une grande partie de la population survenue au début de la période considérée et associée à une inévitable augmentation des tarifs de transports. Le fléchissement de la demande provoqué par ces facteurs a touché essentiellement les liaisons régionales, et dans une moindre mesure, les liaisons locales et internationales. La structure de la demande a également subi l'impact de la politique suivie par le principal transporteur national à ce jour, les Chemins de Fer nationaux polonais (PKP), qui ont fermé leurs lignes non rentables et augmenté leurs tarifs, qui ont rejoint, voire dépassé, ceux des services d'autocar. Par ailleurs, suite à une hausse brutale et vertigineuse des tarifs aériens et à la réduction sensible des temps de parcours ferroviaire offerts par les trains express, le trafic aérien intérieur est devenu encore plus marginal.

Après 1989, la demande de transport international public de voyageurs a été essentiellement influencée par deux facteurs : l'un positif, l'augmentation considérable du trafic transfrontalier, et l'autre négatif, la croissance massive du nombre de voitures particulières. En conséquence, l'utilisation de l'automobile a répondu à une très importante partie de la demande de transport international, qui connaissait une croissance très rapide. La situation variait toutefois sensiblement selon les destinations, et plusieurs autres facteurs ont joué sur la demande, notamment les différences de richesse entre la Pologne et ses voisins, et les politiques tarifaires des transporteurs.

2.1. L'intensification du trafic transfrontalier et l'évolution de sa structure

Au début des années 90, le trafic voyageurs transfrontalier a connu un essor sans précédent dans l'histoire de la Pologne : 59.2 millions de personnes en 1989, 84.3 millions à peine un an plus tard, et 157.4 millions en 1992 (plus de 2.5 fois plus que trois ans auparavant). L'augmentation du trafic a ensuite légèrement ralenti au cours des années suivantes, tout en dépassant quand même les 10 pour cent par an. En 1996, 262.3 millions de personnes ont traversé, dans l'un ou l'autre sens, les frontières de la Pologne, dont 33.4 pour cent de citoyens polonais.

Cette intensification des mouvements de personnes trouve sa cause première dans les transformations politiques et économiques intervenues en Europe centrale et orientale après 1989. Les principaux facteurs qui ont directement contribué à cet état de fait sont les suivants :

- la libéralisation totale de la réglementation polonaise en matière de passeports ;
- la signature d'accords entre la Pologne et la plupart des pays européens permettant une entrée sans visa ;
- la signature d'accords sur la circulation des frontaliers avec l'Allemagne, la République Tchèque et la République Slovaque ;

- le considérable assouplissement des formalités liées aux passeports dans les pays de l'ex-Union Soviétique ;
- la décentralisation et la privatisation des activités de commerce extérieur et du marché de l'automobile ;
- la réunification de l'Allemagne et du mark allemand, et l'augmentation rapide du coût de la vie dans l'ex-République Démocratique Allemande qui s'en est suivie (entraînant la recherche de biens et de services meilleur marché au-delà la frontière germano-polonaise) ;
- l'appauvrissement des sociétés de l'ex-Union Soviétique (donnant aux gens une nouvelle raison de se rendre en Pologne pour y vendre des produits de médiocre qualité – surtout jusqu'aux années 1993-1994), ainsi que d'une partie de la société polonaise (entraînant une demande pour de tels produits) ;
- la compétitivité (bonne qualité associée à un prix plus bas que celui d'un produit équivalent provenant d'Europe occidentale) des produits fabriqués par certaines industries polonaises (cosmétiques, alimentation, habillement, meubles) sur les marchés des pays voisins de l'Est et dans une certaine mesure aussi, du Sud (pour les biens d'équipement ménager), associée à l'augmentation importante des prix des biens de consommation dans ces pays (entraînant un certain volume d'importations en provenance de Pologne) ;
- les impôts et taxes élevés perçus sur l'alcool en Pologne, à l'origine d'un phénomène de petite contrebande avec les pays situés à l'Est et au Sud ;
- l'amélioration de la qualité du tourisme en Pologne, amenant un afflux de véritables touristes venant d'Allemagne et des autres pays d'Europe occidentale ;
- l'enrichissement d'une partie de la société polonaise, associé à l'augmentation des tarifs du tourisme intérieur, propice à la reprise du tourisme à l'étranger (essentiellement vers les pays méditerranéens l'été, et les Alpes et la République Slovaque l'hiver).

Au cours de cette période, la structure du trafic transfrontalier s'est aussi radicalement transformée (Tableau 1). En 1980, à peine la moitié des personnes traversant les frontières empruntaient les routes (y compris celles qui les franchissaient à pied), un cinquième prenait le train et un peu plus de 4 pour cent, l'avion. Depuis la fin des années 80, la part du transport routier n'a fait que croître, au détriment de celles du train et de l'avion. En 1996, elle dépassait déjà 94 pour cent alors que celle du rail n'était que de 3.1 pour cent et celle du transport aérien de 1.1 pour cent. Parallèlement, depuis 1990, le nombre absolu de voyageurs traversant les frontières en train a fortement baissé (de 15.6 millions en 1990 à 8 millions en 1996), et depuis 1991, le trafic aérien suit la même tendance (de 2.4 millions à 1.9 million).

Tableau 1. Trafic voyageurs aux frontières polonaises en 1980, 1990, 1993 et 1996, selon le type de trafic

Type de trafic	1980		1990		1993		1996	
		%		%		%		%
Rail*	7 636 391	19.92	15 645 297	18.57	13 506 223	7.28	8 045 679	3.07
Route*	21 800 667	56.87	60 579 269	71.90	166 315 066	89.63	247 554 945	94.36
Air	1 572 364	4.10	2 378 854	2.82	2 111 332	1.14	2 949 589	1.12
Mer	431 286	1.12	703 916	0.84	1 244 959	0.67	1 564 196	0.60
Voies navigables	18 708	0.05	444	0.00	6 079	0.00	10 850	0.00
Hors passeport**	6 877 451	17.94	4 942 524	5.87	2 552 315	1.38	2 228 829	0.85
Total Pologne	38 336 867	100.00	84 250 304	100.00	185 551 514	100.00	262 354 088	100.00

* En 1993, les chiffres comprennent la circulation des frontaliers Pologne/Allemagne ; en 1996, ils comprennent la circulation des frontaliers Pologne/Allemagne, Pologne/République Tchèque, Pologne/République Slovaque.

** Y compris équipage des avions, ferries et trains et le trafic militaire.

Sources : Calculs de l'auteur fondés sur les chiffres de la police des frontières.

Les causes principales de cet effritement considérable de la part du chemin de fer sont : (1) l'augmentation importante du prix des billets des trains internationaux ; (2) la vive concurrence du transport international par autocar, un secteur dynamique en plein essor ; (3) la croissance rapide de la motorisation, en Pologne tout comme dans les pays de l'ex-Union Soviétique ; et (4) la polarisation du choix d'un transport international selon le statut social (les "riches" prennent l'avion, alors que les "pauvres" prennent l'autocar, inconfortable, mais bon marché).

Le chemin de fer n'a cessé de perdre de l'importance dans le transport international au cours des années 90 sur toutes les frontières de la Pologne, bien que plus lentement à l'Est. Le trafic demeure relativement important uniquement à la frontière avec le Bélarus (en 1996, il se montait encore à 28.7 pour cent, du fait des trains en transit entre la Russie et l'Europe occidentale, et de l'activité de petits négociants utilisant une liaison ferroviaire spécialement mise en place entre Terespol et Brest -- une ligne qui ne fait que 2 kilomètres de long !) et, dans une certaine mesure, à la frontière ukrainienne (9.4 pour cent). Le trafic voyageurs avec l'Allemagne, la République Tchèque et la République Slovaque ne s'est maintenu qu'au cours des deux premières années de la transition socio-économique (en 1990, la part du rail vers ces pays représentait respectivement 15.9 pour cent, 21.4 pour cent et 13.6 pour cent), mais dès 1991, il a commencé à chuter, pour ne représenter en 1996 que 1.7 pour cent vers l'Allemagne, 1.5 pour cent vers la République Tchèque et 2.6 pour cent vers la République Slovaque.

Pour ce qui est du transport aérien international, sa stagnation initiale est en grande mesure imputable au nouveau taux de change officiel du dollar, qui correspond davantage à la réalité. En effet, jusqu'à la fin des années 80, la vente des billets d'avion sur la base de ce que l'on appelait le taux de change officiel rendait les voyages aériens extraordinairement bon marché. L'évolution mondiale du transport aérien a également eu une influence. Néanmoins, alors que le déclin du transport ferroviaire international de voyageurs semble être un phénomène durable, le trafic aérien transfrontières connaît une reprise vigoureuse depuis 1994 (en 1993, 2.1 millions de passagers en 1993 ; 2.9 millions en 1996).

La structure géographique du trafic transfrontalier s'est également profondément transformée (Tableau 2). Jusqu'en 1994, le trafic entre la Pologne et l'Allemagne, déjà extrêmement élevé en pourcentage, n'a cessé de s'intensifier. Sa part dans l'ensemble du trafic voyageurs transfrontières de la Pologne, qui était de 41 pour cent en 1980, a ainsi atteint près de 62 pour cent en 1994, avant de marquer un fléchissement et de tomber à 49 pour cent en 1996. Un accroissement important du trafic a aussi été observé aux frontières avec le Bélarus, l'Ukraine (principalement quand ont commencé les déplacements de petits négociants en 1990-1991 ; le trafic a ensuite stagné, voire décliné dans le cas de l'Ukraine) et la République Tchèque (intensification notable du trafic en 1994).

Tableau 2. Trafic voyageurs aux frontières polonaises en 1980, 1990, 1993 et 1996 selon la direction

Frontière avec	1980		1990		1993		1996	
		%		%		%		%
Russie	5 072	0.01	82 932	0.10	1 124 808	0.61	4 199 049	1.60
Lituanie	4 575	0.01	995 544	1.18	3 548 930	1.91	2 938 968	1.12
Bélarus	1 714 992	4.47	5 567 211	6.61	8 926 227	4.81	10 878 645	4.15
Ukraine	998 556	2.60	4 272 310	5.07	5 563 168	3.00	10 629 354	4.05
Rép. Slovaque**	2 763 904	7.21	6 225 679	7.39	8 055 846	4.34	16 749 761	6.38
Rép. Tchèque**	8 180 763	21.34	16 716 760	19.84	33 909 521	18.27	82 452 006	31.43
Allemagne*	15 787 904	41.18	42 364 574	50.28	118 514 408	63.87	127 763 691	48.70
Frontière maritime	431 286	1.12	703 916	0.84	1 244 959	0.67	1 564 196	0.60
Frontière aérienne	1 572 364	4.10	2 378 854	2.82	2 111 332	1.14	2 949 589	1.12
Trafic hors Passeport	6 877 451	17.94	4 942 524	5.87	2 552 315	1.38	2 228 829	0.85
Total Pologne	38 336 867	100.00	84 250 304	100.00	185 551 514	100.00	262 354 088	100.00

* En 1993 et 1996 les chiffres comprennent la circulation des frontaliers.

** En 1996 les chiffres comprennent la circulation des frontaliers.

Sources : Calculs de l'auteur, fondés sur les chiffres de la police des frontières.

A compter de 1994, les statistiques de la police des frontières ont permis de séparer le trafic des autocars, qui nous intéresse au premier chef, du reste du trafic voyageurs (Tableau 3). Ainsi, 517 000 autocars ont franchi les frontières de la Pologne en 1994, 564 000 en 1995 et 542 000 en 1996. La stabilisation de ce trafic est liée à la graduelle organisation du marché des liaisons internationales régulières. Le nombre maximum d'autorisations quotidiennes délivrées pour les autocars étant souvent strictement limité aux frontières orientales, les fluctuations ne peuvent se faire que dans une fourchette très faible. Au cours de la période 1994-1996, le nombre d'autocars traversant les frontières avec le Bélarus et avec l'Allemagne a diminué ; après 1995, la même tendance s'est observée aux frontières russes, lituanienes et tchèques. Seules les frontières maritimes et la frontière avec l'Ukraine ont connu une croissance continue du trafic. En 1996, la répartition du trafic d'autocars était la suivante : 20.6 pour cent avec l'Allemagne, 19.7 pour cent avec la République Tchèque, 18.1 pour cent avec l'Ukraine, 14.9 pour cent avec la République Slovaque et 14.6 pour cent avec le Bélarus. On remarquera que la répartition du trafic transfrontalier par autocar est plus uniforme que celle du trafic voyageurs en général.

Cela s'explique par la demande considérable de transport par autocar qui se maintient à l'Est et par le grand nombre de déplacements touristiques par autocar vers les pays méditerranéens (avec la plupart du temps un transit par la République Tchèque ou la République Slovaque).

Tableau 3. **Trafic d'autocars aux frontières polonaises entre 1994-1996**

Frontière	1994		1995		1996	
		%		%		%
Russie	16 824	3.26	18 145	3.21	17 554	3.24
Lituanie	44 098	8.53	50 473	8.94	45 243	8.34
Bélarus	84 003	16.25	84 837	15.02	79 414	14.64
Ukraine	78 278	15.15	96 484	17.08	97 878	18.05
Rép. Slovaque	59 439	11.50	69 871	12.37	80 574	14.86
Rép. Tchèque	105 442	20.40	116 564	20.64	106 930	19.72
Allemagne	126 047	24.39	125 625	22.24	111 668	20.59
Frontière maritime	2 710	0.52	2 858	0.51	3 072	0.57
Total Pologne	516 841	100.00	564 857	100.00	542 333	100.00

Sources : Calculs de l'auteur, fondés sur les chiffres de la police des frontières.

L'analyse de l'évolution du trafic transfrontalier fait ressortir l'énorme demande potentielle de transport international de voyageurs. Compte tenu du caractère souvent commercial du trafic transfrontalier local et du nombre croissant de voitures particulières, seule une partie des personnes qui traversent les frontières doivent cependant être considérées comme usagers potentiels des services de transports publics. De plus, autre facteur qui influence sensiblement la demande dans le cas des frontières orientales, la traversée de ces frontières à pied est encore interdite.

2.2. Le développement de la motorisation

Jusqu'en 1970, la Pologne était un pays où le nombre de voitures particulières était faible, et où le transport de voyageurs était assuré essentiellement par les services publics. Bien que le nombre d'automobiles ait doublé entre 1970 et 1980, on n'en comptait encore que 67 en moyenne pour 1 000 habitants (Tableau 4). Le véritable essor de la motorisation a commencé à la fin des années 80, et se poursuit aujourd'hui. Entre 1990 et 1991, le nombre de voitures particulières a augmenté de près de 900 000 (importations privées massives de voitures d'occasion provenant d'Europe occidentale), puis, au cours des années suivantes, de 300 à 400 000 véhicules par an en moyenne (les voitures neuves devenant, avec le temps, prédominantes). En 1996, on comptait 208 immatriculations de voitures particulières pour 1 000 personnes. Dans certaines des régions les plus dynamiques (Grande Pologne, grandes agglomérations) le chiffre s'élève à près de 300, et dans la province de Varsovie, il atteint 360, ce qui est comparable à la situation de certains pays d'Europe occidentale (comme le Danemark).

Tableau 4. Développement de la motorisation en Pologne de 1970 à 1996

Années	Nombre de voitures particulières			Nombre d'autobus/ autocars (en milliers)
	Total (en milliers)	Pour 1 000 habitants	Année précédente 100	
1970	479	15	***	33
1980	2 383	67	***	66
1985	3 671	98	***	83
1990	5 261	138	***	92
1991	6 112	159	116.2	87
1992	6 505	169	106.4	86
1993	6 771	176	104.1	86
1994	7 153	185	105.6	87
1995	7 517	195	105.1	85
1996	8 054	208	107.1	85

Sources : Rocznik... (1978, 1993, 1997).

En ce qui concerne le transport intérieur, les voitures particulières occupent une place très importante dans le transport de voyageurs, que ce soit pour les trajets locaux (surtout urbains), ou les déplacements dans la région avoisinante ou même à longue distance. Conduire sa propre voiture est rapidement devenu un symbole de statut social pour la bourgeoisie polonaise, qui s'est rapidement enrichie, au point que certains de ses représentants préfèrent souvent utiliser leur voiture, même sur des itinéraires où le chemin de fer offre un service sûr et rapide. Malgré la hausse considérable des prix des carburants, ceux-ci demeurent plus bas en Pologne qu'en Allemagne, ou même qu'en République Tchèque ou en République Slovaque.

S'agissant du transport international, les facteurs limitant l'utilisation de la voiture particulière vers l'Europe occidentale étaient les suivants : (1) prix élevés des carburants ; (2) mauvais état technique d'une bonne partie des automobiles circulant en Pologne, avec les risques importants de pannes et les coûts de réparation que cela suppose ; (3) distances très longues ; (4) prix des assurances. Quant aux pays situés à l'Est de la Pologne, il convient d'y ajouter la peur du vol de voitures et l'appréhension devant les heures d'attente aux postes frontières. Malgré tout, le rôle des véhicules particuliers dans le transport international ne cesse de croître. Pour une famille de trois ou quatre personnes se rendant en Europe méridionale pour y passer ses vacances, la voiture est devenue concurrentielle en termes de coûts. De même, les étrangers qui se rendent en grand nombre en Pologne pour y faire des achats trouvent un attrait supplémentaire à la voiture, puisqu'elle permet de rapporter une quantité importante d'articles et même, en ce qui concerne les Allemands, de faire le plein de carburant moins cher que chez eux.

2.3. Autres facteurs

Jusqu'au milieu des années 80, dans le cadre du Comecon (CAEM – Conseil d'Assistance Économique Mutuelle), les tarifs du chemin de fer étaient à des niveaux artificiellement bas et totalement irréalistes. Cela donnait lieu à des absurdités comme le prix du billet Varsovie–Hanoi (Vietnam), un voyage d'environ 10 000 kilomètres, qui coûtait quelque 3 000 zlotys de l'époque, soit moins d'un mois de salaire moyen, mais surtout moins qu'un billet de train Varsovie–Paris. Par ailleurs, pour les trajets

vers les pays à devise forte, la compagnie aérienne polonaise LOT, ainsi que les compagnies aériennes des autres pays du Comecon, offraient des vols à des tarifs imbattables. Le prix des billets était en effet calculé sur la base du taux de change officiel du dollar US, et l'écart entre ce taux et celui du marché noir (en Pologne, 5 fois plus élevé en moyenne) rendait le transport aérien très bon marché. Les liaisons par autocar n'étant pas vraiment avantageuses au plan des prix, la demande était limitée.

Au début des années 90, on a commencé à calculer tous les prix de transport en devises occidentales. Les rapports de prix entre modes de transport sont devenus plus normaux. L'augmentation des prix des billets de chemin de fer et d'avion calculés en dollars US a devancé de quelques années l'augmentation des revenus moyens, ce qui a provoqué une grave pénurie de l'offre de transport public international bon marché. Parallèlement, le marché des transports a été déréglementé ce qui a entraîné le développement spontané du transport par autocar, plus ou moins légal au début. Avec le temps, le transport collectif routier s'est mieux ancré dans les habitudes, alors que les chemins de fer, malgré de nombreux efforts, comme la réduction de 40 pour cent des billets aller-retour vers la République Tchèque, la Hongrie ou la République Slovaque, n'ont pas pu récupérer leur part de marché (mis à part les liaisons internationales rapides et relativement confortables avec Berlin et Vienne par l'Eurocity). Depuis le milieu des années 90, la position des autocars sur le marché est menacée par les vols *charter* bon marché organisés pendant l'été entre Varsovie et les destinations touristiques d'Europe méridionale (comme la Crète, Majorque ou la Turquie) ou en hiver vers les Alpes. Néanmoins, ces vols ne s'adressent qu'aux touristes au sens strict, qui n'empruntent cet itinéraire qu'une fois l'an. Pour les personnes devant se déplacer plus souvent (pour travailler à l'étranger, ou pour rendre visite à leur famille), le prix du billet d'autocar, deux fois moins cher que les autres modes de transport, est déterminant dans le choix modal.

La vigoureuse croissance économique que connaît la Pologne depuis 1992 n'est pas ressentie uniformément par tous les groupes sociaux. Les revenus réels de la bourgeoisie montante (cadres hautement qualifiés, chefs de petites entreprises) ont augmenté rapidement, alors que ceux des millions de personnes peu qualifiées habitant surtout dans les régions à haut taux de chômage ont stagné, voire baissé. Néanmoins, une fois exprimés en monnaie convertible, même les revenus des plus pauvres ont augmenté. A la fin des années 80, le revenu moyen (au taux du marché noir) variait de 20 à 30 dollars. Il est maintenant supérieur à 300 dollars, ce qui a modifié radicalement la situation matérielle du Polonais moyen voyageant à l'étranger. Alors que celui-ci était auparavant, soit un chercheur d'emploi, soit un semi-touriste pauvre qui faisait aussi un peu de commerce, il est maintenant devenu soit un véritable touriste, encore modeste certes, soit un petit entrepreneur faisant légalement des affaires. Il en a résulté une demande accrue de services de transport international de voyageurs au sein de divers groupes sociaux, demande qui n'était liée que dans une certaine mesure au revenu. Alors que les personnes les plus aisées choisissaient toujours de voyager par avion ou en voiture particulière, les plus pauvres, ainsi que celles qui se déplaçaient fréquemment (telles que les personnes travaillant en Allemagne et retournant dans leur famille le week-end) recherchaient les billets les moins chers. Le service offert par les nouvelles lignes d'autocar répondait justement à cette demande. Avec le temps, l'existence de lignes d'autocar reliant la Pologne aux destinations touristiques d'Europe occidentale (comme la France) a fait naître une nouvelle demande de transport de ce type. Maintenant qu'il est possible de faire une excursion relativement peu onéreuse (le prix approximatif d'un séjour d'une semaine, trajet aller-retour en autocar compris, représente environ 1.5 mois de salaire), de plus en plus de gens, y compris les habitants des petites villes et des villages, décident de se payer ce genre de voyage.

En ce qui concerne les pays de l'ex-Union Soviétique, le voyage en autocar facilite le franchissement des frontières. En effet, alors que les trains doivent s'arrêter longuement à la frontière orientale de la Pologne (pour changer de système de roulement, entre voies à écartement standard et voies à écartement

large), les autocars sont autorisés à passer rapidement au poste frontière, en doublant les longues files de voitures particulières (le temps moyen d'attente pour traverser la frontière entre la Pologne et le Bélarus en voiture particulière est de 10 heures, mais il faut parfois patienter 24 heures).

3. L'AMPLEUR ET LA DYNAMIQUE DES CHANGEMENTS INTERVENUS DANS LE TRANSPORT INTERNATIONAL PAR AUTOCAR EN POLOGNE

Les liaisons internationales par autocar constituent un phénomène nouveau sur le marché des transports polonais, dont les débuts remontent aux années 70. A cette époque, la compagnie nationale PEKAES-SA desservait Londres, Manchester, Lille, Stockholm, Rome, Dubrovnik, Burgas (Bulgarie) et Budapest (Lijewski, 1986). La plupart de ces dessertes étaient des liaisons saisonnières, dont la fréquence moyenne était faible. Il existait aussi des liaisons locales entre des villes frontalières de Pologne et de Tchécoslovaquie (par exemple entre Jelenia Góra et Jablonec), qui assuraient le transport des migrants alternants frontaliers. A l'époque de la Pologne socialiste, la part des liaisons internationales par autocar dans l'ensemble des activités de transport était marginale, essentiellement parce que les billets de chemin de fer et d'avion étaient vendus à des prix très concurrentiels, pour les raisons citées plus haut.

Cette situation a commencé à changer progressivement à partir de la fin des années 80. L'État a abandonné son monopole sur le transport par autocar. Les premiers transporteurs privés sont apparus et ont commencé par desservir l'Europe occidentale (Allemagne, France, Grande-Bretagne), en fonctionnant de façon semi-légale, sans avoir obtenu les autorisations nécessaires des pays de destination. Parallèlement, les premières entreprises occidentales, voyant là un nouveau créneau, ont mis en place leurs premières liaisons par autocar avec la Pologne. Après 1991, alors que s'engageaient la réforme vers l'économie de marché et la libéralisation des procédures de passeport dans les pays de l'ex-Union Soviétique, la desserte des liaisons orientales a connu un essor rapide, le gros de la clientèle étant constitué de ressortissants de la Communauté des États Indépendants qui se rendaient en Pologne pour y faire des affaires. Avec le temps, le marché du transport par autocar s'est régulé, bien qu'on y constate encore des transformations spontanées, difficiles à suivre. Qu'il suffise de noter à cet égard, l'absence encore aujourd'hui, d'un horaire officiel des liaisons internationales par autocar.

L'analyse des liaisons internationales desservies par autocar a porté sur trois années : 1993, 1996 et 1998. Les données de 1993 et de 1998 proviennent du registre des licences publié par le Ministère des Transports et de l'Économie Maritime, tandis que celles de l'année 1996 sont tirées de la liste établie par l'Association polonaise du transport international de voyageurs par autocar. Les données de 1998 ne contiennent que des informations sur le nombre de lignes et les itinéraires desservis par divers transporteurs et ne comportent aucune indication quant au nombre d'allers et retours effectués par semaine. En 1993, les itinéraires étaient presque tous bien établis, à part ceux vers l'Allemagne. Sur les 88 lignes reliant la Pologne à l'Allemagne, seules neuf étaient exploitées à cette époque en vertu d'une licence permanente du Ministère polonais des Transports. Les 79 autres l'étaient sur la base de licences temporaires, valides jusqu'au 30 septembre 1993. En août 1993, il existait en Pologne 325 lignes internationales d'autocar (Komornicki, 1996), qui assuraient 1 780 allers et retours par semaine (Tableau 5 et Figure 1) avec 25 pays d'Europe. De plus, sept lignes de transit régulières traversaient le territoire polonais. En 1996, les liaisons desservaient toujours 25 pays, mais le nombre de lignes avait augmenté de 7 pour cent (349), et le nombre d'allers et retours hebdomadaires de 20 pour cent (2 128). Entre 1996 et 1998, le nombre de lignes a augmenté encore plus rapidement (39 pour cent), pour atteindre 485 lignes. Le réseau s'étend maintenant à 26 pays, le dernier étant la Moldova (Figure 2).

On ne dispose pas de données complètes sur la longueur totale des liaisons internationales par autocar, étant donné que les informations publiées par le Bureau central polonais des statistiques (GUS-Tableau 6) ne prennent pas en compte les plus petites entreprises (effectif de 5 personnes ou moins). Néanmoins, les distances desservies par les grandes et moyennes entreprises ont augmenté de 1993 à 1996, passant de 122 000 à 254 000 kilomètres. En même temps, la part des lignes internationales dans l'ensemble du réseau a aussi augmenté (de 10.5 pour cent à 19.1 pour cent). Dans les années 90, la clientèle des liaisons internationales a augmenté encore plus rapidement que les distances et le nombre de dessertes (718 000 personnes en 1990 ; 1 786 000 en 1996). Du fait de la croissance rapide de la longueur des lignes exploitées, et de l'augmentation du nombre de voyageurs transportés, le volume total d'activité de ce type de transport a quadruplé entre 1990 et 1996. Ce résultat est aussi lié à l'augmentation de la longueur moyenne des trajets internationaux, qui est passée de 738 kilomètres à 1 115 kilomètres, preuve supplémentaire de l'importance toujours croissante des liaisons transcontinentales avec l'Europe occidentale.

Tableau 5. Transport international par autocar en Pologne

Pays	Nombre de lignes			Nombre d'allers et retours par semaine		Nombre moyen de parcours par ligne		Augmentation du nombre de lignes		Augmentation du nombre de parcours en 1996 1993 = 100
	1993	1996	1998	1993	1996	1993	1998	1996 (1993 = 100)	1998 (1996 = 100)	
Autriche	4	8	8	28	68	7.0	8.5	200	100	243
Belgique	4	3	8	5	8	1.3	2.7	75	267	160
Bélarus	43	44	56	489	493	11.4	11.2	102	127	101
Bulgarie	2	1	3	2	4	1.0	4.0	50	300	200
Rép. Tchèque	12	18	13	101	104	8.4	5.8	150	72	103
Danemark	2	3	3	2	5	1.0	1.7	150	100	250
Estonie	1	1	1	7	6	7.0	6.0	100	100	86
France	10	9	16	19	40	1.9	4.4	90	178	211
Grèce	0	1	1	0	1	***	1.0	***	100	***
Espagne	2	2	5	2	2	1.0	1.0	100	250	100
Pays-Bas	2	2	12	4	6	2.0	3.0	100	600	150
Lituanie	30	38	43	222	300	7.4	7.9	127	113	135
Lettonie	1	1	4	7	7	7.0	7.0	100	400	100
Moldova	0	0	1	0	0	***	***	***	***	***
Allemagne	88	91	114	236	360	2.7	4.0	103	125	153
Norvège	1	3	2	1	7	1.0	2.3	300	67	700
Russie	16	13	19	140	88	8.8	6.8	81	146	63
Roumanie	1	1	1	3	7	3.0	7.0	100	100	233
Rép. Slovaque	11	16	17	44	64	4.0	4.0	145	106	145
Suisse	1	1	4	1	1	1.0	1.0	100	400	100
Suède	2	4	7	2	4	1.0	1.0	200	175	200
Turquie	8	8	6	10	9	1.3	1.1	100	75	90
Ukraine	61	55	94	416	498	6.8	9.1	90	171	120
Hongrie	3	1	1	10	2	3.3	2.0	33	100	20
Royaume-Uni	19	18	37	28	35	1.5	1.9	95	206	125
Italie	1	7	9	1	9	1.0	1.3	700	129	900
Total	325	349	485	1 780	2 128	5.5	6.1	107	139	120

Source : Calculs de l'auteur, fondés sur les données du Ministère des Transports et de l'Économie Maritime.



Figure 1. Réseau de liaisons régulières par autocar entre la Pologne et les autres pays européens (août 1993)



Figure 2. Réseau de liaisons régulières par autocar entre la Pologne et les autres pays européens (juin 1998)

Tableau 6. **Transport par autocar en Pologne de 1990 à 1996**

INDICATEURS	1990	1993	1996
Longueur totale de la ligne d'autocar en kilomètres	***	1 164 855	1 333 221
dont : lignes internationales en kilomètres	***	122 156	254 363
en %	***	10.5	19.1
Lignes intérieures à longue distance, en kilomètres	***	138 239	148 797
en %	***	11.9	11.2
Nombre de lignes d'autocar	***	28 217	31 095
dont : lignes internationales	***	125	174
en %	***	0.4	0.6
lignes intérieures à longue distance	***	602	580
en %	***	2.1	1.9
Nombre de voyageurs transportés (en milliers)	2 064 244	1 380 762	1 085 438
dont : lignes internationales	718	986	1 786
en %	0.03	0.1	0.2
entreprises PKS (total)	2 054 122	1 295 656	998 508
en %	99.5	93.8	92.0
Part de PKS dans le transport international	90.9	68.1	63.0
Intensité du transport en milliers voyageurs-kilomètres	46 300 279	37 811 428	33 984 480
dont : lignes internationales	530 131	829 100	1 990 873
en %	1.1	2.2	5.9
entreprises PKS (total)	45 918 576	34 037 571	29 538 588
en %	99.2	90.0	86.9
Part du PKS dans le transport international	97.3	46.3	30.0
Distance moyenne de transport, en kilomètres	22	27	31
dont : transport international	738	841	1 115
Distance moyenne de transport par les entreprises PKS	22	26	30
dont : transport international	790	572	531

Sources : *Transport...* (1991,1994,1997)

En août 1993, c'est entre la Pologne et l'Ukraine qu'étaient exploitées les liaisons permanentes les plus nombreuses (61), mais c'est entre la Pologne et le Bélarus qu'étaient assurés le plus grand nombre d'allers et retours hebdomadaires (489). En 1996, les liaisons permanentes étaient devenues les plus nombreuses entre la Pologne et l'Allemagne (91), mais en ce qui concerne les allers et retours hebdomadaires, l'Ukraine et le Bélarus étaient toujours les destinations les mieux desservies (498 et 493 allers et retours hebdomadaires, respectivement). L'augmentation la plus soutenue du nombre de liaisons entre 1993 et 1996 a concerné la République Tchèque, la République Slovaque (rétablissement des liaisons frontalières locales) et la Lituanie. En même temps, le nombre de liaisons avec l'Ukraine et la Russie a légèrement diminué, mais pour ce qui est de l'Ukraine, la baisse du nombre de lignes s'est accompagnée d'une augmentation de la fréquence hebdomadaire, ce qui démontre la concentration du parc de véhicules sur les liaisons les plus rentables. Le nombre de trajets effectués a aussi augmenté en direction de l'Allemagne (alors que le nombre de liaisons n'a pratiquement pas changé), ainsi que vers l'Italie. Le nombre moyen d'allers et retours hebdomadaires sur une destination donnée est passé de 5.5 à 6.1, et c'est vers le Bélarus, l'Ukraine, la Lituanie et l'Autriche que la fréquence demeure la plus élevée.

Comme cela a déjà été mentionné, le réseau des liaisons internationales par autocar a connu entre 1996 et 1998 une nouvelle période d'expansion ce qui s'explique sans doute par la croissance continue de la demande ainsi que par l'abandon des opérations clandestines de certains transporteurs ("marché gris"), et par l'enregistrement officiel de lignes, principalement à destination de l'Ouest, qui jusqu'alors n'étaient que semi-légalement. En direction de l'Est, l'augmentation la plus importante du nombre de lignes (71 pour cent) s'est faite vers l'Ukraine, bien que la progression ait été également notable vers la Lituanie, le Bélarus et la Russie. Vers l'Ouest, les nouvelles lignes enregistrées concernent essentiellement l'Allemagne, le Royaume-Uni (doublement du nombre des lignes), la France, la Belgique et les Pays-Bas.

En 1993, les six républiques de l'ex-Union Soviétique (Bélarus, Estonie, Lituanie, Lettonie, Russie et Ukraine) représentaient 46.9 pour cent de l'ensemble des liaisons internationales (152 lignes), et 72 pour cent des trajets (1 281). En 1998, la part de ces lignes est encore de 44.9 pour cent. En ce qui concerne la Lituanie, il s'agit principalement de trajets reliant différentes villes polonaises à Vilnius (25 des 43 lignes actuelles), à Lazdijai et Kaunas, situées près de la frontière, et aux villes thermales de Palanga et de Druskiennik. Il n'y a qu'une liaison quotidienne avec l'Estonie (Varsovie-Tallinn), et quatre avec la Lettonie. Pour ce qui est de la Russie, les liaisons les plus nombreuses sont avec Kaliningrad (12 sur un total de 19), mais les autocars desservent aussi Moscou, Saint-Pétersbourg, Smolensk et Rostov-sur-le-Don. Récemment, les lignes partant de Saint-Pétersbourg et Moscou ont été modifiées pour passer par plusieurs villes de Pologne occidentale (Poznan, Zielona Góra, Szczecin), très certainement afin de répondre à la demande de voyageurs transitant par la Pologne vers l'Allemagne et l'Europe occidentale. De même dans le cas du Bélarus et de l'Ukraine, les lignes ne desservent pas uniquement les localités situées à la frontière ; des liaisons régulières atteignent des centres éloignés comme Mogilev, Gomel, Kiev, Donetsk, Dnepropetrovsk, Zaporozje et Kharkov. Néanmoins, le plus grand nombre de lignes relie la Pologne au Nord-Ouest du Bélarus (Grodno, Lida, Novogrodek, Voronovo), aux villes situées le long de l'itinéraire menant à Moscou (Brest, Kobryn, Minsk – liaisons au-delà de Brest, et passant par Grodno et Lida), à Volhynia (Kovel, Rovno, Lutsk), et à L'vov ainsi qu'aux villes des contreforts des Carpates de la province de L'vov (Dolina, Stryi, Drogobitch, Truskavets, Ivano-Frankovsk). En raison des contrôles douaniers pointilleux encore effectués aux frontières des pays de l'ex-Union Soviétique, les entreprises de transport par autocar recherchent les itinéraires traversant le moins de frontières possible (par exemple, aucune des lignes entre la Pologne et la Lituanie n'emprunte le chemin le plus court entre Varsovie et Vilnius, qui passe par Grodno, en Bélarus).

Le réseau de transport par autocar reliant la Pologne à ses voisins du Sud -- la République Tchèque et la République Slovaque -- est beaucoup moins développé. En pratique, seules fonctionnent les liaisons locales : le long de la ligne Rzeszów-Kosice, dans les montagnes Tatras (vers Poprad et Dolny Kubin), dans la région de Cieszyn et d'Opole en Silésie (vers Ostrava, Jablunkov et Jasenik), ainsi que dans la région des Monts Sudètes (de Klodzko, Jelenia Góra et Walbrzych vers Liberec, Hradec Kralove et Trutnov). Par ailleurs, plusieurs itinéraires traversant l'ex-Tchécoslovaquie permettent de rallier l'Europe méridionale. Il existe ainsi trois liaisons avec la Bulgarie, une avec le Nord de la Roumanie (qui passe néanmoins par l'Ukraine), une avec la Hongrie, une vers la Grèce (Athènes), et jusqu'à neuf vers l'Italie (y compris les lignes desservant Turin, Gênes, Rome et Naples). Toutes les lignes avec l'Autriche aboutissent à Vienne, amenant ainsi dans la capitale autrichienne des voyageurs provenant de diverses villes polonaises. Le nombre de liaisons avec la Turquie est en baisse (moindre popularité du petit commerce, et en été, concurrence accrue des vols *charters* bon marché), bien que six lignes desservent encore la Turquie en 1998. Depuis la crise yougoslave, toutes les lignes à destination du territoire concerné ont été suspendues, mais les autocars à destination de la Grèce et de la Bulgarie traversent encore la Serbie.

Comme pour le Bélarus et l'Ukraine, les lignes d'autocar partant de Pologne rejoignent presque toutes les régions de l'Allemagne. Néanmoins, la plupart des lignes desservent le centre et le Nord de l'ex-Allemagne de l'Ouest, et les liaisons avec l'ex-République Démocratique Allemande sont limitées à quelques lignes vers Berlin, et à une liaison urbaine transfrontalière entre Zgorzelec et Görlitz. La majorité des lignes relient les villes polonaises à Stuttgart, Cologne, Bremerhaven et Aix-la-Chapelle. Du côté polonais de la frontière, un grand nombre de lignes proviennent de régions dont les contacts avec l'Allemagne sont très étroits (régions auparavant peuplées d'Allemands, et/ou maintenant peuplées par une minorité allemande - Haute Silésie, Silésie d'Opole, région des lacs de Mazurie). S'y ajoutent quelques lignes exotiques, comme Gizycko-Brême, Legnica-Cologne, Zawadzkie-Aix-la-Chapelle et autres du même style. Les lignes directes vers l'Allemagne partent principalement de Varsovie, d'Olsztyn, de Gdansk, de Katowice, d'Opole et de Cracovie.

Presque toutes les lignes d'autocar desservant l'Europe occidentale traversent le territoire allemand. La plupart passent par Berlin, Magdebourg, Hanovre, le Bassin de la Ruhr et Aix-la-Chapelle, vers la frontière belge, ou par le Nord du Bassin, vers Vanlo à la frontière néerlandaise. Plusieurs lignes desservent aussi directement la France par Strasbourg. Huit lignes relient la Pologne à la Belgique (y compris la célèbre liaison entre Siemiatycze et Bruxelles, acheminant les habitants d'un petit village de l'Est de la Pologne qui, depuis toujours, travaillent illégalement en Belgique). Il existe 12 lignes avec les Pays-Bas, et 16 avec la France (dont 11 sur Paris). L'itinéraire Varsovie - Saint-Jean-de-Luz traverse la République Tchèque, l'Autriche et le Nord de l'Italie. Les lignes "anglaises" empruntent les liaisons par *ferry* Calais-Douvres, Ostende-Douvres, et Flushing-Scherness. La plupart des lignes vers le Royaume-Uni se terminent à Londres, quelques-unes rejoignant Manchester, Cardiff, Bradford, Swansea, Liverpool et Leeds. Cinq lignes atteignent l'Espagne (plus de 40 heures de route). Quatre d'entre elles relient Varsovie, Bialystok et Przemysl à Madrid, et la dernière va de Rzeszów à Alicante. Sur les quatre lignes desservant la Suisse, deux sont à destination de Genève, et deux à destination de Zurich.

S'agissant de la Scandinavie, les liaisons par autocar sont beaucoup moins importantes. Trois lignes traversant l'Allemagne relient la Pologne au Danemark (Copenhague, Aalborg et Hirtshals). La liaison par *ferry* entre Swinoujscie et Ystad est utilisée par les autocars qui se rendent de Varsovie et Cracovie à Oslo (seule liaison avec la Norvège), et à Göteborg. L'autre trajet Varsovie-Göteborg emprunte le *ferry* reliant Gdynia à Karlskrona. Les autocars à destination de Stockholm et de Kopparberg traversent par le *ferry* Gdansk-Öxelosund.

Contrairement aux lignes qui desservent les pays limitrophes, la majorité des lignes transeuropéennes partent des plus grandes villes de Pologne, le plus souvent de Varsovie, de Cracovie, de Gdansk et de Wrocław. En outre, leur itinéraire sur le territoire polonais passe souvent par d'autres grandes villes, ce qui donne des lignes comme Varsovie-Lodz-Poznan-Paris, ou Varsovie-Katowice-Wrocław-Madrid. Plusieurs lignes desservant l'Europe de l'Ouest partent de villes moyennes de l'Est de la Pologne, ce qui permet de prendre des passagers au cours de la longue traversée du territoire polonais, mais aussi de répondre aux besoins des habitants des régions défavorisées du pays, qui doivent souvent se déplacer pour trouver du travail.

La part des liaisons locales à courte distance dans l'ensemble des lignes internationales d'autocar est relativement faible. En fait, il n'en existe pratiquement qu'une de nature urbaine, gérée par des entreprises municipales de transport, et qui relie Zgorzelec à Görlitz à la frontière entre la Pologne et l'Allemagne (10 fois par jour, 6 jours par semaine). Il est étonnant de voir que les autres villes jumelles situées le long des frontières (comme Gubin/Guben, Francfort/Slubice, Cieszyn/Tesin, Terespol/Brest) ne bénéficient pas de ce genre de service. Il existe en revanche plusieurs lignes transfrontalières locales avec la République Tchèque et la République Slovaque, qui s'adressent principalement au trafic touristique à destination des Monts Tatras ou des Monts Sudètes, aux migrants alternants frontaliers, et à la clientèle des familles

dispersées (Cieszyn Silésie). Néanmoins, la fréquence de service sur ces lignes est généralement basse. La situation est assez différente le long de la frontière orientale. Les courtes liaisons par autocar qui traversent la frontière à presque tous les points de passage ne visent pas uniquement à répondre aux besoins locaux. Leur tarification concurrentielle leur permet de prendre en charge une part importante des voyageurs arrivant en train de régions éloignées de l'ex-Union Soviétique. On peut mentionner dans cette catégorie les liaisons entre Sejny et Lazdijai, Sokółka et Grodno, Białystok et Grodno, Biała Podlaska et Brest, Chelm et Kovel, Tomaszów Lubelski et Rawa Russka, et Przemyśl et L'vov. Ce genre de liaison est d'autant plus prisé que prévaut encore dans les pays de l'ex-Union Soviétique l'interdiction de franchir la frontière à pied. Les itinéraires de certaines de ces lignes vers l'Est traduisent aussi l'importance que les minorités ethniques attachent au maintien du contact avec leur région d'origine. Le petit village de Pusk, par exemple, qui abrite la principale minorité lituanienne de Pologne, dispose d'une liaison quotidienne par autocar avec Vilnius. A Siemiatycze, où une partie de la population est biélorussienne, des autocars traversent chaque jour la frontière vers Grodno et Molodechno. Les itinéraires de ces autocars sur le territoire polonais passent d'ailleurs par Hajnówka, où vit une autre minorité biélorussienne. De même, de l'autre côté de la frontière, de nombreuses lignes d'autocar se terminent dans des agglomérations abritant d'importantes minorités d'origine polonaise (notamment Vilnius, Grodno, Lida et Novogrodok).

4. LES ENTREPRISES DE TRANSPORT INTERNATIONAL PAR AUTOCAR

En Pologne, toute société autorisée à effectuer des transports internationaux de voyageurs peut obtenir la licence nécessaire pour lancer une ligne internationale de transport par autocar (son prix actuel s'élève à 10 500 PLN, soit environ 3 000 US\$ par autocar). Les licences sont délivrées par le Département du Transport automobile du Ministère des Transports et de l'Économie Maritime (le prix d'une licence valable 4 ans est aujourd'hui de 4 000 PLN, soit environ 1 200 US\$). Ce type de licence peut aussi être délivré à une société étrangère, dès lors que celle-ci démontre qu'elle s'associe dans ce but avec une entreprise polonaise. D'ailleurs, la majorité des lignes existantes sont exploitées conjointement par des sociétés polonaises et étrangères. Il existe, néanmoins, certaines dérogations provisoires à cette règle. Pour obtenir une licence, l'exploitant doit présenter l'itinéraire détaillé, sous forme de carte routière, les horaires, les tarifs, et la liste des véhicules qu'il compte utiliser sur la ligne, ainsi que leurs numéros d'immatriculation. Les sociétés candidates doivent aussi présenter les licences obtenues dans les pays de transit et dans le pays de destination. Les décisions du Ministère sont guidées par le principe de la protection des lignes établies, qui est interprété de façon à éviter que les divers transporteurs n'empruntent les mêmes itinéraires. Au cas où la demande porte sur l'ouverture d'une ligne identique à une autre ligne déjà en activité (mais justifiée par l'importance de la demande), l'exploitant déjà présent sur le trajet aura la priorité quant à la mise en service de liaisons supplémentaires. La nouvelle loi sur les conditions du transport routier international (*Ustawa*, 1997a), entrée en vigueur en 1997, introduit des conditions supplémentaires relatives à l'expérience nécessaire dans le domaine du transport intérieur, ainsi qu'aux antécédents professionnels et judiciaires des chauffeurs. Les dispositions de la nouvelle loi visent à aligner la réglementation polonaise sur celle de l'Union Européenne. Le transporteur est expressément tenu de satisfaire aux trois critères de base permettant l'accès à la profession : honorabilité, solvabilité et compétence professionnelle. (Mokrzyśczak, 1995). Les dispositions régissant l'organisation des lignes de transport international par autocar ont été officialisées par la publication de l'Ordonnance du 28 novembre 1997 du Ministère des Transports et de l'Économie Maritime (*Rozporządzenie*, 1997a).

Les transporteurs exploitant des lignes régulières de transport international par autocar peuvent être classés dans les catégories suivantes :

- grandes entreprises, qui existaient avant 1989 et exploitaient déjà des lignes régulières d'autocar, ou fournissaient des services occasionnels de transport par autocar (comme PEKAES BUS, Orbis, Gromada) ;
- petites agences touristiques, ayant étendu leur activité à l'exploitation de lignes d'autocar (comme Harctur, ou les agences régionales de l'Association polonaise du tourisme-PTTK) ;
- entreprises étatiques de transport par autocar (PKS), maintenant indépendantes, qui cherchent souvent à assainir leur situation financière en se lançant dans le transport international de voyageurs ;
- sociétés nouvelles et dynamiques, souvent à participation étrangère (par exemple Sovpolda, Biacomex) ;
- succursales polonaises d'entreprises étrangères de transport de voyageurs (comme National Express) ;
- petites sociétés privées qui n'exploitent la plupart du temps qu'une ou deux lignes ;
- entreprises municipales de villes frontalières, engagées dans une activité de transport urbain et/ou régional (comme l'entreprise urbaine de transport, MZK, à Przemysl).

Les partenaires étrangers des sociétés polonaises sont, soit des entreprises de transport européennes connues, soit des entreprises créées à l'étranger par des personnes d'origine polonaise. Dans le cas des pays de l'ex-Union Soviétique, le rôle de partenaire est le plus souvent joué par l'ancienne entreprise publique de transport par autocar, mais l'associé peut parfois être aussi une société détenant une part de capitaux polonais.

En 1996, 116 transporteurs exploitaient les 349 lignes internationales qui existaient en Pologne (Tableau 7), tandis que ce sont aujourd'hui 144 sociétés qui se partagent 485 lignes. Le nombre de liaisons par transporteur a donc augmenté, passant de 3.0 à 3.4. Néanmoins, en ce qui concerne la majorité des destinations, de nombreux transporteurs sont présents sur un même marché. La part des plus importants d'entre eux (sauf en ce qui concerne les pays avec lesquels il n'existe qu'une ou deux liaisons) ne dépasse jamais les 30 pour cent et, pour ce qui est du principal marché -- l'Allemagne -- le plus gros transporteur n'en détient pas plus de 6.1 pour cent. La société Jordan, de Cracovie, est la seule exception à la règle, avec le monopole des lignes reliant les villes polonaises à l'Autriche.

Tableau 7. **Entreprises de transport international de voyageurs par autocar en Pologne**

Pays	Nombre de lignes		Nombre de transporteurs		Nombre de lignes par transporteur		Nombre de trajets par transporteur	Part de marchés, en nombre de lignes du principal transporteur	
	1996	1998	1996	1998	1996	1998		1996	1998
Autriche	8	8	1	1	8.0	8.0	68.0	100.0	100.0
Belgique	3	8	3	8	1.0	1.0	2.7	33.3	12.5
Bélarus	44	56	19	22	2.3	2.5	25.9	27.3	39.3
Bulgarie	1	3	1	3	1.0	1.0	4.0	100.0	33.3
Rép. Tchèque	18	13	14	9	1.3	1.4	7.4	16.7	23.1
Danemark	3	3	2	3	1.5	1.0	2.5	66.7	66.7
Estonie	1	1	1	1	1.0	1.0	6.0	100.0	0.0
France	9	16	7	11	1.3	1.5	5.7	22.2	18.8
Grèce	1	1	1	1	1.0	1.0	1.0	100.0	100.0
Espagne	2	5	2	5	1.0	1.0	1.0	50.0	40.0
Pays-Bas	2	12	2	5	1.0	2.4	3.0	50.0	33.3
Lituanie	38	43	18	18	2.1	2.4	16.7	21.1	27.9
Lettonie	1	4	1	2	1.0	2.0	7.0	100.0	75.0
Moldova	0	1	0	1	0.0	1.0	***	***	100.0
Allemagne	91	114	44	57	2.1	2.0	8.2	7.7	6.1
Norvège	3	2	2	1	1.5	2.0	3.5	66.7	100.0
Russie	13	19	8	9	1.6	2.1	11.0	38.5	52.6
Roumanie	1	1	1	1	1.0	1.0	7.0	100.0	100.0
Rép. Slovaque	16	17	8	7	2.0	2.4	8.0	18.8	35.3
Suisse	1	4	1	4	1.0	1.0	1.0	100.0	25.0
Suède	4	7	2	4	2.0	1.8	2.0	75.0	42.9
Turquie	8	6	7	5	1.1	1.2	1.3	25.0	33.3
Ukraine	55	94	18	26	3.1	3.6	27.7	20.0	21.3
Hongrie	1	1	1	1	1.0	1.0	2.0	100.0	100.0
Royaume-Uni	18	37	14	25	1.3	1.5	2.5	16.7	10.8
Italie	7	9	6	8	1.2	1.1	1.5	28.6	22.2
Total	349	485	116	144	3.0	3.4	18.3	7.7	11.1

Source : Calculs de l'auteur, fondés sur les données du Ministère des Transports et de l'Économie Maritime.

Aujourd'hui, en 1998, le plus puissant transporteur polonais de voyageurs par autocar est la société BIACOMEX de Bialystok (Tableau 8), qui exploite 54 lignes (dont 51 vers l'Est, principalement le Bélarus, la Russie et la Lituanie), ce qui représente 11.1 pour cent des liaisons internationales de la Pologne. On trouve ensuite : PKS Przemysl (22 lignes, exclusivement vers l'Ukraine, la Moldova et la Roumanie), Orbis (20 lignes, surtout vers l'Europe occidentale), PEKAES BUS (18 lignes, également vers l'Europe occidentale), puis les entreprises PKS à Varsovie, Rzeszów, Tomaszów Lubelski et Ostrowiec Swietokrzyski, qui desservent principalement l'Est. La majorité des grands transporteurs concentrent leurs activités soit vers l'Est, soit vers l'Ouest, exception faite des entreprises PKS d'Olsztyn (liaisons avec le district de Kaliningrad et avec l'Allemagne) et de Siemiatycze (service vers le Bélarus ainsi que la Belgique et les Pays-Bas).

Tableau 8. **Principaux transporteurs internationaux de voyageurs par autocar en Pologne (desservant 5 lignes ou plus)**

Transporteurs	Nombre de lignes desservies				
	Total	par destination			
		Est*	Ouest**	Sud***	Nord****
Biacomex Bialystok	54	51	3	0	0
PKS Przemysl	22	21	0	1	0
ORBIS S.A.	20	2	13	5	0
PEKAES BUS	18	0	14	2	2
PKS Warszawa	17	13	1	1	2
PKS Rzeszow	14	8	0	6	0
PKS Tomaszow Lub.	12	12	0	0	0
PKS Ostrowiec Sw.	11	11	0	0	0
Sovpolda	11	8	1	0	2
Almabus Wroclaw	9	0	8	1	0
Eurotrans Lubliniec	9	1	7	0	1
Confort Lines Ltd. Zabrze	8	1	7	0	0
Jordan Krakow	8	0	0	8	0
PKS Siemiatycze	8	3	5	0	0
PKS Olsztyn	7	3	4	0	0
PKS Suwalki	7	7	0	0	0
PTTK Katowice	7	0	3	1	3
PKS Nowy Targ	6	0	0	6	0
Duo Tourist Opole	6	0	6	0	0
Europa Express Warszawa	6	0	5	1	0
Perfect Tours Lodz	6	0	6	0	0
PKS Bialystok	6	6	0	0	0
Gromada Warszawa	5	1	4	0	0
MZK Przemysl	5	5	0	0	0
Olivia Gdansk	5	0	5	0	0

* Pays de l'ex-Union Soviétique (Russie, Bélarus, Ukraine, Moldova, Lituanie, Estonie).

** Pays d'Europe de l'Ouest ou du Sud-Ouest (Allemagne, France, Belgique, Pays-Bas, Suisse, Espagne, Royaume-Uni).

*** République Tchèque, République Slovaque, Hongrie, Autriche, Italie, Roumanie, Bulgarie, Grèce et Turquie.

**** Scandinavie (Suède, Danemark, Norvège).

Sources : Calculs de l'auteur, fondés sur les données du Ministère des Transports et de l'Économie Maritime.

La part des entreprises PKS dans le transport de voyageurs à longues et moyennes distances, qui atteignait 97.3 pour cent en 1990 s'est rapidement effritée (voir Tableau 6) pour tomber à 46.3 pour cent en 1993 et à 30 pour cent à peine en 1996. Parallèlement, et contrairement à la tendance à l'allongement de la distance moyenne des liaisons internationales par autocar qui prévaut habituellement, les parcours internationaux moyens de PKS ont diminué, de 790 kilomètres à 571 kilomètres, puis à 531 kilomètres. Ceci montre que le marché se segmente progressivement et que les entreprises PKS conservent une emprise assez forte sur les liaisons locales (avec la République Tchèque et la République Slovaque) et les liaisons régionales (vers les pays de l'ex-Union Soviétique), alors qu'elles ont perdu leur part de marché en direction de l'Ouest, au profit des :

- grandes agences de tourisme ou de transport (PEKAES BUS, Orbis), qui disposent, contrairement aux entreprises PKS, d'un parc de véhicules modernes ;
- petites entreprises aux faibles coûts d'exploitation.

En ce qui concerne les liaisons avec l'Europe occidentale, la condition d'exploitation conjointe de la ligne entre partenaire polonais et étranger est parfois abandonnée, en prévision de l'entrée prochaine de la Pologne dans l'Union Européenne ; la ligne Varsovie-Londres, par exemple, n'est exploitée que par l'entreprise britannique National Express. Une gestion conjointe assure un accès équilibré au marché, mais ce principe présente aussi des inconvénients, dont le principal est le système de compensation. En effet, la plupart des billets sur l'Europe occidentale sont achetés en Pologne, et les transporteurs polonais sont tenus de régler à leurs partenaires étrangers une somme précise (afin que les deux entreprises profitent équitablement des bénéfices). Or, étant donné que les virements respectifs se font avec un certain retard (auquel contribue d'ailleurs le manque d'efficacité du système bancaire polonais), les entreprises étrangères, quand elles financent les trajets de leurs autocars vers la Pologne, font constamment crédit à leurs partenaires polonais.

La coopération entre transporteurs exerçant leurs activités à l'international reste encore très rare. L'établissement des horaires ne donne lieu à aucune coordination (mise à part une coordination passive, effectuée par le Ministère des Transports et de l'Économie Maritime lors de la délivrance des licences), et il n'existe aucune politique tarifaire commune. En revanche, les billets ne sont pas uniquement vendus par les transporteurs, mais aussi par des agences de tourisme spécialisées, qui commercialisent les billets de différentes lignes exploitées par diverses sociétés. Contrairement à certains autres pays de la région (République Tchèque, Pays Baltes), et malgré de nombreux efforts visant à pénétrer les marchés d'Europe centrale et orientale, les transporteurs polonais (mis à part PEKAES BUS) se sont montrés plutôt réticents pour intégrer le système de liaisons Eurolines. L'Association polonaise du transport international de voyageurs par autocar, déjà évoquée, regroupe les transporteurs exploitant des lignes avec l'étranger, mais son but est de représenter les transporteurs dans leurs contacts avec le Ministère, et non de coordonner les itinéraires et les tarifs. L'Association ne regroupe que 43 sociétés, essentiellement celles tournées vers l'Ouest (y compris les plus puissantes, comme PEKAES BUS et Orbis), et ne comprend pas les entreprises PKS, ni le principal exploitant à l'Est, BIACOMEX.

La qualité du parc de véhicules couvrant les lignes internationales s'améliore sans cesse (mis à part sur les lignes illégales -- voir plus loin), sans doute du fait du renforcement des lois, mais les partenaires étrangers disposent généralement de véhicules encore plus modernes. Les plus grosses entreprises desservant la Pologne utilisent en moyenne leurs autocars pendant six ans, au cours desquels le véhicule parcourra souvent plus de 800 000 kilomètres (l'achat de véhicules à crédit oblige à utiliser le parc de façon intensive). Certaines entreprises exploitent même des autocars de 10 ans ou plus, souvent pour des raisons liées aux capacités d'entretien des véhicules. Tout

transporteur polonais sait qu'en cas de panne, n'importe lequel de ses véhicules pourra être réparé en Europe occidentale. De leur côté, lorsque les partenaires occidentaux doivent renouveler leur parc, ils savent qu'un véhicule moderne leur permettra d'augmenter la qualité du service, mais aussi qu'ils ne pourront peut-être pas faire réparer un autocar moderne, équipé d'électronique de pointe, si celui-ci tombe en panne en Pologne. De toute façon, les véhicules en plus mauvais état sont exploités, en règle générale, par les partenaires travaillant depuis les pays de l'ex-Union Soviétique (autocars provenant de leur propre production, ayant en moyenne une douzaine d'années), ainsi que par les entreprises PKS desservant les lignes orientales.

4.1. Liaisons semi-légales par autocar

L'accroissement initial de la demande de transport par autocar, en l'absence de toute réglementation moderne, a favorisé l'apparition d'un grand nombre de transporteurs semi-légaux qui, le plus souvent, possédaient une licence polonaise de transport international de voyageurs, mais n'étaient pas habilités à exploiter des lignes régulières. Ces transporteurs ne détenaient donc pas les licences nécessaires pour les pays de transit et de destination finale. Les parcours illégaux étaient la plupart du temps effectués à bord de véhicules âgés, souvent des minibus, et les entreprises offrant ces services ne possédaient souvent qu'un seul véhicule, et n'avaient aucune envergure financière. De ce fait, en cas de défaillance technique, souvent inévitable, les passagers ne pouvaient pas changer d'autocar, et aucune solution d'hébergement n'était prévue. Les normes de sécurité fondamentales n'étaient pas respectées. Il arrivait souvent qu'un seul chauffeur reste au volant sans jamais être remplacé sur un trajet de 2 000 kilomètres. En revanche, ces transporteurs illégaux offraient des prix tout à fait compétitifs, attirant ainsi la clientèle des lignes légales, dont la survie était souvent menacée.

Au milieu des années 90, ce genre de lignes a commencé à péricliter, du fait tout d'abord des inspections effectuées dans certains pays d'Europe occidentale, et du bouche à oreille sur la qualité de certains transporteurs individuels (en effet, les personnes ayant souvent recours à ce type de transport savent rapidement qui il convient d'éviter). Certains accidents dramatiques d'autocars polonais survenus à l'étranger, dont on a beaucoup parlé dans les médias, ont aussi joué un rôle important. La plupart d'entre eux étaient dus au mauvais état technique des véhicules ou à la fatigue du chauffeur. On estime qu'au début des années 90, près de 80 pour cent du marché du transport par autocar entre la Pologne et la France était détenu par des entreprises illégales, contre 20 pour cent aujourd'hui.

Toutefois, en direction de l'Allemagne, les trajets semi-légaux en minibus continuent, souvent même dans l'illégalité la plus totale. Les passagers sont présentés à la frontière comme étant, par exemple, des amis du conducteur, qui se rendent tous en groupe en Allemagne pour faire des courses. Contrairement aux Gouvernements des autres pays de l'Union Européenne, les autorités allemandes conscientes du phénomène, ont instauré des mesures d'inspection des minibus au début de 1998, ainsi qu'une taxe à la frontière de 500 DM. C'est pour cette raison qu'au milieu du mois de mars 1998, l'un des postes frontières a été bloqué par 40 minibus venant de Szczecin.

5. L'ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR A LONGUE DISTANCE PAR AUTOCAR : LE CAS POLONAIS

Jusqu'à la fin des années 80, l'entreprise publique de transport par Autocar (PKS), créée en janvier 1945, détenait le monopole du transport intérieur de voyageurs (hors transports municipaux). Le seul complément aux activités de PKS était ce que l'on appelait les "lignes d'entreprises", qui étaient quasiment réservées au ramassage des salariés de certaines entreprises, à l'exclusion d'autres passagers. L'expansion rapide des lignes de PKS après la guerre a joué un rôle essentiel dans l'amélioration des conditions de vie des provinces polonaises. Cette entreprise de transport, alors l'une des plus importantes d'Europe, a subi une première série de transformations au début des années 80, avec la dissolution de son "Conseil". Elle a été remplacée par l'entreprise Nationale PKS et trois autres entreprises indépendantes, dont les sièges se trouvaient à Varsovie, Koszalin and Olsztyn, puis est restée en l'état jusqu'en 1990, quand, dans le but de décentraliser et à terme de privatiser le transport par autocar, chacune de ses 167 succursales a été transformée en entreprise indépendante. La majorité de ces entreprises transportaient alors à la fois des voyageurs et du fret. Au cours des années suivantes, PKS a perdu son emprise sur le transport national et international de fret, au profit de transporteurs privés, et sa part de marché ne dépasse pas 1 pour cent à l'heure actuelle. La réforme mentionnée ci-dessus a été radicale et n'a pas pris en compte les situations spécifiques des diverses entreprises. De ce fait, la situation des différentes entreprises PKS s'est rapidement polarisée, et la plupart d'entre elles se sont vite trouvées dans une situation financière très difficile (Pozniak, 1996). Cette décentralisation stricte n'a pas été accompagnée d'une privatisation rapide que les circonstances exigeaient. Aujourd'hui encore, les entreprises issues de la réforme ne sont toujours pas transformées en véritables sociétés, première étape du processus de privatisation en Pologne. De nombreux décideurs restent convaincus, à tort, que le transport par autocar joue aujourd'hui comme par le passé, un rôle social important, et doit donc rester sous l'aile protectrice de l'État. Néanmoins, sans accélérer le processus de privatisation, ce même État limite systématiquement ses subventions, et condamne donc implicitement de nombreuses entreprises PKS à la faillite, qui se trouvent dans l'impossibilité de renouveler leur parc et sont souvent mal gérées (Swiatecki, 1997).

La situation de PKS ne doit son salut qu'à la baisse continue des volumes de transport. En effet, en 1996, le transport intérieur par autocar en Pologne n'a enregistré que 1.08 milliard de voyageurs (hors transports municipaux), c'est-à-dire près de 2.5 fois moins que sept ans plus tôt. A l'inverse des Chemins de fer nationaux polonais (PKP), PKS n'a pas voulu répondre à la baisse de la demande en fermant des lignes. Paradoxalement, la qualité du service a augmenté puisque les autocars ne sont plus bondés. Néanmoins, on a assisté à une réduction systématique de la fréquence des trajets sur des liaisons spécifiques, suite à l'usure graduelle du parc d'autocars et/ou à la vente de véhicules. Ce n'est qu'en 1995, après un intervalle de quelques années, que les achats de véhicules neufs ont repris (achats d'autocars de Polish Autosan). Parallèlement, la part du marché du transport intérieur par autocar détenue par les entreprises PKS s'est très lentement effritée (de 99 pour cent en 1990 à 92 pour cent en 1996). La tendance générale étant à la baisse du trafic voyageurs, les sociétés privées se sont concentrées principalement sur les segments de marché où ce déclin était le moins marqué, et où la concurrence avec le chemin de fer du PKP était la plus facile à soutenir, à savoir :

- les lignes de banlieue, faisant souvent double emploi avec les lignes de chemin de fer, mais meilleur marché, et surtout plus régulières ; ces lignes acheminent les voyageurs de la banlieue jusqu'au centre des grandes agglomérations ;

- les lignes à grande distance, surtout entre Varsovie et les villes mal desservies par le chemin de fer ;
- les lignes internationales, dont il a déjà été question.

Sur les lignes de banlieue, les nouveaux venus étaient en général surtout de petites entreprises, disposant en tout et pour tout d'un ou deux autocars vétustes, tandis que les lignes à grande distance ont tout de suite intéressé les grandes agences de voyage, et la seule grande entreprise de transport étrangère encore à ce jour, la British National Express Group, qui a fondé la société Polski Express en Pologne. Cette société, créée au milieu de l'année 1994, exploitait en 1997 un réseau de 2 258 kilomètres réparti sur 11 lignes reliant Varsovie à plusieurs centres urbains (Zurkowski, 1998). Les petites entreprises de transport de banlieue ont sérieusement concurrencé les liaisons parallèles offertes par PKS, essentiellement parce qu'elles ont établi leurs horaires de façon à toujours devancer les autocars des entreprises PKS. Polski Express, pour sa part, s'est plutôt positionné en concurrent des chemins de fer polonais que de PKS.

L'année 1995 a vu la création de la société POLBUS SA, issue de la fusion de 21 des 174 entreprises PKS qui existaient alors et de la participation de deux actionnaires privés, dont l'un (Madar) était déjà présent dans le transport international. Cette entreprise, qui s'est donnée pour but de créer un réseau moderne de liaisons à longue distance, capable de concurrencer Polski Express et d'autres concurrents étrangers potentiels, exploite actuellement plus d'une quarantaine de lignes, qui sont apportées à la société par les actionnaires sur une base volontaire (Rydzkowski, Rolbiecki, 1996).

Malgré un déclin certain en termes de volume et la situation financière périlleuse de nombreuses entreprises de transport, la longueur totale du réseau intérieur de transport par autocar a augmenté au cours des années 90 (de plus 36 200 kilomètres entre 1993–1996). La longueur moyenne d'un trajet s'est aussi allongée, passant de 22 kilomètres en 1990 à 27 kilomètres en 1993 puis à 31 kilomètres en 1996, ce qui peut s'expliquer par l'effondrement du marché des migrants alternants (trajets courts et fréquents). En août 1997, le Gouvernement a promulgué une nouvelle loi sur les conditions du transport intérieur de personnes (*Ustawa...*, 1997b).

En résumé, la forte augmentation de la demande de transport international de voyageurs a eu une influence bénéfique sur le transport intérieur, en favorisant notamment les évolutions suivantes :

- sauvetage de nombreuses entreprises PKS, qui ont bénéficié d'un assainissement de leurs finances grâce à l'ouverture de lignes internationales rentables ;
- apprentissage *sui generis* à l'activité de transport dans le cadre très concurrentiel, que le marché européen offrait aux transporteurs polonais ;
- modernisation forcée du parc de véhicules, qui avec le temps, ont été mis en exploitation sur certaines lignes intérieures (par exemple par POLBUS) ;
- extension de certaines dispositions législatives qui ne s'appliquaient auparavant qu'aux transporteurs internationaux et visent maintenant aussi les transporteurs sur le marché intérieur (notamment les dispositions de la nouvelle loi concernant l'envergure financière nécessaire).

6. LES LIAISONS INTERNATIONALES ET INTERURBAINES PAR AUTOCAR DANS D'AUTRES PAYS DE LA RÉGION

Toute comparaison entre le marché polonais des liaisons internationales et interurbaines par autocar et l'évolution du transport collectif routier dans les autres pays se heurte à d'importantes difficultés. En effet, tout comme en Pologne, les horaires officiels sont rarement publiés. De plus, les données statistiques disponibles sont impossibles à comparer, étant donné qu'elles portent, dans chaque pays, sur des activités de transport différentes (par exemple : à longue distance uniquement, ou volume total hors lignes municipales, etc.). Les données présentées dans le Tableau 9 montrent que l'intensité du transport par autocar a connu une baisse importante dans toute l'Europe centrale et orientale, avec un déclin plus marqué en Ukraine et en Lituanie qu'en Pologne ; la situation en Russie et en Lettonie est comparable à celle de la Pologne.

Tableau 9. **Transport par autocar dans divers pays d'Europe centrale et orientale**

Pays	Total en millions de voyageurs transportés			
	1990	1992	1995	1996
Bulgarie*	Nd	487	343	Nd
Lituanie*	Nd	642	404	360
Lettonie*	573	288	184	149
Pologne	2 064	1 439	1 132	1 085
Ukraine**	8 331	nd	3 483	3 305
Russie*	705	520	358	Nd

* Transport à longue distance.

** Y compris transports municipaux.

Sources : Annuaires statistiques de Bulgarie, de Lituanie, de Lettonie, de Pologne, d'Ukraine et de Russie (voir Bibliographie).

Le développement du transport international a été très similaire dans tous les pays de l'ex-bloc socialiste qui avaient auparavant des mécanismes de compensation monétaire et des tarifications analogues. La dynamique du développement dans chaque pays, néanmoins, a été directement liée à l'intensité et à la structure du trafic transfrontalier. Dans les pays où il était courant d'aller à l'Ouest pour trouver du travail ou pour faire un peu de commerce, un système de liaisons bien ramifié s'est mis en place. Dans les pays d'Europe centrale, les liaisons établies avec l'Ouest ont toujours joué un rôle important, alors que dans l'ex-Union Soviétique, les liaisons avec les pays voisins (Pologne, Roumanie, République Slovaque et Hongrie) sont prédominantes. Dans le premier cas, les transporteurs privés tiennent le haut du pavé, alors que dans le second, les entreprises d'état semi-indépendantes dominent encore le marché.

La Croatie est un exemple de pays relié par un réseau assez développé à l'Europe occidentale. Une seule entreprise, Panturist, d'Osijek, exploite des lignes allant à Berlin, Francfort-sur-le-Main, Karlsruhe, Mayence, Fribourg, Stuttgart et Zurich ; certaines villes hongroises situées de l'autre côté de la frontière sont aussi desservies, ainsi que Tuzla en Bosnie-Herzégovine, et même la frontière

serbe, avec une correspondance vers Belgrade. Le réseau est principalement tourné vers l'Allemagne, car un nombre élevé de citoyens croates y travaillent. Par ailleurs, la Lettonie, qui est bien reliée à ses voisins (y compris la Pologne) par d'anciennes entreprises publiques ou par de petites sociétés privées, possède aussi son réseau transcontinental faisant partie du réseau Eurolines. Riga est reliée dans le cadre de ce réseau à Munich, Cologne, Brême, Stuttgart, Vilnius et Kaliningrad, entre autres. Les lignes internationales estoniennes se caractérisent par un très grand nombre de liaisons autocar/*ferry* desservant les grandes villes de Scandinavie (notamment Oslo, Göteborg et Tampere), ainsi que par de nombreuses lignes reliant la ville voisine de Saint-Pétersbourg.

Le système de transport des Républiques de l'ex-Union Soviétique s'est rapidement désintégré (diminution du nombre des liaisons, y compris par autocar), mais le nombre d'itinéraires vers les pays limitrophes a augmenté (on note, en particulier, l'apparition de lignes internationales qui n'existaient pas auparavant), voir Trakhov (1997). Ainsi, le nombre de voyageurs transportés par les lignes internationales d'autocar russes est passé de 100 000 en 1990 à un million en 1995. Plusieurs lignes relient Saint-Pétersbourg et Vyborg à la Finlande, le district de Kaliningrad à la Pologne et l'Allemagne ; la Lituanie, le Bélarus et l'Ukraine à la Pologne ; la Moldova à la Roumanie. Alors que la République socialiste soviétique d'Ukraine ne possédait en 1998 aucune liaison internationale par autocar, on dénombrait en 1995 plus de 1 550 allers et retours par semaine entre l'Ukraine et neuf pays d'Europe. De la seule ville de Cherniovtsi partaient 24 liaisons hebdomadaires dont 20 avec la Roumanie, 2 avec la Pologne et 2 avec la Turquie, destinations typiques pour le petit commerce (Trakhov, 1997).

7. LE TRANSPORT PAR AUTOCAR ET L'ADHÉSION PROCHAINE A L'UNION EUROPÉENNE

Le développement du transport international et national à longue distance par autocar en Pologne et dans les autres pays de cette région du continent sera influencé dans les années à venir par le processus de négociation et par l'adhésion future à l'Union Européenne. Cette influence se fera sentir par :

- l'évolution du volume et de la structure de la demande de transport par autocar ;
- les modifications nécessaires des textes réglementaires ;
- l'ouverture réciproque totale des marchés, et donc la vérification des capacités des transporteurs dans de nouvelles conditions.

L'adhésion de la Pologne à l'Union influera sur la demande de transport international de voyageurs, vers l'Ouest aussi bien que vers l'Est. D'un côté, la croissance économique escomptée après l'adhésion, et la lente poursuite de l'amélioration du niveau de vie en Pologne risquent tout d'abord de faire baisser la demande de transport par autocar, en raison de la concurrence accrue du transport aérien, et sans doute aussi du transport ferroviaire (surtout si l'Europe centrale se trouve intégrée au réseau des liaisons à haute vitesse — il existe un projet de construction de ligne TGV reliant Paris, Berlin et Varsovie). D'un autre côté, l'ouverture potentielle du marché du travail d'Europe occidentale entraînera sans doute une circulation accrue de personnes employées à l'Ouest (occupant, dans un premier temps, des emplois peu rémunérés), qui générera un regain de demande de transport bon marché par autocar. L'adhésion éventuelle de la Pologne au Traité de Schengen entraînera aussi une surveillance plus stricte de la frontière orientale, et donc un désintérêt pour les

petits déplacements commerciaux effectués dans cette direction, d'où un déclin de la demande sur les lignes d'autocar reliant la Pologne au Bélarus et à l'Ukraine. Les premiers symptômes de cette situation se font déjà sentir. Quand en décembre 1997, le Gouvernement polonais a renforcé, en trop grande hâte (quelques mois avant même le début des négociations avec l'Union Européenne), les conditions réglementant les invitations et les bons de logement prépayés nécessaires aux citoyens bélarussiens et ukrainiens séjournant sur le territoire, le nombre de touristes-commerçants fréquentant les bazars polonais a chuté brutalement. De nombreuses entreprises polonaises en ont subi les contrecoups, y compris les sociétés de transport par autocar, très actives sur ce marché (plus de 50 pour cent des lignes ont été suspendues au cours des premiers mois de l'année 1998).

En revanche, il est presque certain que l'adhésion à l'Union Européenne n'influencera pas de façon sensible la demande de liaisons à longue distance par autocar sur le marché intérieur. Le lent déclin de cette demande risque de se poursuivre, étant donné l'accroissement du parc automobile. Parallèlement, même si un plus grand nombre de transporteurs européens pénètrent ce marché, en offrant des services de meilleure qualité, la compétitivité du transport interurbain par autocar n'augmentera pas de façon sensible. En effet, le facteur qui limite le développement de cette activité demeurera lui aussi : le mauvais état des routes polonaises, et par conséquent la baisse de leur capacité. Jusqu'à la réalisation du réseau d'autoroutes (qui, selon les plans gouvernementaux ne se fera pas avant 2015, ce qui est déjà en soi une hypothèse irréaliste), les autocars devront rouler de plus en plus lentement sur les routes polonaises, et, du coup, deviendront de moins en moins compétitifs par rapport aux trains, plus rapides et plus confortables. Leur seul avantage restera leur tarif modique. Dans ce contexte, il semble probable que les sociétés étrangères s'intéresseront davantage à des marchés plus petits, comme celui de la République Tchèque ou de la Hongrie, où les routes sont en bien meilleur état.

Du point de vue législatif, la Pologne a déjà déployé des efforts importants pour s'aligner sur la réglementation de l'Union Européenne, comme en témoignent les nouvelles lois déjà mentionnées, promulguées en 1997, concernant les conditions requises pour les services de transport international et intérieur par autocar. Néanmoins, il est frappant de voir que la législation sur le transport routier évolue dans des sens quelque peu différents en Pologne et dans l'Union. Après la libéralisation totale du début des années 90, la réglementation polonaise est devenue plus restrictive, ce qui se comprend, étant donné la nécessité de mettre de l'ordre dans le marché, avec l'élimination nécessaire des entreprises de transport semi-légales, et l'amélioration de la qualité du service (y compris, en premier lieu, la sécurité des voyageurs). Au cours de la même période, dans un marché parvenu à maturité, la réglementation européenne, après un encadrement très strict, s'est graduellement assouplie afin de faire baisser les coûts et d'améliorer la compétitivité (dès 1988, la Commission des Communautés Européennes a proposé de réduire le temps minimum de repos journalier des chauffeurs de 12 à 11 heures). Dans le cas de certains pays, cette libéralisation était aussi demandée par les autorités pour favoriser le tourisme. En conclusion, alors qu'en Pologne, on observe une concentration du marché, en Europe occidentale la position de certains "géants de la route" (comme Eurolines) semble menacée. Cela étant, après l'adhésion de la Pologne à l'Union Européenne, le pays devra sans doute corriger certaines des solutions adoptées précédemment.

L'adhésion à l'Union entraînera une simplification sensible des procédures régissant les lignes internationales. Au lieu de devoir obtenir des licences auprès des pays de destination et de transit, il suffira d'avoir une autorisation (licence) délivrée par l'organisme décideur national. Si l'on prend en compte le fait que la majorité des règlements polonais sont déjà conformes aux normes occidentales, ceci pourrait relancer le développement du réseau. Dans le cas du transport intérieur, le problème posé n'est pas tant l'adoption que le respect des normes de l'Union (par exemple en ce qui concerne

l'état technique des véhicules). Il est permis de croire que bon nombre des transporteurs internationaux polonais sont plus ou moins prêts à affronter la concurrence étrangère (étant donné qu'ils doivent déjà à l'heure actuelle collaborer constamment avec des partenaires étrangers) ; les transporteurs intérieurs, en revanche, y sont moins bien préparés. En effet, si en dépit de la baisse de la demande, certaines sociétés d'Europe occidentale d'envergure financière importante (capables, par conséquent de maintenir les prix au plus bas pendant quelques années) décident de se positionner en force sur un segment donné du marché polonais, les entreprises PKS ne seront pas en mesure de leur faire face. Il est donc préférable que les entreprises PKS s'efforcent dès maintenant de conclure des accords de collaboration avec des partenaires stratégiques étrangers.

BIBLIOGRAPHIE

- Bakowski W. (1996) : Wizja rozwoju przedsiębiorstw PKS (Perspectives de développement des entreprises PKS ; en polonais). *Przegląd Komunikacyjny*, n° 10.
- Fiedorowicz K. : (1992) Międzynarodowe Powiązania Transportowe Polski (Liaisons de transport international en Pologne ; en polonais). Instytut Turystyki, Varsovie.
- Komornicki T. (1995) : Ruch osób i pojazdów na granicach Polski w latach 1990-1994 (Trafic de voyageurs et de véhicules franchissant les frontières polonaises de 1990 à 1994 ; en polonais). Opracowania tematyczne n° 152, Dział Analiz i Dokumentacji Europejskiej, Biuro Studiów i Analiz Kancelarii Senatu RP, Varsovie.
- Komornicki T. (1996) Liaisons par autocar entre la Pologne et les autres pays européens. *Transport Reviews*, 16, n° 2, pp.99-108.
- Latvijas statistas gadagramata 1997* (1997) (*Annuaire statistique letton 1997*, en letton). Latvijas republikas Valsts statistikas Komiteja, Riga.
- Lietuvos statistikas metraštis 1997 (1997) (*Annuaire statistique lituanien, 1997* ; en lituanien). Metodius Leidybiuis Centras, Vilnius.
- Lijewski T. (1986) : Geografia transportu Polski (Géographie du transport en Pologne ; en polonais). PWE, Varsovie.
- Mokrzyszczak H. (1995) : Organizacja rynku pasażerskich przewozów samochodowych w krajach UE (Organisation du marché du transport de voyageurs par automobile dans les pays de l'Union ; en polonais). *Przegląd Komunikacyjny*, n° 12.
- Pozniak S. (1996) : 50 lat of PKS - i co dalej? (50 ans de PKS – et maintenant ? ; en polonais). *Przegląd Komunikacyjny*, no.4.
- Rocznik...* (1978) : *Rocznik Statystyczny 1977* (*Annuaire statistique 1977* ; en polonais). GUS, Varsovie.
- Rocznik...* (1993) : *Rocznik Statystyczny 1992* (*Annuaire statistique 1992* ; en polonais). GUS, Varsovie.
- Rocznik...* (1997) : *Rocznik Statystyczny 1996* (*Annuaire statistique 1996* ; en polonais). GUS, Varsovie.
- Rossiyskii Statisticheskii Ezhegodnik 1996* (1996) (*Annuaire statistique russe 1996* ; en russe). Goskomsat Rossiyi, Moscou.

- Rozporządzenie... (1997a) : Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 28 listopada 1997r. w sprawie dodatkowych warunków do udzielania zezwolenia krajowym przedsiębiorcom na prowadzenie regularnej międzynarodowej komunikacji autobusowej, przewozów wahadlowych i okazjonalnych (Ordonnance du Ministère des Transports et de l'Économie maritime du 28 novembre 1997, sur les conditions supplémentaires requises pour habilitier des entrepreneurs nationaux à s'engager dans des services de transport régulier internationaux de transport par autocar, de services de navette et de services occasionnels ; en polonais). *Dziennik Ustaw*, n° 148, 990.
- Rozporządzenie... (1997b) : Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 3 grudnia 1997r. w sprawie określenia wysokości opłat za uprawnienia przewozowe w międzynarodowym transporcie drogowym, trybu ich wnoszenia oraz jednostek uprawnionych do ich pobierania (Ordonnance du Ministère des Transports et de l'Économie maritime du 3 décembre 1997, sur les droits perçus pour les licences de transport routier international, sur les modes de paiement des taxes, et sur les agences habilitées à les percevoir ; en polonais). *Dziennik Ustaw*, n° 148, 992.
- Rydzkowski W., Rolbiecki R. (1996) : Sytuacja przedsiębiorstw PKS po deregulacji samochodowego rynku transportowego (Situation des entreprises PKS après la déréglementation du marché du transport routier ; en polonais). *Przegląd Komunikacyjny*, 6.
- Statisticki Letopis 1997* (1997) (*Annuaire statistique 1997* ; en slovène). Statisticki Urad Republike Slovenije, Ljubljana.
- Statisticheski Godishchnik 1996* (1996) (*Annuaire statistique 1996* ; en bulgare). Natsionalen Statisticheski Institut, Sofia.
- Statistichniy Shchorichnik Ukraini 1996* (1997) (*Annuaire statistique 1996* ; en ukrainien). Ukrainska Entsyklopedia, Kiev.
- Swiatecki P. (1997) : Dwie nowe ustawy o transporcie drogowym [(1) i (2)] (Deux nouvelles lois sur le transport routier [(1) and (2)]; en polonais). *Przegląd Komunikacyjny*, n° 11 et n° 12.
- Trakhov S.A. (1997) : Transportnaia integratsiya i dezintegratsiya postsovietskogo prostranstva: izmieniye pasazhyrskikh svyazei posle raspada SSSR (Intégration et désintégration des transports dans l'espace post-soviétique : évolution des liaisons voyageurs après l'effondrement de l'URSS ; en russe). *Seriya Geograficheskaya*, n° 3, Moscou.
- Transport. Wyniki Działalności 1990* (1991) (*Transport. Rapport d'activité 1990* ; en polonais). GUS, Varsovie.
- Transport. Wyniki Działalności 1993* (1994) (*Transport. Rapport d'activité 1993* ; en polonais). GUS, Varsovie.
- Transport. Wyniki Działalności 1996* (1997) (*Transport. Rapport d'activité 1996* ; en polonais). GUS, Varsovie.
- Ustawa... (1997a) : Ustawa z dnia 2 sierpnia 1997r. o warunkach wykonywania międzynarodowego transportu drogowego (Loi du 2 août 1997 sur les conditions du transport international routier ; en polonais). *Dziennik Ustaw*, n° 106, 677.

Ustawa... (1997b): Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997r. o warunkach wykonywania krajowego drogowego przewozu osób (Loi du 29 août 1997 sur les conditions du transport national de voyageurs par la route ; en polonais). *Dziennik Ustaw*, n° 141, 942.

Zurkowski A. (1998) : PKP a “Polski Express” - trzy lata konkurencji (PKP et “Polski Express” – trois ans de concurrence ; en polonais). *Przegląd Komunikacyjny*, n° 4.

ROYAUME-UNI

Peter R. WHITE
Groupe d'Étude des Transports
Université de Westminster
Londres
Royaume-Uni

SOMMAIRE

1.	INTRODUCTION	87
2.	DÉFINITION DES TERMES “AUTOCAR” ET “EXPRESS”	87
2.1.	Par catégorie de véhicules.....	87
2.2.	Par type de services d’autobus et d’autocars interurbains	88
2.3.	Définition du service en fonction de la distance parcourue par les voyageurs.....	88
2.4.	En fonction de la longueur du trajet.....	89
2.5.	En fonction des règles fiscales applicables	89
2.6.	Services internationaux	90
2.7.	Enquêtes auprès des usagers	91
2.8.	Enquêtes routières ou cordon	91
2.9.	National Express, indicateur supplétif des tendances en Grande-Bretagne.....	92
3.	ÉVOLUTION DU MARCHÉ DES TRANSPORTS PAR AUTOCARS EN GRANDE-BRETAGNE, EN VOLUME.....	92
3.1.	Effets de la déréglementation intervenue en 1980.....	92
3.2.	Parts de marché des transports par autocars	94
4.	CONCURRENCE DES COMPAGNIES INDÉPENDANTES.....	95
5.	GROUPE NATIONAL EXPRESS	97
6.	ÉCOSSE.....	98
7.	COMPOSITION DES COÛTS.....	99
8.	CONCURRENCE AUTOCAR/TRAIN ET STRUCTURE DES PRIX.....	100
8.1.	Structure actuelle des prix.....	100
8.2.	Différence de prix et de durée des déplacements en train et en autocars	100
8.3.	Évolution des tarifs de National Express	102
9.	LIAISONS DIRECTES VERS LES AÉROPORTS.....	103
10.	GARES ROUTIÈRES	105
11.	SERVICES INTERNATIONAUX.....	106

12. ÉVOLUTIONS DANS LES AUTRES PAYS D'EUROPE.....	107
12.1. Grandes tendances.....	107
12.2. Exemples concernant d'autres pays	108
13. STRUCTURE DU RÉSEAU DE TRANSPORT PAR AUTOCARS ET ÉVOLUTION FUTURE EN GRANDE-BRETAGNE.....	108
14. ÉVOLUTION FUTURE EN EUROPE OCCIDENTALE	110
14.1. Problèmes d'interopérabilité et évolutions futures	110
14.2. Leçons à tirer de l'expérience britannique dans d'autres pays	111
15. REMERCIEMENTS.....	111
NOTES.....	112
TABLEAUX ET CARTES.....	114
BIBLIOGRAPHIE.....	121

Londres, juin 1998

1. INTRODUCTION

Cette étude décrit le rôle actuel des services d'autocars interurbains en Europe. Nous nous penchons d'abord sur la définition des véhicules et des types de services, ce qui met en évidence la nécessité de prendre en compte des services de nature différente pour comprendre parfaitement le rôle des transports par autocars. Nous mettons ensuite l'accent sur l'expérience de la Grande-Bretagne depuis la déréglementation intervenue en 1980, notamment en ce qui concerne l'évolution des services express réguliers. Dans la partie suivante, nous étudions le marché international entre la Grande-Bretagne et l'Europe, puis l'évolution du secteur des transports par autocars dans un certain nombre de pays du continent. Enfin, nous présentons les grandes perspectives de l'activité à la lumière de la présente analyse.

2. DÉFINITION DES TERMES “AUTOCAR” ET “EXPRESS”

2.1. Par catégorie de véhicules

Jusque récemment, en Grande-Bretagne, il n'existait pas de définition officielle du terme “autocar” en tant que type de véhicule particulier. Toutefois, dans le cadre de réglementation sur la limitation de la vitesse, il a été jugé nécessaire de définir ces véhicules afin de pouvoir leur imposer l'installation d'un dispositif limiteur de vitesse. Il s'agit donc de véhicules capables d'atteindre 100 km/h et d'un poids total en charge supérieur à 7.5 tonnes. Ils doivent être équipés d'un dispositif limiteur de vitesse réglé à 100 km/h (62 miles/h). Une dérogation partielle, portant cette vitesse limite à 105 km/h au maximum, s'applique jusqu'au 1er juillet 1999 aux véhicules immatriculés avant le 1er janvier 1988.

Concrètement, les véhicules généralement considérés comme des “autocars” par les exploitants et le public ne comportent pas d'impériale, ont une longueur allant jusqu'à 12 mètres, comportent environ 45 places assises (sièges de grande largeur et toilettes), ou bien un maximum de 53 places assises (sièges plus rapprochés). On trouve aussi des véhicules à impériale comprenant au moins 70 places assises. Ils sont souvent à trois essieux, dans la mesure où leur poids total en charge peut atteindre 24.4 tonnes (les véhicules non articulés à deux essieux sont limités à 17 tonnes pour les transports intérieurs, bien que ce poids total en charge maximum ait été porté à 18 tonnes en ce qui concerne les transports internationaux, consécutivement à l'expiration en Grande-Bretagne de la période de dérogation aux normes de la Communauté Européenne sur le poids des véhicules). Des véhicules articulés sans impériale pouvant atteindre 18 mètres de longueur sont également en circulation. Ailleurs en Europe, il n'est pas rare de rencontrer des véhicules non articulés de 15 mètres de longueur (en général sans impériale et à trois essieux), qui seront probablement mis en service en Grande-Bretagne le moment venu.

2.2. Par types de services d'autobus et d'autocars interurbains

Plusieurs catégories sont définies pour les services de transports internationaux au sein de l'Union Européenne (définitions en cours de révision). S'agissant des transports intérieurs, les définitions peuvent varier d'un pays à l'autre. Aux fins du présent rapport, nous retiendrons les grandes catégories suivantes (elles ne correspondent pas exactement aux définitions légales) :

1. Autocars express/interurbains réguliers de transports en commun, circulant suivant des horaires et un itinéraire fixes, accessibles à l'ensemble des usagers moyennant un tarif individuel.
2. Circuit à la journée : "circuit touristique" dont le prix comprend l'aller et le retour, à destination d'une station balnéaire, d'un parc d'attractions, etc.
3. Excursion : service comprenant un "circuit touristique" avec séjour d'une ou plusieurs nuits, dans lequel l'hébergement en hôtel fait partie d'un forfait proposé par la compagnie d'autocars ou par une agence de voyage.
4. Location à titre privé : un autocar est loué par une organisation (une association bénévole, par exemple) qui propose un voyage à ses membres. L'exploitant perçoit un paiement global auprès de l'organisation au lieu de faire payer chaque voyageur séparément.

2.3. Définition du service en fonction de la distance parcourue par les voyageurs

D'après la Loi sur les transports adoptée en Grande-Bretagne en 1980, le service est "express" lorsque tous les voyageurs sont transportés sur une distance d'au moins 30 miles (environ 48 kilomètres) sans arrêt. La Loi sur les transports de 1985 a ramené cette distance à 15 miles (24 kilomètres), les services réguliers qui transportent une partie de leurs voyageurs sur une distance plus courte étant définis comme "locaux". Cette Loi a également supprimé les distinctions entre les autres types de prestation ("circuits à la journée", "excursions" et "locations").

Les estimations les plus récentes concernant la Grande-Bretagne indiquent, dans la catégorie des autobus et autocars "autres" (services autres que "locaux"), que le nombre de véhicules-kilomètres parcourus a représenté 1 657 millions en 1998/99 et que les recettes se sont montées à 1 309 millions de livres sterling, soit environ 79 pence par kilomètre. Le coût moyen serait donc inférieur à ce chiffre. On estime que quelque 14 pour cent des véhicules-kilomètres et environ 17 pour cent des recettes correspondent à des "services express à grande distance" et que les déplacements de vacances et les excursions à la journée représentent 60 pour cent environ des services autres que "locaux" (DETR 1999). Par conséquent, les recettes imputables à la catégorie "express" s'établiraient à quelque 220 millions de livres sterling.

Les exploitants sont incités à déclarer les services qu'ils offrent dans la catégorie "services locaux" (c'est-à-dire à assurer un arrêt au moins tous les 15 miles, soit tous les 24 kilomètres), dans la mesure où la taxe sur les carburants est moins élevée dans ce cas de figure (le coût du carburant s'en trouve divisé par deux environ), alors qu'elle est due en totalité dans les autres. De nombreux services de banlieue, régionaux ou transversaux considérés par les usagers comme "express" sont en fait répertoriés parmi les services locaux. Dans certains cas, un service direct peut correspondre à la catégorie "express" sur la partie autoroute (pour laquelle aucune procédure de déclaration ne s'applique), mais être déclaré dans la catégorie des services "locaux" sur les autres types de routes empruntés (par exemple, un itinéraire Londres-Penzance peut être classé "express" jusqu'à Plymouth, puis "local" sur le reste du trajet).

2.4. En fonction de la longueur du trajet

Dans certains cas, la définition de la catégorie se rapporte à la longueur du trajet (à ne pas confondre avec la distance parcourue par les voyageurs). L'Union Européenne (article 4(3) du Règlement 3820/85) définit un trajet de plus de 50 kilomètres aux fins d'application de la réglementation sur la durée du travail relative aux conducteurs -- transposée dans la législation britannique sous l'intitulé Réglementations de 1986 sur la durée du travail applicable aux conducteurs (harmonisation avec les règles communautaires) (SI 1986 n° 1458). Dans le cas britannique, cet aspect est important, dans la mesure où les trajets réguliers plus courts sont soumis à la réglementation nationale sur la durée du travail chez les conducteurs, qui est moins stricte que celle prévue par l'Union Européenne du point de vue des heures travaillées (une pose toutes les 5.5 heures et non pas toutes les 4.5 heures, par exemple), mais aussi de l'âge minimum requis (18 ans au lieu de 21). En outre, les dispositions de l'Union Européenne s'appliquent généralement aux services internationaux régis par l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR).

Depuis de nombreuses années, en Grande-Bretagne, il est courant que les exploitants qui assurent des "liaisons régulières" interurbaines sur une distance supérieure à 50 kilomètres les déclarent sous la forme de plusieurs trajets en correspondance, chacun d'une longueur de moins de 50 kilomètres, de sorte que seule s'applique la législation nationale sur la durée du travail des chauffeurs. Dans les faits, ces derniers conduisent sur la totalité du parcours et la prestation est proposée aux usagers comme une liaison directe. Cette pratique est tacitement acceptée par les Commissaires aux Transports, auprès desquels les services sont déclarés en fonction de leur nature. Cela dit, elle a récemment été remise en question par la justice. L'entreprise Northumbria Motor Services assure la liaison Newcastle-Carlisle (un trajet de 80 kilomètres environ et de 2 heures 30) et l'avait déclarée sous la forme d'une série de trajets de moins de 50 kilomètres chacun. A la suite d'un procès intenté contre cette société, la formation restreinte siégeant en appel a estimé que cette pratique n'était pas autorisée dans ce cas de figure. Ce verdict n'est pas sans conséquences pour les exploitants qui procèdent de la même manière ailleurs en Grande-Bretagne.

Cette distinction ne s'exercera peut-être plus à l'avenir, les pouvoirs publics ayant fait savoir en novembre 1996 qu'ils prévoyaient d'abolir la réglementation spécifiquement britannique s'appliquant à la durée du travail des conducteurs, au profit de la réglementation de l'Union Européenne.

2.5. En fonction des règles fiscales applicables

La division entre les trajets de moins de 50 kilomètres et les autres influe également sur le niveau des taxes acquittées par les usagers en fonction du prix du billet. Dans deux cas, les transports en commun locaux se voient appliquer des taux de TVA moins élevés que les liaisons longue distance. En Allemagne, la TVA applicable aux premiers est de 7 pour cent, contre 15 pour cent (taux normal) dans le cas des trajets de plus de 50 kilomètres. En Italie, ces taux sont de 10 et 19 pour cent respectivement (Higginson, 1996). Au Royaume-Uni, la TVA n'est prélevée ni sur les itinéraires locaux, ni sur les liaisons longue distance. Ailleurs en Europe, il est rare qu'aucune taxe sur la valeur ajoutée ne soit prélevée.

2.6. Services internationaux

Dans le cas des liaisons internationales, conformément aux Règlements 684/92 et 2944/93 de l'Union Européenne, les définitions suivantes s'appliquent :

- a) "Réguliers" et "réguliers spécialisés" : services assurant le transport de voyageurs selon une fréquence et sur un trajet déterminés, les voyageurs pouvant être pris en charge et déposés à des arrêts préalablement fixés (au Royaume-Uni, les liaisons inférieures à 50 kilomètres, qui font l'objet d'une réglementation moins stricte en ce qui concerne la durée du travail applicable aux chauffeurs, constituent une sous-catégorie de ce type de services). Les services "réguliers spécialisés" sont destinés à une clientèle particulière, par exemple les scolaires.
- b) "Navettes" : services assurant de manière répétée le transport aller et retour de groupes de voyageurs constitués à l'avance, entre un point de départ et une destination unique (en général dans le cadre de voyages organisés, entre la zone de résidence des voyageurs et un lieu de séjour).
- c) "Occasionnels" : services dont la fréquence varie en fonction de la demande (ces services correspondent aux circuits, aux excursions et aux locations à titre privé en Grande-Bretagne).

Généralement, ces types de services internationaux demeurent strictement réglementés dans l'Union Européenne. Les services réguliers sont soumis à des licences pour des périodes allant jusqu'à cinq ans et nécessitent l'approbation des pays traversés et des pays de destination.

Le cabotage a été autorisé dans une certaine mesure, s'agissant des services réguliers, par le Règlement 2454/92, qui reste en application bien qu'il ait été annulé en 1994 par la Cour de Justice pour des raisons de procédure. Par la suite, la Commission a proposé de simplifier le Règlement 684/92 en libéralisant tous les services occasionnels et réguliers spécialisés, y compris ceux pour compte propre. Les catégories "navettes" et "occasionnels réguliers" devaient être supprimées. Cela devait faciliter l'utilisation de véhicules supplémentaires sur les itinéraires internationaux réguliers. La concurrence avec les transports ferroviaires ne devrait plus pouvoir être invoquée pour justifier le refus d'une autorisation. Suite aux dernières décisions adoptées dans l'Union Européenne, le cabotage est interdit en ce qui concerne les services strictement intérieurs (par exemple pour un exploitant britannique assurant un itinéraire entre deux villes allemandes), mais il est désormais autorisé dans le cadre des liaisons internationales (ainsi, une entreprise britannique qui assure le trajet Londres-Francfort via Cologne peut prendre des voyageurs en charge sur la portion Cologne-Francfort).

Une réforme globale, aux termes du Règlement 11/98, est entrée en vigueur à partir du 11 décembre 1998 et les dispositions relatives au cabotage prévues par le Règlement 2454/92 ont été remplacées par celles du Règlement 12/98. Une licence normalisée autorisant l'exploitation de véhicules de service public (liaisons nationales et internationales) a été instaurée en juin 1999.

2.7. Enquêtes auprès des usagers

Il est possible de recueillir des données auprès des exploitants (le nombre total de véhicules-kilomètres ou de voyageurs par an, par exemple). Cela dépend parfois de la réglementation (ainsi, en Grande-Bretagne, les exploitants ne sont pas tenus de fournir des chiffres sur le nombre de voyageurs, sauf dans le cas des services “locaux”). On peut établir une classification des données ainsi obtenues en fonction des catégories de services définies précédemment.

Dans d’autres cas, une image beaucoup plus fidèle de la répartition entre modes de transport est parfois obtenue au moyen d’enquêtes auprès des ménages couvrant la totalité de ces modes dans les mêmes conditions. Cependant, la classification des services dépend dès lors de la perception des usagers, qui ne correspond pas toujours exactement aux définitions des exploitants ou aux définitions légales.

En Grande-Bretagne, l’Enquête sur les transports longue distance (LDTS), réalisée dans les années 70, portait sur tous les déplacements de plus de 25 miles (40 kilomètres). Par la suite, des données similaires ont été collectées dans le cadre de l’Enquête nationale sur les transports (NTS), la définition des prestations “longue distance” étant modifiée à partir de 1989/1991, et s’appliquant désormais aux trajets de plus de 50 miles (80 kilomètres). Jusqu’au début de 1992, cette enquête nationale s’intéressait à la distance, au mode de transport, etc., de chaque déplacement effectué (il était donc possible d’estimer leur fréquence et la distribution des parts de marché entre modes de transport pour l’ensemble des voyages longue distance), mais pas aux provenances et aux destinations. Depuis le début de 1992, des données sont collectées sur ces dernières, la codification se faisant au niveau des Comtés. De surcroît, il est demandé aux usagers de se souvenir des trajets longue distance qu’ils ont effectués dans les trois semaines précédant celle où ils doivent énumérer tous leurs déplacements (toutes distances confondues). Les données portent ainsi sur quatre semaines en tout, d’où un échantillon plus grand. Néanmoins, le nombre total de voyages longue distance répertoriés est relativement petit et il s’avérerait nécessaire d’agréger les chiffres sur plusieurs années pour obtenir des résultats éloquentes. L’enquête NTS s’appuie sur les catégories suivantes : “car”, “autocar et autocar express”, “autocar d’excursion et de circuit” et “autres privés”. Le terme “car” renvoie *grosso modo* aux services locaux réguliers. Un autocar loué à titre privé peut être classé dans la catégorie “excursions/circuits”.

Compte tenu de la taille totale de l’échantillon, les données collectées à l’échelon des comtés ne sont pas statistiquement significatives. Toutefois, il est possible de regrouper les déplacements par régions telles qu’elles sont définies aux fins d’aménagement du territoire, dans le but d’obtenir des estimations révélatrices de la part de marché des transports par autocars (environ 8 pour cent de l’ensemble des voyages de plus de 100 miles). Le Tableau 1 fournit des exemples de données de cette nature.

2.8. Enquêtes routières ou cordon

L’utilisation des autocars peut aussi être estimée au moyen de comptages le long des routes, le trafic étant classé en fonction du type de véhicule et éventuellement en fonction de leur occupation. Il n’est pas toujours possible, en l’occurrence, de distinguer les types de services, à moins de disposer d’informations précises à l’échelle locale (ce qui est le cas en ce qui concerne les enquêtes sur les autocars circulant dans le centre de Londres, qui distinguent les véhicules affectés aux transports de

banlieue et régionaux, les express longue distance, les bus touristiques londoniens et une catégorie "autres"). Le plus souvent, il est impossible d'arrêter le véhicule pour interroger les voyageurs, notamment si le comptage porte sur la circulation autoroutière.

Ces enquêtes permettent néanmoins de dégager les grandes tendances de la circulation des autocars : ainsi, en Grande-Bretagne, le trafic des autocars et des autobus a augmenté de 54 pour cent entre 1978 et 1986, suite à la déréglementation du secteur intervenue en 1980.

Dans certains cas, une frontière nationale ou un obstacle naturel peut constituer une ligne cordon qui facilite la collecte des données de ce type et qui permet même parfois non seulement de compter les véhicules mais aussi d'interroger les voyageurs. Le caractère insulaire de la Grande-Bretagne est en l'occurrence un atout évident. Les consultants au service d'Eurotunnel ont par exemple évalué l'ensemble du marché transmanche, pour tous les modes de transport (voir section 10). L'Enquête sur les voyages internationaux (IPS), dans le cadre de laquelle tous les voyageurs quittant la Grande-Bretagne ou y arrivant sont interrogés, permet également de procéder à des estimations de ce type.

2.9. National Express, indicateur supplétif des tendances en Grande-Bretagne

Ainsi qu'il est indiqué plus haut (section 2.3), les recettes totales des services express en Grande-Bretagne ont avoisiné 220 millions de livres sterling en 1998/1999. Étant donné que les recettes de la compagnie National Express (NE) (pour toutes ses activités de transport par autocar) étaient de 164 millions de livres sterling pour l'année civile 1998 (National Express 1999), sa part dans le total des recettes est d'environ 73 pour cent, compte tenu des effets de l'inclusion des services enregistrés comme "locaux" et de certaines activités menées à l'échelle européenne. Il est toutefois probable que sa part de marché sur toute l'année dépasse ce pourcentage, car la plupart des activités indépendantes sont de nature saisonnière. Par conséquent, on peut raisonnablement considérer les totaux de voyageurs de NE comme représentatifs des tendances de l'ensemble du transport par autocar express en Grande-Bretagne.

3. ÉVOLUTION DU MARCHÉ DES TRANSPORTS PAR AUTOCARS EN GRANDE-BRETAGNE, EN VOLUME

3.1. Effets de la déréglementation intervenue en 1980

La Loi de 1980 sur les transports a supprimé la plupart des réglementations qui s'appliquaient auparavant aux services d'autocars express, d'excursions et de circuits touristiques en Grande-Bretagne. Cette réforme a eu des répercussions considérables. L'évolution des services réguliers longue distance est à cet égard la plus intéressante. En 1985, le nombre total de déplacements avait augmenté de 50 pour cent environ (Robbins et White, 1986). Cette tendance est à rapprocher du renforcement de la concurrence par les prix (entre compagnies d'autocars et entre l'autocar et le train), de l'augmentation des fréquences, de la diminution de la durée des trajets imputable à une meilleure utilisation du réseau autoroutier et de l'amélioration de la qualité des prestations (boissons fraîches servies à bord, par exemple). Cependant, on peut considérer que la concurrence entre compagnies d'autocars a été moins forte que prévu. National Express, qui s'arrogé

70 à 80 pour cent du marché, est demeuré le principal exploitant. Sa prédominance s'est accrue à la faveur de la reprise de Scottish Citylink en 1993 et aucune autre compagnie ne peut rivaliser avec elle sur la totalité de son réseau, même si certains exploitants lui livrent une concurrence acharnée sur certains itinéraires.

La Loi de 1980 a également créé la possibilité d'exploiter des services d'autocars pour les "navetteurs" des banlieues à Londres, les services assurant le transport de l'ensemble de leurs voyageurs sur une distance supérieure à 30 miles ayant été déréglementés. Ce secteur s'est développé moins vite que celui des transports longue distance, mais sa croissance a été stimulée par les grèves des chemins de fer de 1982. L'activité s'est principalement axée sur les couloirs à destination du Nord du Kent et du Sud de l'Essex (où prédominent les voyageurs à bas revenu et où les services de chemin de fer sont de médiocre qualité), et sur le couloir de l'autoroute M4 vers l'Ouest (l'accès à cette autoroute étant plus facile). En 1986, plus de 400 autocars entraient dans le centre de Londres aux heures de pointe du matin, mais ils ne représentaient que 1 à 2 pour cent du trafic "banlieue" total.

Si l'on se réfère à National Express, 1985 peut être considérée comme une année record pour les transports par autocars. Le Tableau 2 indique le nombre de déplacements effectués sur le réseau de cette compagnie. On constate une diminution régulière à partir du milieu des années 70, le nombre de déplacements s'établissant à un peu plus de 9 millions en 1980. Une augmentation rapide est enregistrée au début des années 80, le point culminant étant atteint en 1985 (environ 15.4 millions). Les chiffres retombent ensuite à 10.5 millions en 1992 et à 9.8 millions en 1993. On observe une remontée à 10.9 millions en 1994, que National Express attribue à hauteur de 0.4 million à une grève du personnel des chemins de fer pendant l'été, le solde de la progression étant imputé à l'arrivée de clients nouveaux (Transit, 1995). La demande a augmenté d'environ 6 pour cent par an en 1995 et 1996, et de 3 pour cent entre 1996 et 1997.

En 1998, approximativement 12 millions de voyageurs ont été transportés sur le réseau exploité directement sous la marque "National Express" en Angleterre et au Pays de Galles (définition utilisée précédemment), y compris sur les liaisons longue distance dites "Flightlink", qui desservent les principaux aéroports. Ce résultat reste légèrement inférieur à ceux du milieu des années 80, où le nombre de voyageurs transportés avait culminé. Si l'on inclut les autres activités de transport par autocars du groupe National Express en Grande-Bretagne -- Citylink (à l'intérieur de l'Écosse), Speedlink (services régionaux vers les aéroports du Sud-Est de l'Angleterre) et sa participation aux liaisons internationales de la compagnie Eurolines --, le total s'est monté à 17.7 millions (National Express, 1999, p. 4).

Les autres sources font état d'une évolution similaire entre le milieu des années 80 et le début des années 90. Une étude sur la circulation des autocars dans le centre de Londres a été conduite de manière assez cohérente entre 1986 et 1994 pour le compte de la Direction des Statistiques du Ministère des Transports. Des enquêtes routières ont été effectuées tous les étés, par catégorie de services (banlieue/rapide avec un nombre limité d'arrêts express longue distance, excursions en général, autres). Le Tableau 3 reprend les résultats d'une enquête cordon relative au centre de la capitale (qui prenait en compte les principaux axes empruntés par les autocars) effectuée jusqu'en 1994. On constate aisément que le trafic express culmine en 1986, avant de diminuer. Le trafic banlieue suit la même évolution, mais se redresse quelque peu en 1994.

Le nombre de départs d'autocars de la gare routière de Victoria, à Londres, est passé de 128 000 en 1979 à 284 000 en 1984, après quoi il a baissé chaque année, atteignant 152 000 en 1991. Il a de nouveau progressé à partir de 1992, en partie en raison de l'augmentation du nombre de

compagnies représentées et, plus récemment, d'un léger accroissement de l'activité. Il a ainsi atteint 176 000 en 1996/1997. D'après les prévisions, il devrait globalement se stabiliser à ce niveau (London Transport, 1998).

La première phase de développement des transports express longue distance, au début des années 80, était en grande partie imputable aux facteurs suivants : les compagnies ont accru la fréquence sur les itinéraires longs ; les autocars empruntent plus souvent les autoroutes pour rouler plus vite ; les prix ont diminué de 50 pour cent environ juste après la déréglementation ; et les voyageurs utilisent plus volontiers ce moyen de transport qu'auparavant.

3.2. Parts de marché des transports par autocars

En 1994, National Express a transporté environ 10 millions de voyageurs, tandis que le réseau "InterCity" de British Rail, qui n'existe plus aujourd'hui, en a transporté à peu près 60 millions. Cependant, la longueur moyenne des déplacements assurés par National Express était probablement légèrement supérieure (le réseau InterCity de British Rail comprenait la liaison Gatwick-Londres et de nombreux trains de banlieue desservant la capitale, par exemple). De ce fait, en termes de voyageurs-kilomètres, la compagnie s'est arrogée une part légèrement plus grande du marché route/rail longue distance que ne le laisse penser le nombre de voyageurs transportés : environ 2 700 millions de voyageurs-kilomètres en 1994 (Dick, 1994), contre 12 200 millions pour le réseau InterCity en 1993/1994.

Il est quelque peu difficile d'évaluer la place qu'occupent les autocars express par rapport à l'ensemble des modes de transport sur certains axes. Toutefois, il est possible d'établir une comparaison entre les résultats de l'enquête NTS et ceux d'une étude concernant les couloirs reliant le Sud-Est aux autres régions (Tableau 1). La part de marché des transports par autocars, de 8 pour cent en moyenne, est constituée à hauteur de 3 pour cent environ par les services express réguliers (assurés principalement par National Express) et, pour le reste, par les circuits, les excursions et les locations à titre privé.

La part de marché des transports par autocars est également de 8 pour cent sur l'ensemble des déplacements de plus de 100 miles effectués en Grande-Bretagne en 1992-1994, y compris les itinéraires interrégionaux autres que ceux desservant le Sud-Est (NTS 1992-1994, Tableau 8.2). Par ailleurs, on ne s'étonnera pas de constater, comme le confirme l'enquête NTS, que les transports par autocars enregistrent des variations saisonnières relativement sensibles. Par rapport à un indice mensuel moyen 100, les distances parcourues en autobus locaux s'échelonnent entre 88 (décembre) et 117 (octobre), alors qu'elles varient entre 52 (février) et 151 (août) en ce qui concerne les autocars express. Dans le cas des excursions et des circuits, l'écart est encore plus grand : 21 en janvier contre 302 en août. S'agissant des jours de la semaine, on enregistre en moyenne, sur l'année, une plus grande fréquentation les fins de semaine (indice 130 environ pour les autocars express, et 150 pour les excursions et les circuits), alors que les autobus locaux transportent moins de voyageurs ces jours-là (NTS 1994-1996, Tableaux 4.2 et 4.60).

Il convient de noter que les voyages effectués par les non-résidents ne sont pas comptabilisés dans les statistiques. Ceux-ci représentent environ 5 pour cent des voyageurs transportés par National Express, mais pourraient représenter un pourcentage plus important dans le cas des véhicules loués à titre privé ou participant à des circuits organisés par d'autres compagnies, dont certaines sont spécialisées dans la prise en charge de groupes de touristes à leur arrivée dans les grands aéroports.

La part de marché global des transports par autocars est passée de 10 pour cent au milieu des années 70 à 8 pour cent au début des années 90, mais il ne faut pas oublier qu'en valeur absolue, le marché longue distance dans son ensemble s'est considérablement développé. Le secteur des transports par autocars a cédé du terrain sur tous les axes, sauf sur les itinéraires à destination et en provenance de l'Écosse, sur lequel il a gagné des parts de marché, probablement du fait d'une concurrence par les prix exceptionnellement vive.

Cependant, malgré l'amélioration de la qualité des prestations, l'autocar a très peu progressé sur le marché des déplacements professionnels pour le compte d'un employeur. L'enquête sur les voyageurs embarquant à la gare routière de Victoria, menée dans le cadre des enquêtes sur les transports dans l'agglomération londonienne conduites en 1991 (London Research Centre, 1994) a donné des résultats très proches de ceux de nos propres études, réalisées au début des années 80, le principal motif de déplacement (quelque 44 pour cent des voyageurs) étant la "visite à des amis ou à la famille". Le Tableau 4 fournit de plus amples détails à ce sujet et établit une comparaison avec les résultats obtenus en la matière par l'enquête NTS (qui s'appuie sur un échantillon national). D'après cette dernière, les voyages de vacances représentent un pourcentage plus élevé (42 pour cent) et les "visites à des amis ou à la famille" un pourcentage plus faible (20 pour cent), mais cela est certainement dû en grande partie au fait que dans l'enquête NTS, cette dernière catégorie est remplacée par le motif "vacances" dès lors que le séjour s'étend sur plus de trois nuits. Selon les études réalisées par la *British Tourist Authority* sur les voyages touristiques intérieurs, les services d'autocars et d'autobus ont représenté environ 3 pour cent de l'ensemble des déplacements impliquant un séjour d'une nuit, quel qu'en soit le motif, en 1995, les excursions en autocars formant 5 pour cent supplémentaires (les autres moyens de transport importants sont en l'occurrence la voiture -- 80 pour cent -- et le train -- 7 pour cent). Cependant, la part de marché des transports par autobus et autocars est plus grande dans le cas des visites aux amis et à la famille.

4. CONCURRENCE DES COMPAGNIES INDÉPENDANTES

Au premier jour de la déréglementation, en octobre 1980, un consortium de compagnies indépendantes, British Coachways, a mis en place des services concurrents de ceux de National Express sur les grands axes essentiels, mais s'est révélé dans l'incapacité d'assurer une fréquence des départs aussi élevée. Par ailleurs, National Express a aligné ses prix sur ceux de British Coachways, les réduisant parfois de 50 pour cent, notamment sur les itinéraires principaux desservant Londres. Robbins et White (1986) fournissent des informations supplémentaires à ce sujet et Doganis et White (1990) décrivent l'évolution ultérieure de la situation. Les prix ont également diminué sur les principaux itinéraires transversaux et sur les autres services desservant Londres. National Express a été avantagé par le nombre supérieur de ses points de vente et par les moyens d'accès aux gares routières, notamment à celle de Victoria, dans la capitale. Le nom de la compagnie était déjà connu dans tout le Royaume-Uni et contrairement à British Coachways, elle a bénéficié de la publicité en faveur des transports par autocars en général. Le consortium indépendant s'est peu à peu démantelé et a cessé ses activités en janvier 1983.

Thompson et Whitfield (1995) estiment que la "prime à celui déjà en place" équivaut pour National Express à une différence de prix de 6 à 8 pour cent.

La concurrence des compagnies indépendantes reste vive sur certains axes, mais aucun exploitant ne s'est montré en mesure, individuellement, de créer un réseau rival à proprement parler de celui de National Express. Dans le passé récent, la concurrence sur les services fonctionnant toute l'année s'est principalement concentrée sur les couloirs suivants :

- Londres - M3 - Poole (par la compagnie Excelsior, de Bournemouth, seule rescapée du consortium British Coachways, reprise par National Express qui l'a intégrée à son réseau "Flightlink", en février 1998).
- Londres - M4 - Bristol - Somerset (trois exploitants, qui n'en forment plus que deux aujourd'hui).
- Londres - Leeds/axes Nord-Est (service interrompu).
- Londres - Glasgow/Édimbourg. Cet itinéraire long offre le grand avantage de pouvoir utiliser les véhicules de façon très intensive (aller dans la journée et retour dans la nuit). Plusieurs compagnies se sont succédées sur cette liaison. A l'heure actuelle, elle est assurée par un exploitant "indépendant".

La Carte 1 rend compte des services indépendants quotidiens proposés actuellement toute l'année, et qui font concurrence à National Express (à l'époque, la compagnie indépendante la plus importante, Cambridge Coach Services (CCS), exploitait un réseau qui complétait celui de National Express plus qu'il ne rivalisait avec lui ; il n'est donc pas représenté sur la carte. En tout état de cause, il a été racheté par National Express en novembre 1999). La Carte 2 représente schématiquement le réseau National Express et signale les services "Flightlink" et "Citylink". Les services "Shuttle" sont exploités sur certains itinéraires desservant Londres : il est inutile de prendre une réservation et les voyageurs achètent leur billet directement auprès du chauffeur.

Jusqu'en mars 1996, la concurrence des services "Flightlink" a été particulièrement vive sur les itinéraires reliant les West Midlands aux aéroports d'Heathrow et de Gatwick, ainsi qu'en direction du Nord vers l'aéroport de Manchester (350 000 voyageurs par an). Ces services sont désormais exploités par National Express, bien qu'ils soient commercialisés sous une marque distincte.

Ces dernières années, c'est entre National Express et la compagnie de Liverpool Express Travel Ltd. que la concurrence entre réseaux a été la plus acharnée. Cette deuxième société a assuré plusieurs liaisons entre le Nord-Ouest et Londres de septembre 1994 à juin 1995. Auparavant sous-traitante de National Express, Express Travel Ltd s'en est émancipée mais a connu des difficultés de commercialisation. Il s'agit en la matière de l'expérience la plus importante. Aujourd'hui, la compagnie est redevenue sous-traitante de National Express. S'agissant des services reliant le Yorkshire et Londres, une expérience similaire a récemment été tentée. Dans le cas des liaisons avec Birmingham et le Yorkshire, auparavant exploitées par des compagnies indépendantes et désormais par National Express, la marque et l'image sont restées distinctes et différencient les services de ceux du réseau National Express. Néanmoins, la marque utilisée sert désormais à identifier plutôt certains types de services ("Shuttle", par exemple) que des itinéraires particuliers.

Il arrive que des compagnies indépendantes occupent une position dominante, National Express n'assurant qu'un nombre très limité de services, voire aucun (liaison Gatwick - Heathrow - Stansted - Cambridge de CCS, par exemple). Outre le développement des services longue distance, on enregistre une progression sensible des prestations au niveau régional, notamment entre Londres et Oxford, sur l'autoroute M40 (deux exploitants proposent un départ toutes les vingt minutes ; l'un d'eux réduit l'intervalle à dix minutes aux heures de pointe), et en Irlande du Nord, où la compagnie Ulsterbus a étendu son réseau "Goldline". Le groupe Stagecoach, tout en se désengageant des liaisons express

longue distance, développe des services régionaux rapides assurés par des filiales locales dans plusieurs régions d'Angleterre et d'Écosse. La fréquentation de ces lignes a augmenté de 75 pour cent entre avril et octobre 1996, ce qui explique au premier chef la progression nette de 1.5 pour cent du nombre de voyageurs sur l'ensemble du réseau d'autobus et d'autocars de Stagecoach. Ainsi, en Écosse, ces services ont transporté plus de voyageurs en 1995/1996 (2.7 millions) que le réseau Citylink (2.2 millions), mais sur des distances plus courtes (Commissions des monopoles et des fusions, 1997a).

5. GROUPE NATIONAL EXPRESS

Au moment de la déréglementation de 1980, National Express était le nom commercial de l'ensemble des liaisons proposées par les compagnies d'autobus et d'autocars chapeautées par la National Bus Company (NBC). National Express a ensuite changé de statut pour devenir une société distincte et, à l'occasion de la privatisation de NBC, elle a été rachetée par ses dirigeants en 1988. Après un important changement d'actionnariat, elle a été cotée en 1992. National Express Group plc (NEG) est la société holding. National Express Ltd (NEL) est sa filiale la plus importante et exploite le réseau express (les autres compagnies d'autocars filialisées sont : Citylink, qui assure les liaisons express à l'intérieur de l'Écosse ; Speedlink Ltd, qui exploite les lignes desservant les aéroports ; Eurolines, qui propose des services d'autocars réguliers internationaux ; et Polski Express, qui détient un réseau en Pologne). Le groupe a étendu ses activités aux transports locaux par autobus en rachetant Travel West Midlands (TWM) et d'autres compagnies en Grande-Bretagne et en Amérique du Nord. NEG exploite aussi des transports ferroviaires en tant que titulaire de cinq franchises sur des liaisons voyageurs privatisées (il s'agit du plus grand nombre de franchises détenues par un seul et même franchisé). En outre, elle partage avec British Airways l'exploitation du tronçon britannique de la liaison ferroviaire "Eurostar", qui dessert Paris et Bruxelles, entre autres, via le Tunnel sous la Manche.

En 1998, le chiffre d'affaires total de National Express s'est élevé à 1 313 millions de livres sterling environ et son bénéfice d'exploitation, déduction faite de coûts exceptionnels, à 84 millions. Sur ces totaux, respectivement quelque 164 millions et 19 millions (soit une marge de 6 pour cent), proviennent des services d'autocars express (y compris ceux assurés par Eurolines, Speedlink et Citylink). Cependant, le ratio bénéfice/chiffre d'affaires de TWM et des compagnies proposant des liaisons urbaines par autobus est sensiblement plus élevé (22 pour cent). Les dessertes des aéroports affichent elles aussi un meilleur résultat financier compte tenu de leur chiffre d'affaires (38 pour cent de marge). (National Express, 1999, pp. 26-27).

La reprise de TWM a permis de rééquilibrer les activités, le groupe étant surtout moins tributaire qu'auparavant des fluctuations saisonnières de ses recettes, inhérentes aux transports par autocars. La marge beaucoup plus faible des transports par train (1.8 pour cent) est dans la moyenne des activités ferroviaires en franchises en Grande-Bretagne (White, 1998). Néanmoins, l'investissement requis est minime et la majeure partie de l'actif est loué (matériel roulant) ou payé sous la forme de redevances d'accès (voies). En tout état de cause, dans la situation actuelle, le principal exploitant de transports par autocars tire la plus grosse partie de son chiffre d'affaires de ses activités ferroviaires.

NEL ne possède que six véhicules, la vaste majorité des autocars de la flotte, reconnaissables à leur couleur blanche, étant loués aux autres exploitants (dits “exploitants partenaires”) à un prix qui varie avec la distance. Aux yeux du voyageur, il n’existe qu’un seul réseau. Environ 45 exploitants, qui détiennent entre 450 et 500 véhicules à peu près, font office de sous-traitants. Les véhicules en question ne doivent pas avoir plus de sept ans. En été, lorsque l’activité augmente, la compagnie loue pour les samedis et les jours fériés jusqu’à 900 ou 1 000 autocars auprès de 60 exploitants environ.

6. ÉCOSSE

La situation est quelque peu différente en Écosse. Au moment de la déréglementation, le Scottish Bus Group (SBG) exploitait en général les liaisons entre Londres et les grandes villes écossaises, les autres agglomérations anglaises étant desservies conjointement par National Express et par SBG. En dépit d’une extension considérable du réseau autoroutier, les services d’autocars express ont très peu évolué en Écosse. Le rôle des exploitants indépendants s’est accru : ils assurent des liaisons à destination de Londres et en ont créé de nouvelles à l’intérieur de l’Écosse, notamment sur les axes Glasgow/Édimbourg - Perth - Dundee - Aberdeen et Perth - Inverness. Par la suite, SBG a confié ses liaisons entre Londres et l’Écosse et à l’intérieur de l’Écosse à sa filiale “Citylink”, qui jouait le même rôle que National Express en Angleterre et au Pays de Galles. Cette société distincte a été créée en 1982 et, à l’instar de National Express, elle sous-traitait ses prestations à d’autres exploitants.

La concurrence entre National Express et Citylink est restée minimale jusqu’en 1989, date à laquelle la première a racheté les activités autocars express longue distance du groupe Stagecoach. Elle est alors devenue rivale de Citylink en Écosse et sur les liaisons desservant Londres. Une période de vive concurrence entre ces deux grands réseaux a suivi. Citylink a été privatisée dans le cadre d’un rachat par ses dirigeants et ses salariés en 1990 sous le nom de “Saltire”. Toutefois, elle n’est pas parvenue à faire face à sa concurrente. En mai 1993, Citylink a été rachetée par National Express et les activités ont été restructurées. National Express a dès lors très nettement dominé ce marché déréglementé.

Après la fusion de National Express Group et de Saltire Holdings, un rapport a été rendu par la Commission des monopoles et des fusions (1994). Il a été conclu que la concurrence s’exerçait principalement entre l’autocar et le train, notamment sur le terrain des prix, et que la fusion avait permis aux deux exploitants d’éviter des pertes sur les liaisons desservant Londres. Le rapport contient beaucoup d’autres informations utiles sur le marché des transports par autocars, non publiées par ailleurs.

Suite à l’attribution d’une franchise de Scotrail à NEG au 1er avril 1997, de nouveaux problèmes de concurrence se sont posés et une enquête a été conduite par la Commission des monopoles et des fusions (1997a). Il en ressortait que les règles de concurrence étaient respectées, mais le rapport recommandait à NEG de se séparer de Citylink pour que les usagers ne risquent pas d’être lésés ultérieurement. La compagnie a donc été vendue en juin 1988.

Au début des années 80, la concurrence des exploitants indépendants a été très vive à l’intérieur de l’Écosse, car ils ont été plus prompts à créer de nouvelles liaisons. Néanmoins, ce phénomène a été de courte durée et la principale compagnie indépendante d’autocars express réguliers (Skye-ways) appartient désormais en partie à Citylink.

7. COMPOSITION DES COÛTS

Peu de données ont été publiées sur les coûts totaux et sur leur composition. Toutefois, il est possible de procéder à des estimations à partir des coûts connus (salaires des conducteurs, carburants, achat ou location de véhicules, entre autres). Dans le cas britannique, nous avons généralement pris en considération les coûts suivants :

- Coût d'investissement par véhicule : 135 000 livres sterling (spécifications normales) ou 198 000 livres sterling (spécifications spéciales).
- Durée d'utilisation des véhicules : 8 ans (dépréciation selon la règle de l'amortissement linéaire, avec l'hypothèse d'une valeur résiduelle d'un tiers).
- Coût de main-d'œuvre (conducteurs) : 7 livres par heure.
- Consommation de carburant : 20 litres pour 100 kilomètres.
- Frais d'entretien : 8 pence par véhicule-kilomètre.

Il est possible de démontrer que le coût par véhicule-kilomètre (y compris l'amortissement et des intérêts à 10 pour cent) s'établit entre 1.25 et 1.60 livre environ (suivant les spécifications du véhicule) pour un taux d'utilisation de 25 000 kilomètres par an, mais est ramené entre 0.50 et 0.60 livre à partir de 100 000 kilomètres par an et entre 0.45 et 0.50 livre à partir de 150 000 kilomètres par an. En comparaison avec les services d'autobus locaux, les coûts de main-d'œuvre liés à la rémunération des conducteurs sont nettement inférieurs (compte tenu des vitesses moyennes plus élevées), mais le poste investissement est beaucoup plus lourd (en raison de la meilleure qualité des véhicules). La situation est probablement similaire dans les autres pays européens, à ceci près que les coûts de main-d'œuvre y sont certainement supérieurs.

Il est donc essentiel d'accroître le taux d'utilisation des véhicules pour faire diminuer les coûts. Il est sans doute impossible de réaliser des économies d'échelle à proprement parler (c'est-à-dire d'abaisser le coût par véhicule-kilomètre en augmentant la taille de l'entreprise), mais les grandes compagnies peuvent être considérablement avantagées dès lors qu'elles accroissent le taux d'utilisation en prolongeant la période de l'année pendant laquelle elles proposent des excursions et des locations à titre privé, et en mettant sur pied des liaisons longue distance interconnectées. Le taux d'occupation des véhicules peut aussi être accru grâce à l'amélioration des techniques de vente, à la multiplication des points de vente et à la délivrance de billets valables pour un trajet complet sur un même réseau.

Compte tenu des frais généraux de gestion, les coûts moyens sont probablement légèrement plus élevés que nous ne l'avons indiqué ci-dessus. Ils peuvent aussi être augmentés par les frais d'hébergement des équipages dans le cadre des excursions de plus d'une journée ou des liaisons régulières sur des distances plus longues. Ainsi, National Express fait état d'un coût moyen d'environ 70 pence par kilomètre.

8. CONCURRENCE AUTOCAR/TRAIN ET STRUCTURE DES PRIX

8.1. Structure actuelle des prix

Sur les longs itinéraires desservant Londres, l'autocar express est toujours à même de constituer la meilleure solution après le train, dans la mesure où il offre un service moins rapide mais moins cher.

En 1996, la recette moyenne par voyageur de National Express s'établissait à peu près à 10 livres, contre 13 environ pour l'ancien réseau InterCity de British Rail. Cependant, comme nous le signalions auparavant, la distance parcourue par chaque voyageur National Express est en général plus longue, d'où une plus grande différence sur les recettes calculées en voyageur-kilomètre. Généralement, sur des liaisons équivalentes, le prix du billet d'autocar est de 30 pour cent inférieur à celui du billet British Rail. D'ailleurs, il s'agit de l'objectif que s'est officiellement fixé National Express en octobre 1993.

Les compagnies ferroviaires et d'autocars appliquent désormais la même politique de prix, en vertu de laquelle les tarifs les plus élevés sont en général pratiqués les jours où l'activité est la plus intense (en l'occurrence les vendredis, les samedis de la haute saison estivale et en période de vacances). Les autres jours, les tarifs sont plus bas. Dans le cas du train, il existe aussi des pointes sensibles du lundi au vendredi en raison des déplacements professionnels et des migrations journalières. Ainsi, le tarif réduit "Saver" s'applique généralement toute la semaine, sauf aux heures de pointe sur les liaisons les plus fréquentées et le prix spécial "Supersaver" n'est pas pratiqué le vendredi (les compagnies ne sont pas tenues de proposer ce dernier suite à la privatisation des chemins de fer et certains franchisés l'ont abandonné).

Depuis quelque temps, les compagnies de chemin de fer multiplient les tarifs proposés aux usagers et adoptent certaines des méthodes de "gestion du rendement" en vigueur dans le secteur aérien. Des tarifs "Apex" (billets à tarif réduit en quantité limitée, à réserver à l'avance) sont désormais pratiqués sur la plupart des grandes liaisons et sont souvent très proches de ceux que proposaient auparavant les compagnies d'autocars.

National Express suit la même politique : son tarif normal est applicable tous les jours, mais le tarif "économique", plus bas, n'est pas valable les vendredis et les samedis de la haute saison estivale. En novembre 1993, la compagnie a créé un tarif "réservation", qui offre des réductions substantielles, à condition que les billets soient achetés au moins sept jours à l'avance. L'objectif était de maintenir l'écart de prix global de 7 pour cent par rapport au train, suite à l'adoption par ce dernier de son tarif "Apex" (cf. ci-dessus). La carte "Coachcard" donne droit à des réductions d'environ 30 pour cent (sauf sur le tarif "réservation") aux personnes de 50 ans et plus et entre 16 et 25 ans, dans les mêmes conditions que les cartes de réduction sur les billets de train.

8.2. Différence de prix et de durée des déplacements en train et en autocars

Nous avons étudié un échantillon de prix aller-retour au départ de Londres vers certaines grandes destinations¹ pour mettre en lumière la différence avec le train et la tendance des tarifs réels des transports par autocars express. Nous avons comparé :

- a) le tarif aller-retour normal National Express (ou le prix plein tarif équivalent pratiqué les années précédentes) et le tarif aller-retour en train avec la réduction “Saver” ;
- b) le tarif économique aller-retour de National Express (non valable le vendredi) et le tarif spécial “Supersaver” des chemins de fer.

En juin 1996, les tarifs de National Express représentaient en moyenne 53 pour cent de ceux des chemins de fer dans le groupe (a) et 57 pour cent dans le groupe (b), soit une différence pratiquement équivalente. Il convient de noter que les tarifs ne sont pas nécessairement les mêmes dans le sens province-Londres et dans le sens Londres-province, aussi bien en ce qui concerne l’autocar que le train. Dans ces cas, les pourcentages peuvent varier.

Compte tenu de cet écart tarifaire en valeur absolue, on peut ensuite établir des comparaisons portant sur la durée des déplacements aller-retour, afin d’estimer le niveau de prix auquel un usager marginal passera d’un mode à l’autre (dans les hypothèses retenues précédemment). Pour le même échantillon de liaisons à destination/en provenance de Londres, sur la base des tarifs pratiqués en juin 1996, on obtient une estimation de 5.85 livres par heure en moyenne dans le cas de la comparaison entre le tarif économique aller-retour et le tarif Supersaver. Toutefois, en ce qui concerne les titulaires de cartes “Coachcard”, qui sont très nombreux (et qui peuvent bénéficier de tarifs préférentiels similaires sur les voyages en train), ce chiffre s’établirait à 3.92 livres (attribuée à certaines catégories d’usagers tels que les étudiants ou les retraités, la carte Coachcard donne droit à une réduction d’un tiers sur le tarif adulte). Il existe peu de réseaux comparables à celui de la Grande-Bretagne à l’étranger, mais si l’on se réfère aux prix des billets adultes à plein tarif sur les principales liaisons de la République d’Irlande en janvier 1998 (voir étude de cas), le même calcul donne le chiffre de 4.30 livres irlandaises (environ 3.60 livres sterling au taux de change actuel).

Sous réserve d’utiliser une valeur-temps appropriée, et compte tenu du temps passé dans les correspondances, il est possible de procéder à une comparaison des coûts généralisés. Par exemple, concernant la desserte de l’aéroport d’Heathrow, nous avons mis en regard l’utilisation des services directs par autocar et des navettes fer-air par autocar (navettes partiellement ferroviaires) passant par Reading, en nous fondant sur une étude réalisée en 1984 par la *Civil Aviation Authority*. Compte tenu de la correspondance à Reading, le résultat de cette comparaison des coûts généralisés entre l’autocar et le train reflète bien la répartition modale observée (1989).

Abstraction faite de la valeur-temps, il est évident que certains critères de “qualité” sont susceptibles de favoriser le train par rapport à l’autocar aux yeux de la plupart des usagers. Ainsi, il ressort d’une étude récente consacrée à la concurrence entre Scotrail et Citylink (Commission des monopoles et des fusions, 1997a, pp. 16 et 25) que le prix des billets d’autocar est en général inférieur de 20 à 60 pour cent à celui des billets de train et demeure même inférieur au prix des billets de train sur les liaisons où l’autocar est pourtant plus rapide. Les voyageurs sont cependant trois fois plus nombreux à emprunter les chemins de fer sur la liaison Glasgow - Oban/Fort William, alors que les tarifs sont plus élevés et que la durée du trajet et la fréquence des départs sont similaires.

On peut donc estimer que la valeur d’arbitrage réelle est quelque peu inférieure à celles qui sont indiquées ci-dessus, c’est-à-dire aux alentours de 2 ou 3 livres par heure, et que la valeur pour les usagers moyens se situe légèrement en deçà (autocar) ou au-delà (train). Ces estimations sont comparables aux hypothèses retenues par les études suédoises citées par Jansson dans le cadre de la présente Table Ronde.

L'étude sur Midland Main Line (MML) (Terzis *et al.*, 1997) analyse le choix des modes de transport en s'appuyant sur les méthodes de la préférence révélée et de la préférence déclarée. Il ressort des estimations que sur l'axe desservi par MML (Sheffield - Derby/Nottingham - Leicester - Londres), le train s'arroge environ 88 pour cent des recettes des transports en commun et les autocars National Express approximativement 8 pour cent. En revanche, les recettes moyennes par voyageur étant nettement inférieures pour les autocars, le pourcentage de voyageurs transportés par ce mode est considérablement plus élevé (environ 24 pour cent contre 73 pour cent pour MML : voir les commentaires ci-avant).

Des enquêtes ont été menées sur les usagers de l'autocar et du train sur ce couloir. Elles indiquent que 40 pour cent des clients de MML et environ 90 pour cent de ceux des autocars National Express se déplacent dans un but de loisirs. Ces études ont permis d'estimer l'élasticité des prix. Sur la base d'une élasticité-prix directe de - 1.3 dans le cas du chemin de fer, l'élasticité croisée de la demande en faveur de l'autocar en fonction du prix du train est évaluée à 0.25, cette élasticité croisée s'établissant à seulement 0.02 pour cent dans le cas inverse (ce qui indique qu'une modification des tarifs de l'autocar a peu d'effet sur la demande totale de billets de train).

On peut déduire de l'étude fondée sur la préférence déclarée que la valeur-temps pour l'utilisateur de l'autocar est de 3 à 4 pence par minute dans le cas des voyages à des fins de loisirs (environ 180-240 pence par heure), contre 8 pence par minute à peu près en ce qui concerne le train (approximativement 480 pence, soit 4.80 livres, par heure)². Les valeurs, pour l'autocar, sont légèrement en deçà des simples valeurs "d'arbitrage" estimées ci-avant, mais elles sont du même ordre.

Dans le cas des tarifs de train Apex, l'écart est un peu moins grand. D'après un échantillon de 11 itinéraires desservant Londres³ pendant l'été 1994, la valeur moyenne pour un billet économique aller-retour acheté à l'avance auprès de National Express s'établit aux alentours de 63 pour cent du prix du billet de train.

Nombre des services de National Express à destination de Londres proposent désormais des tarifs "spéciaux" au lieu des barèmes standard pour les distances correspondantes, afin de faire face à la concurrence du rail. En conséquence, sur ces itinéraires, il faut atteindre un point d'équilibre supérieur du coefficient de remplissage. On estime que l'essor de la pratique de tarifs ferroviaires APEX à prix réduit en cas de réservation anticipée a une influence sensible sur le marché du transport par autocar, de même que les prix réduits des billets d'avion sur les routes principales Londres-Écosse.

8.3. Évolution des tarifs de National Express

Par rapport à un indice 100 à l'été 1982, les prix saisonniers des billets d'autocar aller-retour (en termes réels) s'établissaient à 132 en 1986, 175 en 1990, 250 en 1992 et 231 en 1996. Ces résultats corroborent ceux d'analyses précédentes (Robbins et White, 1986 ; Doganis et White, 1990), qui faisaient état d'une augmentation parallèle des tarifs de l'autocar et du train, en termes réels, à partir du niveau très bas constaté au début des années 80. En revanche, il convient de souligner la diminution intervenue entre 1992 et 1996.

D'après les analyses, les recettes totales des transports par autocars assurés par National Express sont passées à environ 100 millions de livres (aux prix de 1996/1997) à la fin des années 80, mais sont ensuite demeurées stables alors que les recettes moyennes par voyageur passaient d'environ 8 à 10 livres en 1993 (tout comme l'indice relatif aux liaisons desservant Londres mentionné précédemment). Cela pourrait refléter une assez forte élasticité-prix de l'ordre de - 1.0. De même, la reprise de l'activité à partir de 1993 est liée à une diminution des prix réels, les recettes moyennes par trajet (aux prix de 1996/1997) étant ramenées à 9 livres en 1996. Il est intéressant de noter qu'abstraction faite du réseau "Express Travel", qui n'est resté que peu de temps en activité, les exploitants indépendants ont peu profité de l'augmentation sensible des prix de National Express pour lui faire concurrence pendant cette période.

Terzis, Copley et Bates (1997) ont procédé à une évaluation plus précise de l'élasticité-prix à partir d'études fondées sur la préférence révélée et la préférence déclarée sur l'axe de Midland Main Line (Londres - Leicester - Nottingham - Derby - Sheffield), associées à l'enquête de la Commission des monopoles et des fusions sur ce cas particulier. D'après les estimations, l'élasticité-prix directe se situe à - 0.65 dans le cas de l'autocar, c'est-à-dire légèrement en deçà de celle du train. Ce résultat, surprenant à première vue, peut s'expliquer par le caractère "captif" du marché de l'autocar, qui s'adresse à une clientèle à bas revenus dont le choix est limité en matière de modes de transport.

Il est à noter que, dans ce cas, l'estimation peut être faussée à la baisse car la spécification du modèle ne tenait compte que du changement de mode, mais non de la possibilité de n'effectuer aucun déplacement -- réaction probable de par la nature souvent facultative des déplacements en autocar. De ce fait, une élasticité plus élevée serait prévisible, en pratique. Des valeurs un peu supérieures ont été estimées dans des études réalisées par le Institute for Transport Studies de l'Université de Leeds pour le compte de la Commission des monopoles et des fusions, en tenant compte de l'enquête Midland Main Line (MMC 1996, page 79). Cela donne à penser que l'élasticité-prix directe se situerait globalement à - 1.1 (- 1.5 pour les étudiants et les retraités) et que l'élasticité croisée de l'autocar par rapport au train serait de + 0.30.

9. LIAISONS DIRECTES VERS LES AÉROPORTS

Il existe néanmoins un marché sur lequel l'autocar peut faire concurrence au rail avec plus de succès, à savoir la desserte des aéroports. Après la déréglementation de 1980, de nombreuses liaisons suivant l'axe de l'autoroute M4 ont été déviées pour desservir l'aéroport d'Heathrow. Par la suite, des lignes directes ont été créées pour relier Heathrow, Gatwick ou d'autres aéroports à bon nombre de villes de Grande-Bretagne. L'autocar offre l'avantage d'assurer des liaisons directes et se voit en l'occurrence moins affecté par les encombrements que sur les itinéraires qui traversent le centre de l'agglomération londonienne. En 1984, l'autocar s'était déjà emparé d'environ 30 pour cent du marché constitué par les usagers se rendant par voie terrestre des West Midlands et du Pays de Galles à Heathrow, la navette fer-air par autocar via Reading devant se contenter de 5 pour cent (Astill et White, 1989). National Express met de plus en plus l'accent sur ce créneau. Aujourd'hui, les départs de Bristol et du Sud du Pays de Galles à destination d'Heathrow sont plus fréquents qu'à destination du centre de Londres.

Des services de qualité supérieure se sont multipliés sur les liaisons desservant les aéroports. Ainsi, en 1994, la ligne Bradford - Leeds - Sheffield - Heathrow - Gatwick a été dotée d'autocars de 32 places assises, équipés de sièges plus spacieux, de tablettes et de l'air conditionné, dans lesquels le service à bord a été amélioré. Cette montée en gamme a été étendue à plusieurs autres liaisons desservant Heathrow et Gatwick à partir de mai 1995. Initialement commercialisées sous la marque "Airlink", elles sont assurées par des autocars dont la livrée est différente de celle des autres véhicules de National Express et coûtent environ 20 à 25 pour cent plus cher que les services classiques de la compagnie. Toutefois, le très faible nombre de places assises prévu initialement sur la première liaison a été abandonné au profit d'une configuration standard. La British Airports Authority (BAA) encourage l'amélioration des liaisons d'aéroports pour accroître la part des transports en commun pour la desserte d'Heathrow (Duff, 1996). Après la reprise de Flightlink, ce nom de marque a remplacé celui de "Airlink".

Le Tableau 1 décrit le partage modal du marché intérieur britannique et du marché de la desserte de l'aéroport d'Heathrow entre l'autocar (tous types de services confondus) et le train. Les deux colonnes de gauche indiquent les déplacements en autocar et en train à destination et en provenance de la région du Sud-Est de 1992 à 1996, selon l'Enquête sur les transports longue distance. Ces chiffres renvoient aux déplacements des résidents du Royaume-Uni interrogés dans le cadre de l'échantillon retenu pour l'enquête, dont la provenance et la destination se trouvaient exclusivement en Grande-Bretagne *stricto sensu* ou qui se rendaient à un point où commençait un voyage pour l'étranger (une personne empruntant un autocar pour aller du Nord-Ouest à Londres figurerait dans ces colonnes, qu'elle se rende dans le centre de la capitale ou à Heathrow). Les deux colonnes de droite reprennent les chiffres de l'étude sur les voyageurs (y compris les non-résidents) réalisée en 1991 par la *Civil Aviation Authority*, concernant les usagers de l'aéroport d'Heathrow.

On constate que s'agissant des trajets exclusivement intérieurs, la part de l'autocar est inférieure à celle du train (8 pour cent contre 14 pour cent). En revanche, dans le cas des déplacements à destination et en provenance d'Heathrow, la situation est inversée, l'autocar s'arrogeant 22 pour cent du marché (contre 20 pour cent) et supplantant le train dans plusieurs régions, notamment dans les West Midlands, dans le Sud du Pays de Galles et dans le Sud-Ouest, où le réseau autoroutier est propice à un accès direct par autocar. Globalement, les parts de l'autocar et du train dans les trajets à destination et en provenance d'Heathrow sont plus élevées qu'en ce qui concerne les trajets intérieurs car la proportion de non-résidents qui utilisent les transports en commun est beaucoup plus importante dans ce cas.

En 1995, 10 pour cent des usagers de National Express voyageaient au départ ou à destination d'Heathrow (British Airports Authority, 1996) et ce marché représente certainement un pourcentage encore plus important des recettes de la compagnie. Plus de 170 départs quotidiens sont proposés (tous exploitants confondus) et environ 2 millions de voyageurs empruntent les liaisons Flightlink chaque année.

Les réactions des usagers à l'amélioration des services de National Express desservant Heathrow ont été analysées par Simon Jay (1995) et Andrew Perkins (1995). Dans le cadre d'une enquête conduite à bord des véhicules, 313 voyageurs ont été interrogés. Une enquête de suivi a également été menée sur quelques liaisons après l'amélioration des services conformément à la formule "Airlink". Les usagers d'un éventail plus large de liaisons desservant l'aéroport ont aussi été interrogés à Heathrow. La grande majorité des voyageurs empruntaient ces lignes pour prendre l'avion, mais un pourcentage non négligeable d'entre eux (environ 15 pour cent) effectuait une correspondance avec d'autres modes de transport à Heathrow. Les loisirs étaient le principal but de voyage, mais à peu près

10 pour cent des usagers étaient envoyés en déplacement par leur employeur. Globalement, les catégories de voyageurs représentées étaient plus variées que dans les transports par autocars en général (les voyageurs en âge de travailler étant eux aussi plus représentés). Les autres moyens de transport envisagés pour le même trajet par les personnes interrogées étaient à parts égales la voiture et le train. D'après les réponses obtenues, des améliorations pourraient être apportées à l'équipement du terminal d'Heathrow (où des travaux de rénovation d'un coût de 2 millions de livres sont en cours).

Il est peu probable que l'inauguration de la liaison ferroviaire "Heathrow Express" ait eu beaucoup de répercussions sur le trafic d'autocar, dans la mesure où elle n'offre qu'un service sans arrêt au départ du centre de Londres. En outre, le supplément de prix rend le coût généralisé peu attractif pour la plupart des usagers en comparaison avec les liaisons directes par autocars.

Quoi qu'il en soit, il semble nécessaire de dépasser un seuil critique pour justifier l'utilité d'une vaste gamme de services. Ainsi, pour l'instant, il n'y a pas lieu de mettre en place un nombre important de liaisons directes par autocars entre l'aéroport de Stansted et le reste du pays.

10. GARES ROUTIÈRES

La qualité des autocars s'est sensiblement améliorée, mais tel n'est pas le cas en ce qui concerne les équipements des gares routières. Le plus grand exploitant lui-même, National Express, dispose de peu de ressources pour des investissements à ce niveau et ne possède en propre que trois gares routières (Digbeth, à Birmingham, Liverpool et Manchester).

La concurrence, dans la période qui a immédiatement suivi l'entrée en vigueur de la Loi de 1980, a été bridée par les difficultés rencontrées par les indépendants pour accéder à la gare routière de Victoria, principal terminal de Londres. Ce problème a été résolu par la vente de cette gare par NBC à London Transport en 1988, et par l'adoption de tarifs qui privilégient moins les grandes compagnies. La gare routière a été réaménagée en grande partie afin d'offrir aux voyageurs des salles d'attente séparées des zones fréquentées par les autocars (même si, ironiquement, l'espace supplémentaire a été dégagé grâce à la diminution du nombre total de départs et d'arrivées, comme nous l'avons déjà signalé). Cependant, certains exploitants continuent de se contenter d'arrêts aménagés en bordure de chaussée, soit pour des raisons de coûts, soit pour éviter les encombrements sur les axes qui conduisent à la gare de Victoria (l'un d'eux, Berry's, a son terminal à Hammersmith, dans l'Ouest de Londres, où se trouve une correspondance avec les transports en commun londoniens, et ses autocars n'ont donc pas à pénétrer dans le cœur de la capitale).

Après la diminution initiale de la fréquentation de la gare routière de Victoria (voir ci-avant), la situation s'est quelque peu redressée et d'après les prévisions de London Transport, la demande devrait rester stable dans les trois années qui viennent. Toutefois, la localisation de ce terminal n'est pas idéale, dans la mesure où 68 pour cent des autocars se dirigent vers le Nord et/ou l'Ouest de Londres ou en proviennent (Hillman, 1994). Il serait donc plus logique qu'il soit situé dans la zone de Paddington/Marylebone (comme cela a été proposé à plusieurs reprises dans les années 80).

De nouvelles gares routières beaucoup plus pratiques pour les usagers ont été inaugurées à Liverpool en 1994 et à Leeds en 1996. A Birmingham, on espère remplacer la gare routière actuelle par des installations mieux équipées et mieux situées, dans le centre-ville.

11. SERVICES INTERNATIONAUX

Bien que l'assouplissement de la réglementation relative aux services internationaux d'autocars soit très lent, ces derniers se sont considérablement développés ces dernières années. Ce phénomène est lié à la multiplication rapide de liaisons assurées par les ferries rouliers, notamment entre Douvres et Calais et sur d'autres itinéraires maritimes courts. La concurrence entre compagnies de ferries a étendu le choix (bien que l'une des plus importantes, Olau Line, entre Sheerness et Flessingue, ait cessé ses activités en mars 1994). Le Tunnel sous la Manche a encore accentué le phénomène et a eu des répercussions sur l'offre des compagnies de ferries en renforçant la concurrence par les prix. Les services d'autocars empruntant le Shuttle ont été créés en juin 1995 et, en mai 1998, ils s'arrogeaient 40 pour cent du marché des liaisons transmanche par autocars.

D'après les études commandées par Eurotunnel, l'augmentation annuelle globale des déplacements effectués par les voyageurs en autocars s'est établie à 4.1 pour cent entre 1986 et 1993 (soit une progression très proche de celle de l'ensemble des déplacements transmanche, évaluée à 4.0 pour cent), mais elle est légèrement supérieure en ce qui concerne les liaisons françaises (5.2 pour cent). Ces dernières représentaient 6.4 millions de passagers en 1994, sur un total estimé à 8.1 millions, soit 11.3 pour cent de la totalité du marché voyageurs transmanche (y compris le trafic aérien) (Eurotunnel, 1994). Le total 1994 était donc proche du nombre de voyageurs transportés dans l'année par National Express en Grande-Bretagne (10 millions environ). Ces données ne sont évidemment pas strictement assimilables, dans la mesure où elles englobent tous les types de services dans le premier cas (y compris les circuits, les excursions et les locations à titre privé) et portent uniquement sur les liaisons régulières en ce qui concerne National Express. Le résultat de la comparaison n'en reste pas moins frappant, surtout si l'on prend en considération les prévisions de croissance.

Le développement des services directs en provenance d'Europe de l'Est (de Pologne, par exemple) est particulièrement rapide depuis quelques années. D'après Komornicki (1996), il existait en août 1993, 19 liaisons entre la Pologne et la Grande-Bretagne, avec en moyenne 1.5 aller-retour par liaison et par semaine (voir également le rapport qu'il a rédigé pour la présente Table Ronde).

Selon l'Enquête sur les voyages internationaux, en 1996, 2.44 millions de non-résidents se sont rendus au Royaume-Uni en autocar via le Tunnel sous la Manche ou les ferries rouliers ; 2.53 millions de résidents du Royaume-Uni, soit un chiffre très proche, ont fait la traversée eux aussi. Si l'on multiplie la somme de ces totaux par deux pour connaître le nombre de trajets simples, on obtient près de 10 millions de déplacements, ce qui correspond à peu près aux prévisions d'Eurotunnel (les résultats de l'Enquête sur les voyages internationaux englobent les chiffres relatifs à la République d'Irlande). Parmi les non-résidents qui se rendent en Grande-Bretagne par autocars, les touristes participant à des voyages organisés forment la catégorie la plus importante (45 pour cent). Viennent ensuite les vacanciers qui voyagent de façon indépendante (30 pour cent). En ce qui concerne les résidents du Royaume-Uni, les pourcentages correspondants sont de 49 pour cent et 29 pour cent respectivement (chiffres tirés de "Transport Statistics Great Britain 1997", Tableaux 1.9 et 1.11).

D'après l'Enquête sur les voyages internationaux 1995, environ 80 pour cent des déplacements effectués par les résidents d'Europe de l'Est vers le Royaume-Uni sont effectués par autocars, ce qui est considérable. L'ouverture de ces pays, en 1989, a fait naître le désir de voyager plus loin, mais le faible niveau des revenus réels favorise les modes de transport les meilleurs marchés tels que l'autocar.

L'analyse de l'Enquête sur les voyages internationaux par la *British Tourist Authority* indique que les usagers de l'autocar représentent 11 pour cent de l'ensemble des visiteurs se rendant au Royaume-Uni et proviennent pour l'essentiel de France (32 pour cent), d'Allemagne (21 pour cent), de Belgique et du Luxembourg (16 pour cent), des Pays-Bas (7 pour cent), des Républiques Tchèque et Slovaque (7 pour cent) et de la Pologne (5 pour cent). Comme on pouvait s'y attendre, la durée des séjours varie en fonction de la durée du trajet, s'échelonnant de 2 à 5 jours en ce qui concerne les pays les plus proches à 15 jours pour la Pologne.

12. ÉVOLUTIONS DANS LES AUTRES PAYS D'EUROPE

12.1. Grandes tendances

La plupart des services d'autocars et d'autobus portent sur de courtes distances et, dans de nombreux cas, les statistiques disponibles ne permettent pas de mettre clairement en évidence les liaisons "interurbaines". De surcroît, la définition du terme "interurbain" varie d'un pays à l'autre : elle est notamment liée aux dispositions régissant l'octroi des licences (qui, dans certains cas, rendent impossible l'exploitation de services réguliers de transports en commun à longue distance faisant concurrence au train).

Sur le plan de l'offre et de l'utilisation (toutes distances confondues), la flotte d'autocars et d'autobus des pays de l'Europe des 15 (Commission Européenne, 1997) est passée de 327 000 véhicules en 1970 (soit 0.96 pour 1 000 habitants) à 485 000 en 1995 (1.30 pour 1 000 habitants). Le nombre de voyageurs-kilomètres est quant à lui passé de 261 700 (770 par habitant) en 1970 à environ 360 000 en 1990 et est demeuré stable par la suite (970 par habitant). Ces augmentations se sont produites malgré la progression du nombre de voitures par habitant (0.18 en 1970 contre 0.43 en 1995).

Relativement faibles dans certains pays au début de cette période, l'offre et l'utilisation des autocars et autobus ont progressé depuis lors. Dans d'autres, en Grande-Bretagne par exemple, le niveau d'utilisation était élevé au début de la période et est tombé en dessous de la moyenne actuelle (passant de 1 080 kilomètres par habitant en 1970 à 733 en 1995). La multiplication des déplacements interurbains a probablement compensé en partie la diminution des trajets à courte distance en milieu rural et urbain, liée à l'augmentation du nombre d'automobiles par habitant. De même, l'accroissement du nombre de voyages imputable aux scolaires et aux étudiants a peut-être compensé le recul constaté dans la catégorie des adultes en âge de travailler.

12.2. Exemples concernant d'autres pays

La situation varie beaucoup d'un pays d'Europe à l'autre, ce que montrent bien plusieurs brèves études de cas. Nous citerons notamment celles concernant les pays suivants :

ALLEMAGNE. La réglementation existante limite en grande partie les services réguliers de transport en commun aux liaisons qui ne font pas directement concurrence au train. En revanche, l'autocar détient une part importante du marché des excursions et sa part du marché global des voyages de vacances (résidents nationaux vers les destinations intérieures et étrangères) semble légèrement plus grande qu'en Grande-Bretagne (environ 11 pour cent contre 9 pour cent) (Schiefelbusch, 1997).

NORVÈGE. Bien que les règles d'octroi de licences aient tendance à favoriser le train, la compagnie "NOR-WAY Bussekspress" a créé un réseau d'autocars express en franchise et transporte aujourd'hui près de 2 millions de voyageurs par an. Elle cible les touristes et les visiteurs étrangers.

DANEMARK. Il existe quelques services express intérieurs, mais la plupart des liaisons interurbaines couvrent de courtes distances et s'inscrivent en complément du train.

PAYS-BAS. Très peu de services interurbains sont proposés, abstraction faite du réseau "Interliner" qui complète les liaisons ferroviaires.

RÉPUBLIQUE D'IRLANDE. Dans le cadre de la société holding publique CIE, la compagnie qui exploite les services d'autobus régionaux et ruraux (Bus Eireann) a développé un vaste réseau de transports par autocars baptisé "Expressway", qui transporte à l'heure actuelle environ 5 millions de voyageurs par an. Ce système complète le réseau ferroviaire et lui fait directement concurrence sur certaines liaisons (tout comme plusieurs services express indépendants semi-légaux). Le différentiel prix/durée des trajets entre l'autocar et le train est du même ordre qu'en Grande-Bretagne (voir ci-avant).

ESPAGNE. Environ 6 millions de voyageurs sont transportés chaque année sur le réseau ENATCAR, compagnie publique associée avec quelques exploitants privés de moindre envergure. Les itinéraires desservent plusieurs grandes villes en concurrence avec le train et il existe des liaisons internationales intégrées au réseau "Eurolines".

13. STRUCTURE DU RÉSEAU DE TRANSPORTS PAR AUTOCARS ET ÉVOLUTION FUTURE EN GRANDE-BRETAGNE

Compte tenu des répercussions de la Loi de 1980 sur les transports, que nous avons déjà évoquées, le réseau a été réorganisé pour accroître la rapidité et la fréquence des services entre Londres et les principales villes (en général au moins un départ toutes les deux heures), ainsi que sur d'autres liaisons importantes. Des correspondances sont assurées dans une seule et même gare routière à Londres Victoria, Bristol, Leeds, Birmingham et dans d'autres agglomérations.

Les améliorations apportées au réseau routier ont également bénéficié aux compagnies d'autocars. Ces dernières années, l'autoroute M25, qui encercle l'agglomération londonienne, s'est révélée très utile, notamment pour les liaisons desservant les aéroports d'Heathrow et de Gatwick. Une voie prioritaire est réservée aux autobus et aux autocars pour la desserte de l'aéroport d'Heathrow depuis octobre 1997 et l'agence des ponts et chaussées envisage des aménagements identiques sur l'autoroute M4 et sur d'autres tronçons routiers. En 1994, la mise en service de nouvelles liaisons qui empruntent la route transversale A14, suivant un axe Est-Ouest, a permis de gagner 30 minutes sur l'itinéraire Cambridge - Birmingham.

National Express a créé de nouvelles correspondances d'autocars ("*Coachways*") à proximité des échangeurs autoroutiers, ce qui lui permet d'assurer des services rapides dans certaines régions sans retarder exagérément les liaisons directes. L'exemple le plus important en la matière est Milton Keynes, près de la sortie 14 de l'autoroute M1. On peut également mentionner Calcot, sur la M4 (Reading) et Medway sur la M2 (Nord du Kent).

Il est difficile d'apporter de nouvelles améliorations aux services express compte tenu du renforcement de la réglementation sur les limitations de vitesse (que ne justifie pourtant pas de manière certaine le souci d'accroître la sécurité). En vertu du Règlement CEE/ONU R66, qui stipule que les toits des véhicules doivent être renforcés pour limiter le nombre de victimes en cas de renversement, la vitesse des nouveaux autocars en conformité est limitée à 100 kilomètres par heure. De même, une disposition des pouvoirs publics britanniques interdit aux autocars de circuler sur la "troisième" voie des autoroutes (la plus rapide) depuis janvier 1996. Cette mesure devait s'appliquer pendant une période test de deux ans, mais elle était toujours en vigueur au moment de la rédaction de cette étude (juin 1998). Si l'on ajoute les effets des encombrements, la vitesse moyenne des services d'autocars express (et leur ponctualité) est globalement susceptible de diminuer, ce qui réduirait leur avantage compétitif vis-à-vis du train.

Les autocars express ont souvent une image quelque peu négative, car ils sont considérés comme responsables en partie des problèmes de circulation, davantage que comme un élément du système de transports en commun. Le discours des membres du conseil municipal de Londres chargés du centre de la capitale est à cet égard très révélateur, alors même que dans les faits, les autocars ne représentent que 1 à 1.5 pour cent environ de l'ensemble des véhicules qui circulent sur les grands axes de cette zone, y compris sur ceux du quartier de la gare routière de Victoria (source : voir Tableau 3). La taille et la livrée colorée des autocars contribuent peut-être à donner l'impression qu'ils représentent un pourcentage du trafic plus important que ne le démontrent les faits.

Les autocars avaient également mauvaise presse, dans le passé, auprès de la BAA, en raison de l'espace qu'ils occupent dans les aéroports comme Heathrow. Toutefois, leur rôle dans l'acheminement des usagers des transports aériens (voir ci-avant) est désormais beaucoup mieux reconnu.

Sur la base d'un équivalent voiture particulière (uvp) de 2.5 et d'une charge moyenne de 20 personnes environ, un autocar transporte à peu près 8 occupants par uvp sur les trajets interurbains, au lieu de 2 (voire moins) dans le cas d'une automobile. En outre, ils consomment beaucoup moins d'énergie par voyageur-kilomètre et sont nettement moins polluants.

Le rapport de la Commission royale sur la pollution de l'environnement (1994) comporte cependant une vision moins négative de l'autocar. Ses recommandations 74 et 75 sont les suivantes :

“Nous recommandons que la politique des transports et de l’aménagement du territoire prenne en considération le rôle des services d’autocars express et que toutes les facilités possibles leur soit offertes dans le plan de circulation et dans l’équipement des correspondances.”

“Nous recommandons aux services chargés des autoroutes de prendre toute la mesure des avantages potentiels des transports par autocars express lorsqu’ils envisagent de créer des voies réservées aux véhicules à taux d’occupation élevé.”

Dans le cadre de leurs Prévisions sur la circulation routière nationale (NRTF), les pouvoirs publics ont réalisé des projections sur le nombre de véhicules-kilomètres jusqu’en 2031. Le trafic des autobus et des autocars dans son ensemble devrait augmenter de 33 pour cent par rapport à 1996 (estimation moyenne), contre 52 pour cent dans le cas du trafic des véhicules à moteur en général. Toutefois, autobus et autocars devraient connaître des évolutions très différentes, les premiers enregistrant une diminution progressive parallèle à l’augmentation du nombre de voitures par habitant (- 0.5 pour cent par an) et les seconds affichant une progression fidèle à celle du PIB, conformément à la tendance observée depuis 1970 (Ministère de l’Environnement, des Transports et des Régions, 1998, section 3). Il convient de noter que la définition du terme “autocar” retenue est en l’occurrence plus proche de celle de la catégorie “autres” services d’autobus et d’autocars, utilisée dans les enquêtes sur la circulation routière (voir la section 2.8 du présent document) que de celle du secteur des transports par autocars express.

14. ÉVOLUTION FUTURE EN EUROPE OCCIDENTALE

14.1. Problèmes d’interopérabilité et évolutions futures

Contrairement à ceux qui se posent dans les chemins de fer, par exemple, les problèmes techniques faisant obstacle à la continuité du service sont relativement mineurs pour les autocars. Même l’utilisation de conduites à gauche et à droite sur les services directs entre la Grande-Bretagne et l’Europe continentale crée peu de problèmes matériels ou de sécurité. Sur le plan de la normalisation, les principales différences portent sur le poids total en charge et la longueur autorisés (les véhicules non articulés de 15 mètres sont autorisés dans certains pays, comme en Suède, mais pas dans d’autres, par exemple en Grande-Bretagne).

Les principales restrictions sont liées aux réglementations qui, dans les faits, empêchent les réseaux nationaux de services d’autocars express de concurrencer le train dans plusieurs pays, ou amènent les exploitants à exercer leur activité de manière en partie illégale.

La continuité des services assurés par différents exploitants est parfois entravée par l’impossibilité d’acheter un seul billet pour l’ensemble d’un trajet ou par la nécessité de changer de gare routière pour effectuer une correspondance. Dans certains cas, ces hiatus sont imputables à une grande compagnie qui refuse la concurrence sur son propre réseau. Il arrive aussi que l’interconnexion avec les transports en commun locaux ou régionaux soit mal assurée lorsque les gares routières sont mal situées.

14.2. Leçons à tirer de l'expérience britannique dans d'autres pays

L'adoption d'une politique plus favorable à la concurrence dans les transports interurbains au sein de l'Union Européenne pourrait probablement aboutir à la libéralisation, non seulement des services internationaux mais aussi des relations intérieures. Pour l'instant, les réseaux d'autocars express comparables à celui qui existe en Grande-Bretagne restent rares (le plus semblable est certainement le réseau de services réguliers, déjà vaste et au demeurant en essor, exploité en République d'Irlande par la compagnie publique CIE, à laquelle s'ajoutent des sociétés indépendantes). Ainsi, les transports par autocars express réguliers sont pratiquement inexistants en France. En Allemagne, le transport des touristes, qui représente un marché important (comparable à celui de la Grande-Bretagne) est assuré en grande partie par les compagnies d'autocars, mais les services express réguliers ne concurrencent pratiquement pas le train.

L'expérience britannique enseigne que le chemin de fer résiste assez bien à son rival. Les répercussions de la concurrence de l'autocar, d'abord importantes au début des années 80, ont été en grande partie effacées. Dans les autres pays d'Europe où les trains atteignent des vitesses beaucoup plus élevées sur les grands axes, le chemin de fer présente même un avantage encore plus net sur le plan du temps de trajet. Néanmoins, la concurrence aurait certainement pour effet d'étendre la gamme des prix, notamment en ce qui concerne les voyages à des fins de loisirs. Certains marchés porteurs, par exemple le secteur des liaisons directes desservant les principaux aéroports, pourraient également offrir des débouchés aux compagnies d'autocars dans les cas où les transports ferroviaires font défaut.

Il est arrivé que les exploitants britanniques appliquent directement leur savoir-faire dans d'autres pays. Ainsi, en 1994, NEL a lancé son réseau "Polski Express", qui assure des liaisons intérieures par autocars entre Varsovie et d'autres grandes villes de Pologne en faisant appel aux compagnies locales de la même manière qu'en Grande-Bretagne. Toutefois, la rentabilité reste faible compte tenu de la concurrence, très vive. Après le rachat de Swebus (services d'autobus et d'autocars de la compagnie ferroviaire suédoise) en 1997, Stagecoach a rapidement développé les liaisons express dans le pays, renforçant la concurrence directe avec le chemin de fer.

15. REMERCIEMENTS

Les informations présentées dans ce rapport sont le résultat des travaux consacrés au secteur des transports par autocars depuis plusieurs années. Les premières études ont été actualisées et étendues en permanence. Les données sont notamment tirées de l'étude "SORT-IT" (*Strategic Organisation and Regulation - Interurban Travel*), à laquelle j'ai participé avec d'autres chercheurs. Financée par l'Union Européenne dans le cadre du 4ème programme-cadre, elle devrait être terminée au moment où se tiendra la Table Ronde de mars 1999. Je tiens particulièrement à remercier Alistair Dick (qui a travaillé chez National Express), John Wilson (directeur commercial, National Express), John Lamb (directeur du développement des transports en commun, BAA), Spencer Broadley (chargé des totalisations spéciales à partir de l'Enquête nationale sur les transports au Ministère de l'Environnement, des Transports et des Régions), Kurt Jansson (directeur des politiques, *British Tourist Authority*) et Jerrik Gro Jensen (cabinet de consultants Anders Nyvig, Danemark). J'assume seul la responsabilité des conclusions tirées dans ce rapport et des prises de position dont il fait état.

NOTES

1. L'échantillon pour lequel les prix des billets d'autocar ont été estimés en termes réels à partir de 1982 porte sur les liaisons suivantes en provenance ou à destination de Londres : Bath, Birmingham, Bristol, Cardiff, Coventry, Exeter, Leeds, Liverpool, Manchester, Newcastle, Nottingham, Plymouth et Sheffield. L'échantillon pour lequel les tarifs de l'autocar et du train ont été comparés comprend ces liaisons plus Glasgow, Norwich et Preston.
2. Tiré d'une réponse à une question soulevée lors de la présentation de ce rapport au Forum européen des transports de septembre 1997.
3. L'échantillon comprend Cardiff, Édimbourg, Liverpool, Manchester, Norwich, Nottingham, Plymouth, Sheffield, York, Bournemouth et Weymouth.

TABLEAUX ET CARTES

Tableau 1. Répartition du marché des transports terrestres entre l'autocar et le train en Grande-Bretagne
Trajets à destination ou en provenance de la région Sud-Est
et de l'aéroport d'Heathrow

Région	Déplacements de plus de 100 miles à destination et en provenance de la région Sud-Est		Déplacements à destination et en provenance d'Heathrow, sauf navettage dans l'aéroport	
	Autocar	Train	Autocar	Train
Écosse	10 [5]	24 (avion 46)	32	48
Nord	9 [5]	25 (avion 7)	25	40
Yorkshire + Humberside	11 [4]	14	25	30
Nord-Ouest	8 [4]	23	20	26
East Midlands	8 [3]	12	16	14
East Anglia	5 [1]	10	24	11
West Midlands	9 [5]	10	27	7
Pays de Galles	7 [3]	14	32	17
Sud-Ouest	7 [4]	14	30	10
Total (moyenne pondérée)	8 [3]	13	26 [18] (1991 = 22)	14 (1991=20)

L'italique indique que la part de l'autocar est supérieure à celle du train.

Les données relatives aux déplacements à destination ou en provenance de la région Sud-Est ont été obtenues à partir des totalisations spéciales de l'Enquête nationale sur les transports 1992-1996. Le pourcentage correspondant au trafic des autocars express réguliers figure entre crochets ([3], par exemple). L'échantillon comprenait au total 9 624 déplacements (tous modes confondus), dont 738 en autocar (dont 334 sur des liaisons régulières express).

Le solde (non indiqué) est représenté en quasi-totalité par les voitures et les camionnettes. Abstraction faite de l'Écosse et de la région Nord (cf. Tableau), la part de l'avion ne dépasse pas 2 pour cent et celle des "autres" modes n'excède pas 3 pour cent.

Les données relatives aux déplacements à destination ou en provenance d'Heathrow ont été obtenues à partir des totalisations spéciales de l'enquête CAA de 1996 (l'échantillon comprenait 3 800 déplacements pour l'autocar et 2 040 pour le rail).

NB : Il se peut que les parts revenant au train en 1991 et 1996 soient fondées sur des hypothèses légèrement différentes.

Tableau 2. **Voyageurs, recettes et recettes par déplacement de National Express, 1975-1997**

Année	Voyageurs (millions)	Recettes (millions de livres)	Recettes Aux prix 1996/1997 (millions de livres)	Recettes par déplacement aux prix 1996/1997 (en livres)
1975	13.0			
1976	12.0			
1977	11.7			
1978	10.7			
1979	10.4			
1980	9.2	31	71	8.40
1981	12.5	41	84	6.70
1982	14.0	52	98	7.00
1983	13.5	51	92	6.80
1984	15.0	57	98	6.50
1985	15.4	71	114	7.40
1986	14.7	73	114	7.90
1987	13.1	78	115	7.90
1988	13.1			
1989	13.9	91	104	7.50
1990	13.5			
1991	12.0	99	112	9.50
1992	10.5	94	103	9.80
1993	9.8	92	100	10.20
1994	10.9	98	104	9.50
1995	11.0	98	100	9.10
1996	11.7	106	106	9.10
1997	12.1			

Sources (jusqu'en 1994) : *National Express* et articles de la presse professionnelle, notamment :

- Rod Davey "*Express Developments*" Coachmart 30 mars 1989, pp. 20-23 (données voyageurs et recettes 1980 à 1987 inclus)
- "The NAT Ex/WMT deal explained", Transit 1er avril 1995, pp. 7-10 (chiffres sur les recettes 1994 à 1994 inclus).
- Commission des monopoles et des fusions 1996, Tableau 3.4 (chiffres sur les recettes 1991).
- Commission des monopoles et des fusions 1997b, Tableau 3.3.

Les données incluent les services de Stagecoach en Écosse (grands axes et interurbains) à partir du rachat en 1989. Les recettes des services Citylink en Écosse à partir de la reprise (1993) sont incluses, à la différence du nombre de voyageurs. Les données relatives aux services assurés par les autres sociétés indépendantes rachetées, notamment Flightlink, en 1996, sont également prises en compte.

Les services directs ont été considérablement développés en 1986. Cela a eu pour effet, en apparence, de réduire le nombre total de trajets (compte tenu de la diminution du nombre de réservations multiples) et d'accroître les recettes par déplacement.

Les recettes sont converties en termes réels aux prix de 1996/1997 en fonction de l'indice des prix de détail.

Les recettes sont arrondies au million le plus proche et les recettes par déplacement à la dizaine de pence la plus proche, selon l'approximation.

En 1982 et 1994, le trafic a été accru en raison de grèves dans les chemins de fer.

Aucune statistique précise n'a été publiée sur le nombre de voyageurs depuis 1994. Les chiffres 1995 et 1996 s'appuient sur des déclarations du directeur de National Express, selon lesquelles le marché des transports par autocars a enregistré une croissance de 6 pour cent par an pendant les trois années précédant 1997 ("Transit", 11 juin 1997, p. 9). Nous sommes partis du principe que cela s'appliquait aux déplacements et non aux recettes et nous avons pris l'année 1993 en référence (compte tenu des grèves de 1994 dans les chemins de fer). Concernant 1996 et 1997, nous avons retenu une croissance de 3 pour cent.

Il est à noter que les recettes par déplacement figurant ci-dessus pour National Express tiennent compte aussi de sources de recettes diverses. Compte tenu de ce facteur, et des recettes de Citylink, le tarif voyageurs moyen par déplacement avoisinait 8.50 livres sterling en 1998, année où le nombre de déplacements effectués a représenté quelque 12 millions.

Tableau 3. **Évolution des mouvements d'autocars dans le centre de Londres**

Type de service	1986	1988	1991	1993	1994
Express réguliers	251	154	122	122	115
Banlieue/régional	847	632	528	504	552
Autres	1 172	1 348	1 173	1 337	1 428
Total	2 270	2 134	1 823	1 963	2 095

Notes : Ces données renvoient au total des mouvements observés en 23 points différents sur un cordon, dans les deux sens. Elles ont été relevées pendant les trois heures de pointe du matin (7 heures-10 heures) et pendant les trois heures de pointe du soir (16 heures-19 heures). Les chiffres correspondent à la moyenne du mardi au vendredi. Dans la catégorie “autres”, le groupe le plus important est constitué par les excursions en général et les services de navette ; les autobus de service, les véhicules à vide et les autobus de visite de Londres sont également compris dans cette catégorie.

Sources : Enquête sur les autocars circulant dans le centre de Londres (Department of Transport Statistics Bulletin 95 (29), février 1994), Tableau 2a. L'enquête 1994 a été conduite par le London Research Centre, celle de 1993 par Wootton Jeffreys Consultants Ltd et celles de 1988 et 1991 par le Polytechnic of Central London (rebaptisé Université de Westminster).

Tableau 4. **Principaux motifs de déplacement**

	LATS 1991	NTS 1992-1994
Visite à des amis ou à la famille	44	20*
Vacances	24	42
Déplacement professionnel personnel	6	9
Travail/Déplacement professionnel pour le compte d'un employeur	4	3
Déplacement d'une journée/autres loisirs	nd	25

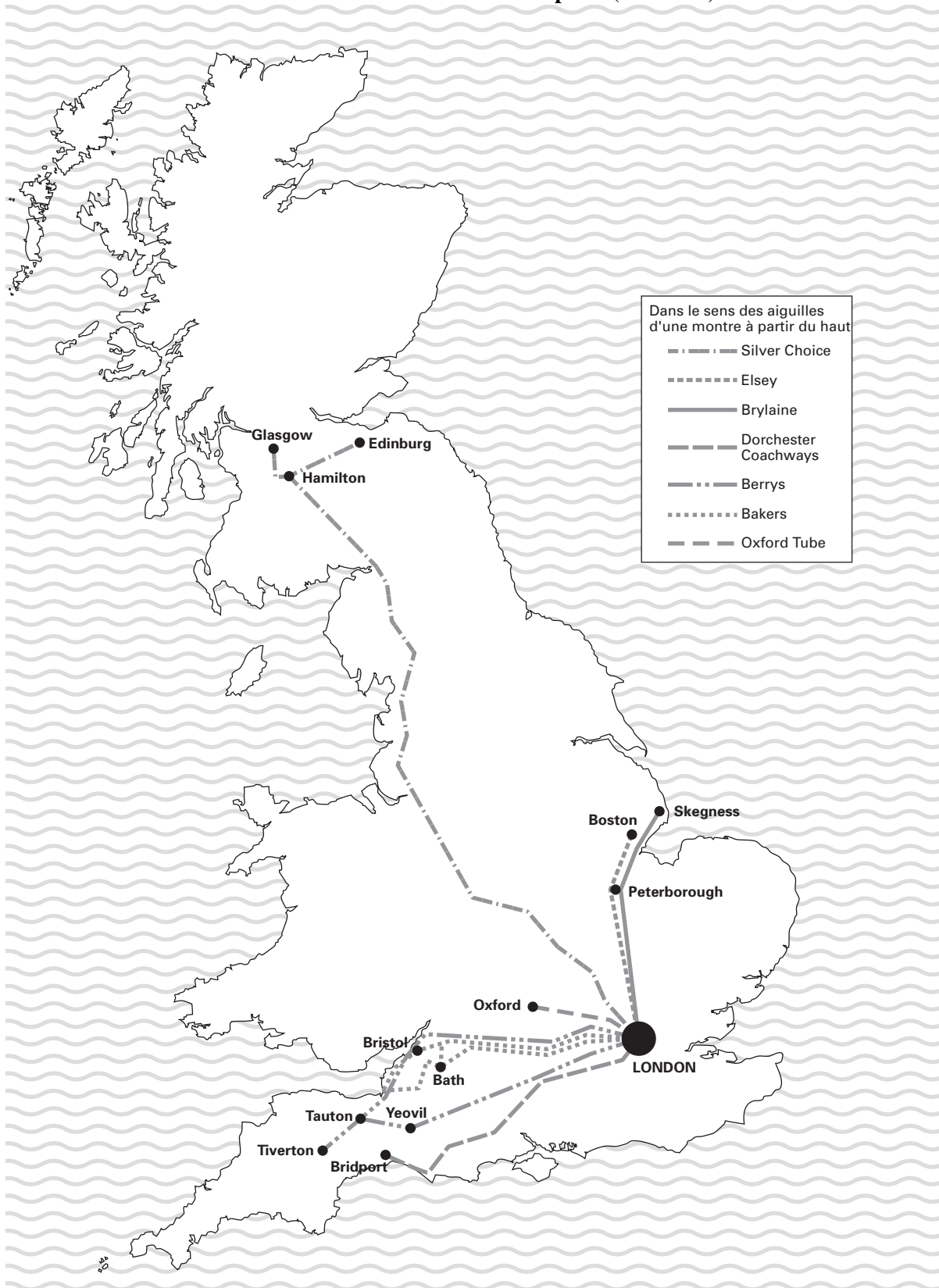
Pourcentages, arrondis à l'entier le plus proche.

* La définition de la catégorie “visite à des amis ou à la famille” de National Express peut être considérée comme plus restrictive.

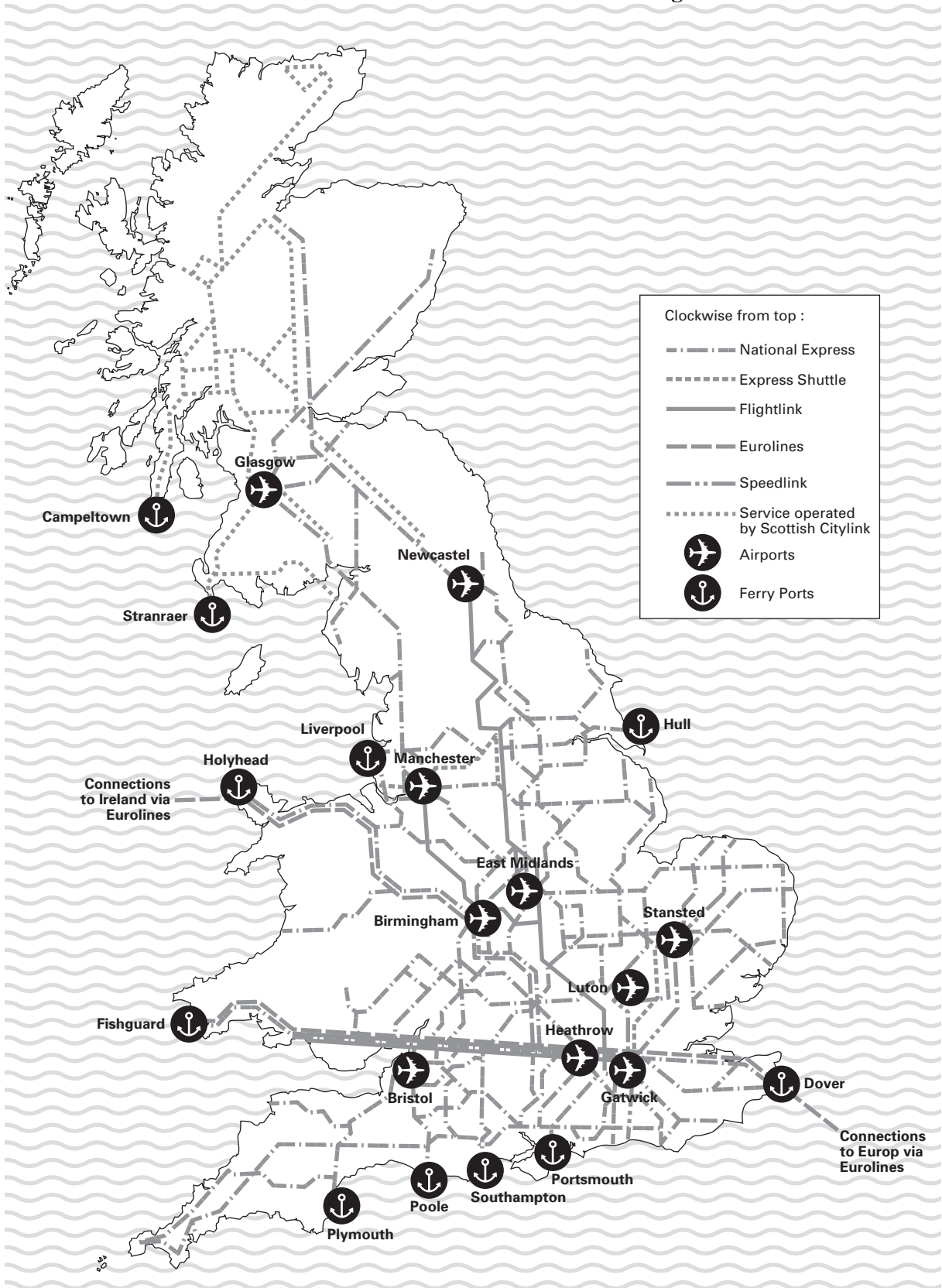
Les données LATS 1991 sont tirées d'une enquête réalisée à la gare routière de Victoria (non publiée).

Les données National Express 1992-1994 renvoient aux services express réguliers transportant les voyageurs sur plus de 100 miles, toutes provenances et destinations confondues en Grande-Bretagne.

Carte 1. Services d'autocars express assurés toute l'année par des compagnies indépendantes, en concurrence avec National Express (mai 1998)



Carte 2. Réseau d'autocars en Grande-Bretagne



BIBLIOGRAPHIE

Astill, D. et White, P.R. (1989) : *Express coach as an access mode to major airports*. PTRC Summer Annual Meeting, septembre, Seminar D, pp. 13-20.

British Airports Authority (1996) : *Heathrow Airport Transportation Policy*, édition hiver 1996/1997, pp. 14-16, 22.

Commission des monopoles et des fusions (1994) : *National Express Group plc and Saltire Holdings Ltd: a report on the merger situation*. Cm 2468, HMSO, Londres, février.

Commission des monopoles et des fusions (1997a) : *National Express Group PLC and ScotRail Railways Limited: a report on the merger situation*. Cm3773, TS0, Londres, décembre 1997.

Commission des monopoles et des fusions (1997b) : *National Express Group PLC and Central Trains Limited: A report on the merger situation*. Cmnd 3774, The Stationery Office, Londres, décembre 1997.

Commission des monopoles et des fusions (1996) National Express Group PLC and Midland Main Line Limited : *A report on the merger situation* (Cm 3495), Londres, décembre.

Commission royale sur la pollution de l'environnement (1994) : *Transport and the Environment*. Cm 2674, HMSO, octobre.

Dick, A. , Director of Group Planning, National Express (1994) : Estimation non publiée du nombre de voyageurs-kilomètres sur National Express.

Doganis, R. et White, P. (1990) : *Long-distance travel within Britain*. Discussion paper no.17 in Rees Jeffreys' Road Fund 'Transport and Society' series, Transport Studies Unit, Université d'Oxford, avril, section 3.

Duff, A. (1995) : *Planning and implementing bus and coach service improvements for Heathrow*. Proceedings of Seminar D 'Public Transport Planning and Operations', 23rd European Transport Forum, PTRC, septembre 1995, Université de Warwick, pp 239-252, PTRC, Londres.

Enquête nationale sur les transports 1994/96, (1997). The Stationery Office, Londres, octobre (et éditions précédentes publiées chaque année).

Eurotunnel PLC (1994) : *Rights Issue Document*, mai, pp. 22 and 23. Voir aussi le document transmis aux actionnaires en juin 1990, pp. 11,13, 14.

- Higginson, M. (1996) : *'The impact of changes in value added tax on public transport'*. Public Transport International (UITP, Bruxelles), 1996/5, pp. 79-82.
- Hillman, W, Managing Director of Victoria Coach Station (1994) : Talk to the Omnibus Society, Londres, septembre (non publié) et communications ultérieures.
- Jay, S. (1995) : *Express coach access to major airports*. Projet de recherche dans le cadre d'un MSc Transport Planning & Management degree, Université de Westminster (non publié).
- Jenkins, A.J. (1995) : *Express coach services to major airports: an analysis of 'Airlink' services operated by National Express*. Projet de recherche dans le cadre d'un MSc Transport Planning & Management, Université de Westminster (non publié).
- Komornicki, T. (1996) : *Bus connections between Poland and other European countries*. Transport Reviews, Vol 16, n° 2, pp. 99-108.
- London Research Centre (1994) : Données non publiées tirées de l'enquête sur les voyageurs conduite à la gare routière de Victoria, qui fait partie de l'étude sur les transports dans l'agglomération londonienne de 1991.
- London Transport (1998) : *Business Plan for 1998/1999*, mai.
- Ministère de l'Environnement, des Transports et des Régions (1999). Statistics Bulletin (99)23 « A Bulletin of Public Transport Statistics Great Britain 1999 » (novembre 1999), page 7 et tableau 6.
- Ministère de l'Environnement, des Transports et des Régions (1998) : *National Road Traffic Forecasts (Great Britain)*, Working Paper 3 'Non-car traffic : modelling and forecasting'.
- Ministère des Transports (1987) : *Transport Statistics Great Britain 1986*, HMSO, Londres, septembre. Tableau 2.33 (b).
- Ministère des Transports (1989) : *National Road Traffic Forecasts*. HMSO.
- National Audit Office (1993) : *Report 884: Sale of the Scottish Bus Group*. HMSO, août.
- National Express Group (1999). Annual Report for 1998, page 26.
- Office for National Statistics (1996) : *Travel Trends: a report on the 1995 International Passenger Survey*. TSO, Londres, 1996.
- Robbins, D.K. et White, P.R. (1986) : *The experience of express coach deregulation in Great Britain*. Transportation, Vol 13 (4), pp. 339-364.
- Schiefelbusch, M. : *The coach in the leisure travel market: a comparison between Britain and Germany*. Research dissertation. MSc Transport Planning and Management, Université de Westminster, Londres, septembre 1997 (non publié).

Terzis, G., Copley, G. (MVA Consultancy) et Bates, J.J. (1997) : *Rail and Coach Competition: Midland Main Line Study*. PTRC European Transport Forum, Université de Brunel, Londres, septembre 1997, Rail Seminar (H).

Thompson, D. et Whitfield, A. (1995) : *Express Coaching: Privatization, Incumbent Advantage , and the Competitive Process*. Chapitre 1 in M.Bishop, J.Kay et C. Mayer (eds) *The Regulatory Challenge*, Oxford University Press, Oxford, 1995.

Transit (supplément à Coach & Bus Week) : *Why Nat Ex needs WMT*, 1er avril 1995, pp. 8-10.

White, Peter (1998) : *Outcomes of Rail Privatisation in Britain*. Rapport à la Conférence mondiale sur la recherche sur les transports, session H3, Anvers, Juillet.

SUÈDE

Kjell JANSSON
Département de Sciences Économiques
Université de Stockholm
SL. Konsult
Suède

LA DÉRÉGLEMENTATION DU TRANSPORT PAR AUTOCARS EN SUÈDE

SOMMAIRE

1.	INTRODUCTION	129
2.	RÉFLEXION SUR L'INTERVENTION DES POUVOIRS PUBLICS DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT DE VOYAGEURS	130
2.1.	L'argument du "second best"	130
2.2.	L'argument des économies d'échelle.....	131
2.3.	L'argument de la demande intramarginale	131
2.4.	L'argument du réseau.....	133
2.5.	Principales conclusions	134
3.	PRÉALABLES ET HYPOTHÈSE RETENUES POUR LES SIMULATIONS	134
3.1.	Principes de base de la méthode d'analyse	134
3.2.	Réseau et logiciel de simulation.....	135
3.3.	Catégorie d'utilisateurs et valeurs-temps.....	135
3.4.	Prix	137
4.	DÉRÉGLEMENTATION DU TRANSPORT PAR AUTOCARS, 1992-1996	137
4.1.	Partage modal.....	138
4.2.	Voyageurs.....	138
4.3.	Bien-être	138
4.4.	Conclusions	139
5.	FUTURE DÉRÉGLEMENTATION DES SERVICES D'AUTOCAR	139
5.1.	Résultats de l'Étude 1 -- Pour l'ensemble du pays	139
5.2.	Résultats de l'Étude 1 -- Sur un corridor	142
5.3.	Résultats de l'Étude 2.....	146
6.	CONCLUSIONS.....	150

Stockholm, juin 1998

1. INTRODUCTION

Dans la plupart des pays européens, les services de transport par autocars sont soumis à des restrictions, qui visent pour la plupart à protéger le transport ferroviaire. Le Royaume-Uni, où les services de transport par autocars sont entièrement déréglementés depuis 1980, constitue à cet égard l'exception la plus notable. La déréglementation britannique a surtout eu pour effet de faire baisser le prix des services à longue distance, étant donné que la société British Rail a elle aussi réagi en réduisant ses tarifs. Cette baisse des prix a elle-même stimulé la demande, de sorte que les chemins de fer ont perdu très peu de clientèle.

Au cours des cinq dernières années, plusieurs nouvelles mesures ont eu des conséquences sur le transport de voyageurs en Suède. Ainsi, en 1989, la Société nationale des chemins de fer suédois (SJ) a été scindée en deux entités, l'une publique, à orientation sociale, responsable de l'infrastructure (Banverket, BV) et l'autre, également publique mais à orientation commerciale, chargée de l'exploitation (SJ). Le transport aérien a été entièrement déréglementé en Suède le 1er janvier 1998, et le transport par autocars a été en partie déréglementé le 1er janvier 1993. Ces réformes ont entraîné une intensification de la concurrence entre les modes de transport public à longue distance. Cependant, les chemins de fer suédois (SJ) détiennent toujours le monopole du transport ferroviaire de voyageurs à longue distance. La déréglementation partielle du transport par autocars s'est traduite par une faible augmentation de l'offre de services d'autocar, dont ont principalement bénéficié les voyageurs les moins aisés, sans que cela n'ait d'incidence sensible sur le transport ferroviaire.

Entre 1995 et 1997, un Comité Parlementaire des Transports et des Communications a mené une réflexion sur une nouvelle politique des transports. S'inspirant en partie de ses travaux, le Gouvernement suédois a présenté en mars 1998 un projet de loi qui a été adopté par le Parlement. La nouvelle loi prévoit la déréglementation complète des services de transport par autocars, en même temps qu'un accroissement des taxes annuelles sur les poids lourds, autobus et autocars, ainsi qu'une réduction de la redevance d'accès pour la société ferroviaire publique (SJ). La hausse de taxes était essentiellement motivée par l'internalisation des effets externes, tandis que la réduction des redevances d'accès doit être vue comme un pis-aller, étant donné qu'il n'a pas été jugé possible d'augmenter les taxes sur le gazole en raison de la concurrence européenne.

La présente étude a pour principal objet d'analyser, au moyen de simulations par ordinateur, les programmes antérieurs et futurs de déréglementation du transport par autocars en Suède. Au préalable toutefois, il convient de formuler un certain nombre d'observations générales.

Le travail de simulation présenté ici a été effectué à l'Institut Suédois d'Analyse des Transports et des Communications (SIKA), dans le cadre du projet de recherche SORT-IT de la DG VII de la Commission Européenne, et à la Société des transports publics de Stockholm (SL). L'auteur de la présente étude a participé à tous ces travaux.

La Section 2 expose brièvement les arguments en faveur d'une intervention des pouvoirs publics dans le secteur du transport de voyageurs. La Section 3 décrit les préalables ainsi que les hypothèses retenues pour le travail de simulation. La Section 4 analyse les effets de la déréglementation partielle du transport par autocars réalisée en 1993. La section 5 présente les résultats d'une éventuelle déréglementation totale, selon les dispositions de la nouvelle loi adoptée par le Parlement suédois. Enfin, la Section 6 présente les conclusions.

2 RÉFLEXION SUR L'INTERVENTION DES POUVOIRS PUBLICS DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT DE VOYAGEURS

Avant d'aborder les études de simulation, il convient d'examiner brièvement les raisons qui peuvent être invoquées pour réglementer le secteur des transports. En économie de marché, la plupart des activités économiques sont relativement peu réglementées, si l'on fait exception des contrôles sanitaires et des lois antitrust, par exemple. En revanche, il existe dans le secteur des transports, et en particulier dans celui des transports collectifs de voyageurs, une longue tradition de réglementation, en ce qui concerne le régime de propriété, les subventions ou la protection contre la concurrence. C'est pourquoi nous examinerons, afin de situer la simulation dans son contexte, quelques-uns des arguments invoqués en ce qui concerne les défaillances du marché pour motiver ces interventions des pouvoirs publics.

2.1. L'argument du "faute de mieux" ("*second-best*")

L'argument le plus couramment invoqué en faveur d'une intervention publique, et probablement le plus largement intégré par la classe politique est celui du "faute de mieux", c'est-à-dire de l'optimum de second rang. Si nous partons de l'hypothèse simple où il existe des élasticités croisées entre les modes A et B, mais aucune élasticité croisée entre les périodes (voir par exemple Glaister (1974) et K. Jansson (1991) pour des analyses complètes), nous arrivons à l'équation suivante :

$$(1) \quad p_A - m_A = -(p_B - m_B) \frac{X^B \varepsilon^{BA}}{X^A \varepsilon^{AA}}$$

où :

m_A et m_B = les coûts sociaux marginaux,

X^A et X^B = la demande,

et

ε^{BA} = l'élasticité-prix croisée entre les modes et ε^{AA} l'élasticité-prix directe pour le mode A.

Cet argument concerne par conséquent l'intervention des pouvoirs publics en termes d'aide financière, mais pas forcément au niveau de la planification et de l'exploitation publiques. L'État pourrait simplement verser à l'entreprise A une partie du coût par voyageur. L'autre solution possible serait d'obliger le mode B à pratiquer un prix égal au coût marginal. L'intervention des pouvoirs publics est toutefois nécessaire, sous une forme ou une autre, pour parvenir à une solution efficace.

2.2. L'argument des économies d'échelle

Mohring (1974) a observé les économies d'échelle dans la consommation des transports publics, qui engendrent un effet externe positif. Chaque voyageur supplémentaire améliorera la situation des autres voyageurs en contribuant à accroître la fréquence de service optimal ou la densité du réseau. Nous démontrerons ici brièvement cet effet, lorsque le prix, la fréquence, la taille des véhicules et le nombre de voitures de chemin de fer sont simultanément optimisés. Pour notre propos, il suffit de calculer le prix optimal p^* , qui découle de la condition de premier rang concernant la fréquence (au moyen de la définition du retard dû à la fréquence D) :

$$(2) \quad p^* = \frac{F \cdot C}{X} + \frac{1}{F} \cdot \frac{\partial D}{\partial F} = \frac{F \cdot C}{X} - \frac{\varphi}{F}$$

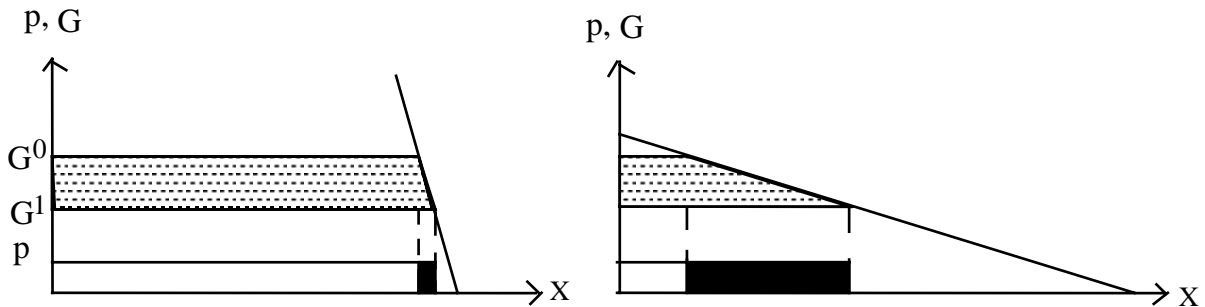
Selon (2), le prix optimal est égal à l'augmentation du coût pour les exploitants, moins les avantages dont bénéficient les voyageurs en termes de réduction des attentes dues à une moindre fréquence, par suite de l'accroissement d'une unité de la fréquence ($\partial D / \partial F$). Nous avons donc là un argument en faveur d'une intervention des pouvoirs publics qui prend la forme d'un financement partiel par l'État.

Étant donné que des données empiriques indiquent que la valeur des attentes liées à la fréquence est plus élevée pour le transport local et régional que pour le transport à grande distance, l'argument en faveur de l'intervention est plus faible pour le transport à longue distance que pour le transport à courte distance.

2.3. L'argument de la demande intramarginale

Nous savons déjà, d'après les fonctions objectives de l'entreprise axées sur la maximisation du bien-être et sur la maximisation de ses profits que la seconde ne tient pas compte du surplus du consommateur. L'argument qui vient se greffer sur ce raisonnement découle de l'hypothèse formulée ici selon laquelle il existe plusieurs sous-marchés (par exemple, deux services dans une situation simple) avec des niveaux de demande et des élasticités différents par rapport au coût généralisé. C'est ce qu'illustre la Figure 1.

Figure 1. **Illustration des gains pour une entreprise axée sur la maximisation du bien-être et pour une entreprise axée sur la maximisation de ses bénéfices**



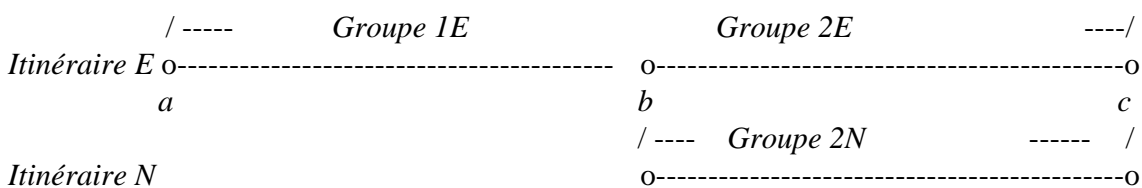
La Figure 1 illustre deux sous-marchés (itinéraires) pour lesquels la demande est une fonction du coût généralisé G . Posons comme hypothèse, pour simplifier, que G est à l'origine G^0 sur les deux itinéraires. Supposons également une entreprise qui cherche à maximiser le bien-être et une autre qui veut maximiser ses bénéfices, les deux ayant la possibilité de réduire le coût généralisé pour le ramener à G^1 , à un coût fixe sur les deux itinéraires. L'entité qui maximise le bien-être choisirait d'améliorer l'itinéraire situé à gauche, où la somme du surplus du consommateur (qui correspond à la zone indiquée en pointillés) et du surplus du producteur (la zone noire) est la plus importante. Au contraire, l'entité cherchant à maximiser ses bénéfices choisirait d'améliorer l'itinéraire situé à droite, où le surplus du producteur est la plus importante ; autrement dit, cette dernière entité préférera investir sur l'itinéraire qui offre pourtant l'avantage social net le plus bas.

Contrairement aux deux arguments exposés précédemment en faveur de l'intervention publique, cet argument de la demande intramarginale milite en faveur de l'intervention des pouvoirs publics au niveau de la planification des itinéraires et des investissements.

2.4. L'argument du réseau

Nous prendrons comme exemple un réseau très simple. Supposons qu'il existe à l'origine un itinéraire E (qui peut faire partie d'un réseau). La question est de savoir s'il pourrait être justifié de mettre en service un nouvel itinéraire N . Cet itinéraire est en partie "parallèle" à l'itinéraire E , ce qui attire certains voyageurs qui empruntaient auparavant l'itinéraire E . Nous pouvons considérer les itinéraires E et N comme deux itinéraires d'un même mode de transport -- train, autocar ou avion, par exemple -- appartenant à deux entreprises distinctes. L'itinéraire E relie les points a et c , via le point b , tandis que l'itinéraire N emprunte le tronçon entre les points b et c . Une partie des voyageurs, $2E$, qui empruntent le tronçon entre b et c sont attirés par le nouvel itinéraire. La Figure ci-après permet de mieux comprendre le raisonnement de base.

Figure 2. **Deux itinéraires concurrents**



Nous partons de l'hypothèse que le coût par départ pour chaque tronçon est constant, C , pour les deux itinéraires. Le coût par aller-retour sur les deux itinéraires est par conséquent $2FC$ pour l'itinéraire E et FC pour l'itinéraire N , F indiquant le nombre de départs pour une période donnée. Nous ne tenons pas compte du temps d'embarquement ni du fait que le coût généralisé est tributaire de la demande, ce qui va nous permettre de simplifier sensiblement les calculs présentés ci-après, sans que cela n'ait d'incidence sur l'analyse ou les résultats fondamentaux.

Des calculs types ont été effectués pour quatre politiques :

- I Maximisation du bien-être du service existant, sans contraintes budgétaires ;
- II Maximisation du bien-être du service existant, avec contraintes budgétaires ;
- III Maximisation des bénéfices du service existant ;
- IV Maximisation des bénéfices, avec le lancement d'un service concurrent.

Pour les calculs du surplus du consommateur et de la demande, X , nous avons utilisé une simple fonction exponentielle :

$$X = \exp(a-bG) \equiv \exp(a-b(p + T + \phi/F))$$

où :

- G = le coût généralisé,
- p = le prix,
- T = le temps de parcours,
- F = la fréquence du service,
- ϕ est une valeur monétaire de l'intervalle $1/F$
- et a et b sont les paramètres.

Les élasticités par rapport au prix et à la fréquence sont par conséquent :

$$\varepsilon_p = -bp, \quad \varepsilon_f = b\phi/F$$

Les valeurs des paramètres choisies pour cet exemple sont les suivantes :

$$a = 7.3, \quad b = 0.1, \quad T = 10, \quad \phi = 20, \quad \text{Coût } C = 200.$$

Pour les entreprises qui optimisent leurs bénéfices, le prix optimal est $P = 1/b$, ce qui implique une élasticité-prix égale à -1.

Tableau 1. Résultats obtenus

Politique	Prix	Fréquence	Demande	Surplus du consommateur	Bénéfice	Avantage social net
Politique I	0	6.3	792	7 920	- 2 520	5 400
Politique II	4	4.9	486	4 860	0	4 860
Politique III	10	3.3	218	2 180	860	3 040
Politique IV, service E	10	2.6	158		460	-
Politique IV, service N	10	2.3	50		50	-
Politique IV, globalement	10		208	2 002	510	2 512

On constate clairement un ordre décroissant de la politique I à la politique IV en termes de surplus du consommateur, d'avantage social net et de fréquence, tandis que l'ordre est croissant en ce qui concerne le prix. A noter toutefois que les ordres de grandeur des différences dépendent des paramètres précis qui ont été choisis.

Les différences entre les résultats des politiques I et II correspondent au "fardeau excessif" de la contrainte budgétaire, le prix étant fixé au-dessus du coût marginal social dans le cas de la politique II. Il convient cependant de ne pas perdre de vue qu'un autre mode de financement, au moyen d'une quelconque mesure fiscale, engendrera également un "fardeau excessif".

Les écarts entre les résultats des politiques II et III traduisent le coût social d'une politique commerciale par rapport à une politique orientée vers le bien-être.

Les écarts entre les résultats des politiques III et IV traduisent le coût social de la concurrence commerciale. Il est permis de dire que la différence au plan de l'avantage social net est due à une externalité combinée qui découle à la fois de la consommation et de la production ; l'exploitant décide d'offrir le service et les voyageurs, qui sont attirés par ce service, sont à l'origine d'une baisse de fréquentation et de réduction de fréquence du service existant, ce qui désavantage les voyageurs qui utilisaient ce service.

A noter que la politique IV peut très bien se traduire par une perte de bien-être, même si le même monopole cherchant à maximiser ses bénéfices exploitait les deux services ; autrement dit, le bénéfice global peut augmenter lorsque le nouvel itinéraire est mis en service, mais en même temps, les désavantages des voyageurs sont plus importants que l'augmentation des bénéfices.

2.5. Principales conclusions

Du point de vue théorique, il semble exister des arguments valables en faveur d'une intervention des pouvoirs publics dans le secteur du transport de voyageurs. Ces arguments semblent toutefois moins probants pour le transport à longue distance que pour le transport local, surtout en ce qui concerne les points soulevés en 2.2 quant aux économies d'échelle. Dans le travail de simulation présenté dans les Sections 4 et 5, certains des arguments seront mis à l'épreuve de la situation réelle des réseaux de transport suédois.

3. PRÉALABLES ET HYPOTHÈSES RETENUES POUR LES SIMULATIONS

3.1. Principes de base de la méthode d'analyse

Pour l'essentiel, nous considérons les transports de voyageurs comme un système, dans lequel les voyageurs peuvent choisir parmi plusieurs lignes et exploitants, et où un même trajet peut comporter plusieurs lignes exploitées par des sociétés différentes. La méthode employée est celle de la simulation au moyen d'un progiciel itinéraire-réseau-analyse (VIPS) qui est utilisé à la fois pour la déréglementation partielle qui a eu lieu en 1993 et pour les résultats hypothétiques de la nouvelle loi sur la déréglementation totale.

Pour le cas hypothétique, deux études sont présentées. Dans la première (Étude 1), nous avons supposé que les chemins de fer réagissaient en réduisant le tarif des billets de deuxième classe, tandis que dans la seconde étude (Étude 2), nous n'avons prévu aucune réaction des chemins de fer ni des compagnies aériennes. Cette seconde étude correspondrait donc à l'effet premier de la déréglementation du transport par autocars.

Dans nos analyses, nous partons de l'hypothèse selon laquelle :

- les exploitants se livrent concurrence de façon indépendante, sans tenir compte des complémentarités entre modes ;
- les voyageurs considèrent les modes comme des possibilités alternatives parmi lesquelles ils peuvent choisir, mais tiennent compte également de leur complémentarité ;
- les voyageurs ne constituent pas un groupe homogène ; leurs préférences varient et ils sont confrontés à des prix différents.

La norme de déplacement est exprimée en termes de coût généralisé par parcours, qui est la somme du prix et du temps de parcours pondéré, converti en unités monétaires.

3.2. Réseau et logiciel de simulation

Le réseau que nous avons utilisé pour les simulations se compose des liaisons aériennes, ferroviaires, régionales (autobus, transbordeurs et autocars), ainsi que du réseau routier national suédois.

Le programme de simulation nécessite des informations sur les temps de parcours et les distances entre tous les noeuds (arrêt ou autres points) ainsi que sur la demande actuelle de déplacement entre toutes les zones du pays. Les 668 zones utilisées sont représentées par un point central à partir duquel les voyageurs ont accès aux lignes et au réseau routier national par des voies piétonnes. La matrice de la demande a été établie d'après une combinaison de trois sources : une matrice synthétique, établie par ordinateur, l'enquête nationale sur les transports en Suède (qui porte sur un échantillon de taille limitée mais sur plusieurs années) ainsi que la base de données sur les transports et le tourisme en Suède (qui porte également sur un échantillon de taille limitée mais sur plusieurs années). Il va de soi que l'incertitude de ces estimations de la demande de déplacement pourrait être la source d'erreurs la plus importante dans les simulations.

Le programme de simulation calcule l'utilisation escomptée des modes et des itinéraires en fonction d'un coût généralisé minimum (prix, plus les éléments de temps de parcours, exprimés en unités monétaires) ainsi que l'ensemble des éléments de temps de parcours, plus le prix, pour toutes les paires origine-destination, ainsi que pour l'ensemble du réseau.

3.3. Catégorie d'utilisateurs et valeurs-temps

Nous prenons en compte le fait que diverses catégories de voyageurs attribuent des valeurs différentes au temps de parcours et au confort. Ces différences se traduisent par des valeurs monétaires distinctes accordées au temps selon la catégorie de voyageurs. Dans les Tableaux ci-après, les coefficients de pondération du temps de parcours (passé dans le véhicule), du temps d'attente, du

temps de correspondance et du temps de déplacement à pied sont établis par rapport au temps de déplacement d'un train InterCity (base 1). Les Tableaux 2 et 3 montrent les valeurs utilisées dans les analyses pour les Études 1 et 2 respectivement.

Tableau 2. Valeurs-temps et coefficients de pondération pris pour hypothèse pour le réseau national, Étude 1

	Part	Valeur-temps du parcours (train) SEK/h	Coefficient de pondération		Coefficient de pondération du temps de parcours			
			du temps d'attente	du temps de correspondance et du temps de déplacement à pied	Train IC	X2000 (train rapide)	Autocar	Avion
Déplacements personnels								
Travailleurs, valeur élevée	0.20	105	0.7	2.0	1.0	0.9	1.50	1.1
Travailleurs, valeur faible	0.50	80	0.7	2.0	1.0	0.9	1.50	1.1
Étudiants	0.15	30	0.4	2.0	1.0	0.9	1.50	1.1
Personnes âgées	0.15	30	0.4	2.0	1.0	0.9	1.50	1.1
Déplacements de moins de 100 kilomètres		20	0.8	2.0	1.0	0.9	1.50	-
Déplacements professionnels	1.00	220	1.1	2.0	1.0	0.9	2.50	1.1-2.5

Tableau 3. Valeur-temps et coefficients de pondération pris pour hypothèse pour le réseau national, Étude 2

	Part	Valeur-temps du parcours (train) SEF/h	Coefficient de pondération		Coefficient de pondération du temps de parcours					
			du temps d'attente	du temps de correspondance et du temps de déplacement à pied	Train IC	X2000	Autocar	Avion	Voiture	
Déplacements personnels										
Travailleurs, 90 SEK	0.20	90	0.6	2.0	1.0	0.9	1.50	1.2-2.0	1.6	
Travailleurs, 70 SEK	0.50	70	0.6	2.0	1.0	0.9	1.50	1.2-2.0	1.6	
Étudiants	0.15	25	0.5	2.0	1.0	0.9	1.20	1.2-2.0	1.6	
Personnes âgées	0.15	25	0.5	2.0	1.0	0.9	1.50	1.2-2.0	1.8	
Déplacements de moins de 100 kilomètres		20	0.5	2.0	1.0	0.9	1.50	-	1.7	
Déplacements professionnels	1.00	220	1.2	2.0	1.0	0.9	1.50	1.2-2.0	1.6	

Les valeurs-temps de parcours plus faibles qui figurent dans l'Étude 2 résultent de la calibration du modèle avec l'inclusion explicite du mode automobile parmi les diverses possibilités. Le coefficient de pondération le plus élevé -- 2.0 pour l'avion -- concerne les avions à hélice. A noter que le coefficient de pondération du temps de parcours en automobile s'explique à la fois par le fait que les automobilistes et les passagers font en général des pauses pendant le trajet et que la conduite d'une automobile peut être considérée comme moins confortable que le train. Les valeurs-temps et les coefficients de pondération sont tirés d'une étude suédoise sur les préférences déclarées et résultent aussi du travail de calibration. Il importe également de mentionner que la valeur-temps pour les déplacements professionnels qui a été utilisée pour le calcul du bien-être est inférieure (SEK 140/heure).

3.4. Prix

S'agissant des prix, il importe d'utiliser les prix réels auxquels est confronté chaque groupe de voyageurs. Nous avons pris pour hypothèse que des réductions générales s'appliquaient à tous les groupes de voyageurs, que les déplacements professionnels n'étaient pas soumis à la TVA et qu'ils bénéficiaient d'une réduction de 30 pour cent du prix restant selon les dispositions fiscales suédoises. Cependant, ces 30 pour cent vont aux exploitants. En ce qui concerne les déplacements personnels, nous avons tenté, en collaboration avec la Société des chemins de fer nationaux, SJ, d'estimer la réduction moyenne (pour plusieurs types de billets) dont pouvaient bénéficier les divers groupes. Les prix et les coûts sont exprimés en couronnes suédoises (SEK), au taux de change de 1 SEK = 0.12 ECU.

Le Tableau 4 montre les prix retenus comme hypothèse, indiqués en pourcentage du plein tarif, TVA comprise, pour chaque catégorie de déplacement.

Tableau 4. **Prix retenus comme hypothèse, exprimés en pourcentage du plein tarif pour les transports publics, et en SEK par kilomètre pour l'automobile**

Catégorie de déplacement	Train (%)	X2000 (%)	Avion (%)	Autocar (%)	Automobile SEK/km
Déplacements professionnels	80	84	85	100	0.81
Travailleurs, 90 SEK	40	40	40	100	0.66
Travailleurs, 70 SEK	40	40	40	100	0.89
Étudiants	40	40	35	Variable	0.84
Personnes âgées	27	27	35	Variable	0.79
Déplacements de moins de 100 km	100	100	-	100	1.00

4. DÉRÉGLEMENTATION DU TRANSPORT PAR AUTOCARS, 1992-1996

Le 1er janvier 1993, l'industrie suédoise du transport par autocars a été en partie déréglementée. Autrement dit, le "fardeau de la preuve" concernant "les préjudices causés aux chemins de fer" a été inversé. Ce sont les SJ et les autorités responsables du transport régional par autobus qui doivent dorénavant en principe prouver qu'une nouvelle ligne de transport par autocars portera gravement préjudice à la rentabilité des chemins de fer et du transport régional par autobus. Toutefois, établir de telles preuves dans ce nouveau système est tout aussi difficile à réaliser dans la pratique qu'auparavant. Par suite de la déréglementation, l'offre en termes d'autocars-kilomètres a augmenté d'environ 39 pour cent entre 1992 et 1996.

Nous présentons ci-après les calculs de l'incidence de la déréglementation au niveau national, entre 1992 et 1996. Pour ce faire, nous comparons la performance des systèmes de transport aérien, ferroviaire et par autocar en 1996 à celle du système de transport aérien de cette même année, celle du système ferroviaire en 1996 et celle du système de transport par autocars en 1992.

4.1. Partage modal

Le partage modal pour 1996 a été modélisé et calibré. Le partage modal pour le transport par autocars en 1992, ainsi que pour les transports ferroviaire et aérien en 1996 sont modélisés. L'analyse des modèles révèle que le choix des modes semble avoir très peu varié, toutes choses égales par ailleurs, à la suite de la déréglementation partielle de l'industrie du transport par autocars.

Tableau 5. **Partage modal (en voyageurs-kilomètres et en pourcentage), consécutif au développement du transport par autocars**

	Autocar 1992, fer, air 1996 en millions de voy-km	Part %	Air, fer, autocar 1996 en millions de voy-km	Part %
X2000 (trains rapides)	577	6.9	573	6.8
Trains de nuit	1105	13.2	1103	13.1
Trains IC	3669	43.7	3605	42.8
SAS	1992	23.7	1987	23.6
Autres compagnies aériennes	887	10.6	881	10.5
Autocar	170	2.0	278	3.3
Total	8400	100.0	8429	100.0

4.2. Voyageurs

L'effet le plus notable est que la déréglementation a avantagé les voyageurs pour lesquels la valeur-temps est faible (voyageurs à faible revenu), étant donné que le gain en termes de prix est supérieur à la perte en termes de temps de parcours. A noter que les chiffres positifs indiquent une amélioration.

Tableau 6. **Variation du coût généralisé et du surplus du consommateur par catégorie, consécutive au développement des services de transport par autocars, 1992-1996**

	Déplacements professionnels 140 SEK/h	Déplacements privés 105 SEK/h	Déplacements privés 80 SEK/h	Déplacements privés 30 SEK/h	Total
Coût généralisé/déplacement, SEK	0.5	1.8	2.3	2.6	
Coût généralisé/déplacement, %	0.0	0.1	0.2	0.5	
Surplus du consommateur, MSEK	3.5	5.5	17.8	12.2	39.0
dont tarifs	3.7	4.7	18.9	22.1	49.4
dont temps	- 0.2	0.8	- 1.0	- 9.9	- 10.4

4.3. Bien-être

L'avantage net, c'est-à-dire la variation du surplus du consommateur et de celui du producteur, s'établit à près de zéro, ce qui signifie que l'effet dominant est redistributif.

4.4. Conclusions

Les effets de la déréglementation partielle qui a été effectuée en Suède semblent prometteurs. En effet, la possibilité de se déplacer à bas prix a attiré les voyageurs à faible revenu, tandis que les chemins de fer nationaux ont subi une perte de clientèle limitée. Pour ceux qui privilégient l'équité en termes de possibilités de déplacement, la déréglementation peut être considérée comme un succès.

Cependant, il convient également de ne pas perdre de vue qu'une concurrence accrue du transport par autocars risque dans certains cas d'entraîner la cessation de services ferroviaires, ce qui pourrait occasionner pour les voyageurs qui utilisaient jusque là ces services, des pertes supérieures aux avantages dont bénéficient les usagers du service d'autocar.

5. FUTURE DÉRÉGLEMENTATION DES SERVICES D'AUTOCAR

La nouvelle loi est censée entraîner une augmentation de l'offre des services de transport par autocars en Suède. Nous partons de l'hypothèse que cette offre peut augmenter du fait de la création de quelques nouveaux services ainsi que de l'accroissement sensible de la fréquence de service, notamment en transformant les services qui se limitaient jusqu'à présent aux week-ends en des services quotidiens. Nous avons retenu comme hypothèse le doublement ou le triplement de la fréquence dans les deux Études, 1 et 2, ainsi que l'ajout de quelques itinéraires dans l'Étude 2, conformément aux demandes formulées en 1998 par les opérateurs de services d'autocar.

5.1. Résultats de l'Étude 1 - Pour l'ensemble du pays

Dans l'Étude 1, nous avons retenu pour hypothèse que les chemins de fer réagissent à l'accroissement de l'offre de services de transports par autocar, en réduisant leurs tarifs de seconde classe. Dans cette étude, nous avons utilisé un modèle d'élasticité pour l'ensemble de la demande de transports publics.

Choix modal

Nous avons estimé que la demande de services de transport par autocars augmenterait d'environ 50 pour cent. La diminution de la demande de transport aérien, ferroviaire et automobile semblerait relativement faible. Les services régionaux de transport par autobus, qui sont administrés et financés par les autorités locales et régionales (et qui sont attribués par voie d'adjudication), ne perdraient pas non plus une part importante de leur clientèle.

Tableau 7. **Partage modal, en millions de voyageurs-kilomètres et en pourcentage**

	Année de référence 1996	%	Déréglementation	%
X2000 (trains rapides)	894	6.3	992	6.8
Trains de nuit	848	5.9	804	5.5
Autres trains	5 079	35.6	5 082	34.9
SAS	2 101	14.7	2 040	14.0
Autres compagnies aériennes	1 078	7.5	1 041	7.1
Services d'autocar	715	5.0	1 132	7.8
Services régionaux de transport par autobus	3 564	25.0	3 476	23.9
Total transports collectifs	14 279	100.0	14 568	100.0
Automobile	74 820	84.0	74 618	83.7

Voyageurs

Les voyageurs pour lesquels la valeur-temps est faible, sont avantagés par rapport aux voyageurs pour lesquels la valeur-temps est élevée. Les particuliers seraient gagnants à la fois en termes de temps et de tarifs. A noter que la plupart des gains au plan des tarifs découlent de la réduction supposée des tarifs ferroviaires de seconde classe.

Tableau 8. **Variation du coût généralisé, en SEK par déplacement, et du surplus du consommateur, en MSEK par an. Valeur-temps différentes**

	Déplacements professionnels 140 SEK/h	Travailleurs 105 SEK/h	Travailleurs 80 SEK/h	Personnes âgées et étudiants 30 SEK/h	Déplacements courts 20 SEK/h	Total
Coût généralisé par déplacement, SEK	7.0	29.2	25.1	17.9	0.5	
Coût généralisé par déplacement (%)	0.5	2.2	2.3	3.3	0.5	
Surplus du consommateur	52	95	202	87	114	550
dont tarifs	86	72	181	78	21	439
dont temps	- 34	22	21	9	93	111

Si nous prenons pour hypothèse la même valeur-temps moyenne pour tous les groupes de voyageurs, le surplus du consommateur s'établira à plus de SEK 800 millions, car ce sont les groupes pour lesquels la valeur-temps est relativement faible qui seraient les plus avantagés.

Exploitants

Les exploitants de services d'autocar seraient gagnants. Nous avons estimé que les chemins de fer perdraient quelque SEK 155 millions, les compagnies aériennes environ SEK 50 millions, et les services de transport régional par autobus autant. Nous avons également supposé que les compagnies aériennes réduiraient l'offre dans une certaine mesure, mais pas les chemins de fer. L'effet global pour l'ensemble des exploitants est un manque à gagner, lequel est cependant relativement faible pour les services ferroviaires, aériens et régionaux par autobus, puisque la perte en termes de voyageurs-kilomètres ne dépasse pas environ 2 pour cent. Il est également possible qu'une partie des

services régionaux d'autobus soient assurés par les exploitants de services d'autocar. A noter par ailleurs que tous les ajustements possibles de l'offre n'ont pas été pris en compte, en particulier une réduction probable de la fréquence de service sur certains itinéraires ferroviaires déficitaires. Nous rappelons que dans le Tableau ci-après, les coûts réduits sont exprimés par les chiffres positifs, tandis que les coûts accrus sont indiqués par un signe négatif.

Tableau 9. **Variations des recettes et des coûts des exploitants, en millions de SEK par an**

Exploitant	Recettes			Coûts	Variation des bénéfices
	Déplacements professionnels	Déplacements personnels	Total		
SJ	- 61	- 94	- 155	0	- 155
dont X2000	- 24	64	40	0	40
dont trains de nuit	- 5	- 27	- 31	0	- 31
dont autres trains	- 33	- 131	- 164	0	- 164
Air	- 33	- 144	- 177	133	- 36
dont SAS	- 5	- 87	- 92	72	- 16
dont autres compagnies aériennes	- 27	- 57	- 85	61	- 20
Autocar	42	218	260	- 174	73
Services régionaux d'autobus	- 3	- 51	- 54	2	- 49
Total	- 55	- 71	- 125	- 39	- 166

Effets externes et taxes

On constate une amélioration dans la mesure où les coûts externes diminuent (chiffres positifs), tandis que l'État aurait de moindres recettes fiscales en raison d'une diminution du trafic automobile. D'après les évaluations monétaires officielles de la Suède pour la pollution atmosphérique, les gaz à effet climatique et les accidents, les coûts externes diminueraient d'environ SEK 37 millions par an, et les recettes fiscales d'environ SEK 45 millions.

Bien-être

S'agissant du résultat socio-économique, nous avons également pris en compte les recettes nettes de l'État et le fardeau fiscal accru. Nous avons retenu d'une part des valeurs-temps distinctes pour chaque groupe, et d'autre part la même valeur (moyenne). Le manque à gagner pour l'État ainsi que pour les exploitants de services aériens et ferroviaires est de loin compensé par les gains dont bénéficient les voyageurs. L'avantage net est sensible.

Tableau 10. **Résumé des résultats en matière de bien-être**

	Valeurs-temps différentes MSEK/année	Valeurs-temps identiques MSEK/année
Surplus du consommateur	550	803
dont tarifs	439	439
dont temps	111	364
Surplus de l'exploitant	- 116	- 116
Recettes nettes de l'État	- 119	- 121
Fardeau fiscal accru	- 36	- 36
Effets externes	37	37
Total	316	566

5.2. Résultats de l'étude 1 - Sur un corridor

Le corridor reliant les villes de Karlstad et de Göteborg (d'une distance d'environ 240 kilomètres) a été choisi pour effectuer une étude détaillée parce que le niveau de concurrence y a souvent changé. Nous avons étudié trois situations réelles et trois situations hypothétiques.

Situations réelles

1. Avant septembre 1995 :

Chemins de fer nationaux (SJ) ; prix : SEK 208.
Exploitant de services d'autocar (Swebus) ; prix : SEK 143.

2. Septembre 1995 - mars 1996 :

Chemins de fer nationaux (SJ) ; prix : SEK 208.
Exploitant de services d'autocar (Swebus) ; prix : SEK 95.
Exploitant de services d'autocar (Säffle Rese Service) ; prix : SEK 100.

3. A partir d'avril 1996 :

Chemins de fer nationaux (SJ) ; prix : SEK 135.
Exploitant de services d'autocar (Swebus) ; prix : SEK 95.
Exploitant de services d'autocar (Säffle Rese Service) ; prix : SEK 100.

Les six situations sont décrites dans le Tableau ci-dessous.

Tableau 11. **Situations sur le corridor Göteborg-Karlstad**

		Trajets aller- retour/jour de semaine	Tarifs (SEK) 2ème classe
Situations réelles			
1. 6 trains/jour, 3 autocars/jour (avant 9/95)	SJ	6	208
	Swebus	3	185
2. 6 trains/jour, 5 autocars/jour à tarif réduit (9/95-3/96)	SJ	6	208
	Swebus	3	95
	Säffle	2	100
3. 6 trains/jour à tarif réduit ; 5 autocars/jour à tarif réduit (à partir de 4/96)	SJ	6	135
	Swebus	3	95
	Säffle	2	100
Situations hypothétiques			
4. 4 trains/jour à tarif réduit 8 autocars/jour à tarif réduit	SJ	4	135
	Swebus	5	95
	Säffle	3	100
5. 20 autocars/jour à tarif réduit	Swebus	10	95
	Säffle	10	100
6. 6 trains/jour à tarif réduit	SJ	6	135

Variations de la demande

Les variations de la demande qui figurent ci-après coïncidaient très étroitement avec les variations réelles, selon les renseignements obtenus auprès des exploitants.

Tableau 12. **Nombre de trajets par an (en milliers)**

Situations	Nombre de parcours par an
1. 6 trains/jour, 3 autocars/jour (avant 9/95)	10 188
2. 6 trains/jour, 5 autocars/jour à tarif réduit (9/95-3/96)	10 480
3. 6 trains/jour à tarif réduit, 5 autocars/jour à tarif réduit (à partir de 4/96)	13 224
4. 4 trains/jour à tarif réduit, 8 autocars/jour à tarif réduit	13 139
5. 20 autocars/jour à tarif réduit	11 097
6. 6 trains/jour à tarif réduit	13 114

L'entrée en activité du nouvel exploitant de services d'autocar Säftebus (situation 2) a fait augmenter la demande d'environ 3 pour cent. Même si le nombre de départs d'autocars a presque doublé, la part totale du transport par autocars ne se situait encore qu'aux alentours de 9 pour cent. Une forte augmentation de la demande (24 pour cent) s'est produite lorsque SJ a réduit ses tarifs.

Si l'autocar était le seul mode assurant le service (situation 5), la demande retomberait presque à son niveau d'origine. En revanche, si tous les services d'autocar étaient abolis, par exemple par la réglementation, et si SJ continuait d'offrir des tarifs réduits (situation 6), la demande serait pratiquement la même que dans la situation 3 actuelle.

Voyageurs

Nous avons segmenté les voyageurs selon quatre catégories : voyageurs professionnels, travailleurs, étudiants et personnes âgées, étant donné qu'à ces quatre catégories correspondent des prix différents et des gains différents en fonction des changements apportés ou envisagés. Ce sont les travailleurs et les étudiants qui ont le plus bénéficié de l'intensification de la concurrence.

Dans le Tableau ci-après, l'élément standard a été exprimé en termes de coût généralisé, c'est-à-dire la somme du prix et du temps de parcours converti en unités monétaires au moyen de la valeur-temps.

Tableau 13. Coût généralisé calculé pour les voyageurs entre Göteborg et Karlstad (SEK par parcours)

		Déplacements professionnels	Travailleurs	Étudiants	Personnes âgées
1.	6 trains/jour, 3 autocars/jour (avant 9/95)	996	515	251	252
2.	6 trains/jour, 5 autocars/jour à tarif réduit	995	514	250	240
3.	6 trains/jour à tarif réduit, 5 autocars/jour à tarif réduit	654	447	203	238
4.	4 trains/jour à tarif réduit, 8 autocars/jour à tarif réduit	1 031	458	205	233
5.	20 autocars/jour à tarif réduit	1 127	511	244	226
6.	6 trains/jour à tarif réduit	953	447	203	244

Pour les personnes âgées, le meilleur scénario serait que le service ne soit assuré que par autocar (situation 5). Pour les étudiants, les meilleures possibilités sont toutes celles qui font intervenir des services ferroviaires à tarif réduits. Pour les travailleurs, la situation actuelle (situation 3) et celle dans laquelle le service ne serait assuré que par des trains à tarif réduit (situation 6) sont les plus avantageuses. Pour les déplacements professionnels, toute réduction des services ferroviaires entraîne une détérioration de la situation.

Le Tableau ci-après décrit les résultats en termes de surplus du consommateur. Les situations 1, 2, 4, 5 et 6, sont comparés à la situation actuelle (3). Les chiffres négatifs indiquent une détérioration.

Tableau 14. **Variations du surplus du consommateur (SEK par an)**

	Par rapport à la situation actuelle (3)	Déplacements professionnels	Travailleurs	Étudiants	Personnes âgées	Total
1.	6 trains/jour, 3 autocars/jour (avant 9/95)	- 2.3	- 3.3	- 0.8	- 1.8	- 8.2
2.	6 trains/jour, 5 autocars/jour à tarif réduit	- 1.8	- 2.6	- 0.7	- 0.3	- 5.3
4.	4 trains/jour à tarif réduit, 8 autocars/jour à tarif réduit	- 7.6	- 2.3	0.1	- 0.1	- 9.9
5.	20 autocars/jour à tarif réduit	- 12.1	- 7.7	- 0.5	- 0.1	- 20.4
6.	6 trains/jour à tarif réduit	- 0.4	- 0.5	- 0.7	- 0.5	- 2.1

Le Tableau précédent montre que la situation actuelle -- panachage de services ferroviaires et de services par autocar -- est la meilleure du point de vue des voyageurs. Vient ensuite la situation où le service est assuré exclusivement par 6 trains à tarif réduit (situation 6). Le pire scénario est celui où seulement des autocars sont utilisés (situation 5), et dans lequel ce sont notamment les voyageurs d'affaires et les travailleurs dont la valeur-temps est relativement élevée qui seront perdants.

Exploitants

Il convient de noter que les niveaux de profit calculés ne sont peut-être pas exacts en termes absolus. Par exemple, nous avons noté que Säftebus semble déficitaire lors de son entrée sur le marché, mais tel ne serait peut-être pas le cas, étant donné que la demande pour les services offerts par Säftebus pourrait avoir été sous-estimée. Ce qui importe, c'est plutôt la comparaison des niveaux de profit de chaque exploitant dans les différentes situations.

La situation actuelle semble être la pire du point de vue des exploitants, peut-être en raison d'une offre totale trop importante. Il existe par conséquent un risque que l'offre diminue, aux dépens des voyageurs, surtout si SJ quittait le marché. Voilà donc une illustration de l'effet de réseau décrit dans la Section 2.4 de la présente étude. Il ne faut pas perdre de vue, en revanche, que SJ est effectivement déficitaire même dans la situation actuelle et dans la situation antérieure (situation 1). La meilleure situation du point de vue des exploitants est celle qui est antérieure à l'entrée du nouvel exploitant de services d'autocar Säftebus (situation 1). Vient ensuite celle qui ne comprend qu'un service ferroviaire (situation 6).

Tableau 15. **Calcul des recettes des exploitants, déduction faite des coûts**
(millions de SEK par an)

Par rapport à la situation actuelle (3)	SJ	Swebus	Säffle	Total
1. 6 trains/jour, 3 autocars/jour (avant 9/95)	5.3	- 0.3	0.4	5.4
2. 6 trains/jour, 5 autocars/jour à tarif réduit	0.2	0.8	1.1	2.1
4. 4 trains/jour à tarif réduit, 8 autocars/jour à tarif réduit	5.6	- 1.4	- 0.5	3.9
5. 20 autocars/jour à tarif réduit	6.1	- 3.9	- 0.1	2.5
6. 6 trains/jour à tarif réduit	3.3	1.8	0.3	5.2

Bien-être

Le Tableau ci-après récapitule les calculs socio-économiques, y compris les effets externes et les recettes fiscales. La situation dans laquelle le service n'est assuré que par des autocars est la pire (situation 5). La meilleure est celle où le service est exclusivement ferroviaire (situation 6). Ce résultat pourrait porter à croire que la déréglementation du transport par autocars n'est pas une bonne idée, étant donné que la concurrence pousse SJ à cesser ses activités. Cependant, le meilleur scénario ne se concrétiserait probablement pas, étant donné que sans les effets de la concurrence, SJ ne pratiquerait jamais les tarifs réduits que les conditions de concurrence l'obligent à offrir.

Tableau 16. **Résultats relatifs au bien-être (millions de SEK par an)**

Par rapport à la situation actuelle (3)	Voyageurs	Exploitants	Effets externes	Taxes	Total
1. 6 trains/jour, 3 autocars/jour (avant 9/95)	- 8.2	5.4	0.3	1.1	- 1.4
2. 6 trains/jour, 5 autocars/jour à tarif réduit	- 5.3	2.1	- 0.9	1.4	- 2.7
4. 4 trains/jour à tarif réduit, 8 autocars/jour à tarif réduit	- 9.9	3.9	1.3	- 0.4	- 5.1
5. 20 autocars/jour à tarif réduit	- 20.4	2.5	- 0.3	1.6	- 16.6
6. 6 trains/jour à tarif réduit	- 2.1	5.2	1.4	- 0.5	4.0

5.3. Résultats de l'Étude 2

Étant donné que l'Étude 2 ne tient pas compte de la réduction des tarifs ferroviaires ni de celle de l'offre de services ferroviaires et aériens, les effets, surtout en ce qui concerne les tarifs, sont sensiblement plus faibles que dans l'Étude 1.

Voyageurs

Ce sont presque exclusivement les personnes âgées et les étudiants qui sont avantagés par la déréglementation du transport par autocars (voir le Tableau 17 ci-après). Si l'on attribue à tous les groupes de voyageurs la même valeur-temps (moyenne), l'avantage total est plus important (voir le Tableau 18), étant donné que la valeur-temps moyenne est plus élevée que la valeur-temps pour les

personnes âgées ou les étudiants. Pour les longs trajets, cette valeur moyenne est de SEK 60/heure (moyenne pour les déplacements à longue distance) et de SEK 35/heure pour les trajets courts (moyenne des déplacements courts par les transports en commun et en automobile).

Tableau 17. Variation du coût généralisé moyen et du surplus total du consommateur (MSEK par an) selon les catégories de déplacements. Valeurs-temps différentes

	Déplacements professionnels 140 SEK/h	Travailleurs 90 SEK/h	Travailleurs 70 SEK/h	Personnes âgées 25 SEK/h	Étudiants 25 SEK/h	Déplacements courts 20 SEK/h	Total
Surplus du consommateur	9	9	25	29	11	26	109
Dont tarifs	17	7	23	40	14	4	105
Dont temps	- 8	2	2	- 11	- 3	22	4

Tableau 18. Variation du coût généralisé moyen et du surplus total du consommateur (MSEK par an), selon les catégories de déplacements. Valeurs-temps identiques

	Déplacements professionnels 140 SEK/h	Travailleurs 90 SEK/h	Travailleurs 70 SEK/h	Personnes âgées 25 SEK/h	Étudiants 25 SEK/h	Déplacements courts 20 SEK/h	Total
Surplus du consommateur	4	6	22	65	26	46	169
Dont tarifs	17	7	23	40	14	4	105
Dont temps	- 13	- 1	- 1	25	12	42	64

Exploitants

S'agissant des chiffres indiqués dans le Tableau ci-après, il importe de ne pas perdre de vue qu'il n'a pas été tenu compte d'éventuelles modifications des niveaux de production ou des tarifs de SJ et des compagnies aériennes. En effet, SJ exploitant un certain nombre de lignes qui sont déjà déficitaires, la déréglementation du transport par autocars pourrait être l'élément déclencheur qui l'inciterait à réduire la fréquence sur ces lignes. Par ailleurs, les services d'autocar peuvent également être légèrement bénéficiaires, ce qui n'est pas non plus pris en compte.

Tableau 19. **Variations du surplus des exploitants, par catégorie de véhicule et par exploitant (en millions de SEK par an)**

	Surplus de l'exploitant après impôt
SJ	- 116
dont X2000	- 6
dont trains de nuit	- 6
dont autres trains	- 94
Air	- 5
dont SAS	0
dont autres compagnies aériennes	- 5
Autocar	0
Services régionaux d'autobus	0
Total	- 99

Effets externes et taxes sur le carburant

L'augmentation de l'offre de services de transport par autocars ainsi que la diminution de l'utilisation de l'automobile se traduisent par une certaine réduction des effets externes. Cependant, étant donné la faible imposition actuelle des véhicules lourds, les recettes fiscales totales seront également réduites. Cela montre que les coûts externes des poids lourds et des autocars ne sont pas internalisés.

Tableau 20. **Variation du nombre de véhicules-kilomètres, des coûts externes et des recettes fiscales**

	Variation du nombre de véhicules-kilomètres/année	Coûts externes MSEK/année	Taxe sur les véhicules-kilomètres MSEK/année
SJ	0	0	0
dont X2000	0	0	0
dont trains de nuit	0	0	0
dont autres trains	0	0	0
Air	0	0	0
dont SAS	0	0	0
dont autres compagnies aériennes	0	0	0
Autocar	+ 31	- 62	+ 24
Services régionaux d'autobus	0	0	0
Automobile	- 221	+ 69	- 77

Finances publiques et fardeau fiscal accru

Du point de vue des finances publiques, nous ne tenons pas compte ici, notamment, des faibles effets sur les recettes provenant de la TVA ou de l'impôt sur les sociétés, mais seulement des variations plus fortes des taxes sur les carburants et par conséquent du fardeau fiscal accru.

Tableau 21. **Variation au niveau de la fiscalité par catégorie de véhicule et par exploitant**
(en millions de SEK par année)

	MSEK/année
Taxes sur le carburant	- 53
Fardeau fiscal accru (0.3 x variation des taxes)	- 16

Bien-être

Nous additionnons ici le surplus du consommateur, celui de l'exploitant, celui des pouvoirs publics, ainsi que le fardeau fiscal accru et les effets externes. Pour le surplus de l'exploitant, nous avons retenu pour hypothèse une variation zéro. Il va de soi que la variation totale du bien-être est plutôt faible. L'interprétation la plus plausible serait que la déréglementation du transport par autocars est neutre du point de vue du bien-être, si l'on ne tient pas compte des réductions des tarifs ferroviaires ni d'autres ajustements. Le principal effet est que les voyageurs pour lesquels la valeur-temps est faible (voyageurs à faible revenu) sont avantagés, tandis que les exploitants de services ferroviaires et aériens et les contribuables peuvent être dans une certaine mesure perdants.

Les faibles effets sur le bien-être par rapport à la situation où l'on tient compte d'une réaction des services ferroviaires et aériens (Étude 1) illustrent également l'amélioration du bien-être découlant de la dynamique de la concurrence. Ces résultats indiquent aussi que l'internalisation des effets externes par la tarification des véhicules lourds placerait surtout les services ferroviaires dans une meilleure position du point de vue concurrentiel et par le fait même réduirait les effets défavorables sur les services ferroviaires et améliorerait les finances publiques.

Tableau 22. **Effets sur le bien-être (MSEK/année)**

	MSEK/année	MSEK/année
	Valeurs différentes	Valeurs identiques
Surplus du consommateur	+ 109	+ 169
dont tarifs	105	105
dont temps de parcours	4	64
Surplus de l'exploitant	- 99	- 99
Surplus des pouvoirs publics	- 53	- 53
Fardeau fiscal accru	- 16	- 16
Effets externes	7	7
Avantage social net	- 52	8

Coordination des services

L'une des questions qui se posent est de savoir si des fournisseurs indépendants, sans lien de coopération, assureront le meilleur service du point de vue des voyageurs. La coordination peut prendre diverses formes.

Nous nous contenterons ici de démontrer les effets d'une amélioration de la coordination de l'offre de transport au niveau des départs. Nous partons de l'hypothèse que le temps de correspondance autocar-train est de 20 minutes dans quatre gares suédoises. Nous avons analysé la situation pour trois groupes de voyageurs. Le Tableau 23 montre que les valeurs sont positives bien que faibles. Étant donné que nous ne nous intéressons qu'à trois groupes et à quatre gares, ces résultats ne sont bien sûr que le reflet de certaines possibilités de coordination, dont l'éventail pourrait être beaucoup plus vaste et se traduire par des avantages beaucoup plus importants.

Tableau 23. **Variation du surplus du consommateur (en milliers de SEK)**

Catégorie	Variation du surplus du consommateur (milliers de SEK)
Travailleurs, 90 SEK	28
Déplacements à courte distance	99
Déplacements professionnels	76
Total	203

6. CONCLUSIONS

La déréglementation partielle du transport par autocars réalisée en Suède en 1993 semble avoir donné de bons résultats, surtout si l'on privilégie les conditions de déplacement des personnes à faible revenu.

S'agissant d'une hypothétique déréglementation totale du transport par autocars, et dans l'hypothèse où les chemins de fer y réagiraient en réduisant leurs tarifs de seconde classe, les avantages seraient considérables, surtout pour les voyageurs pour lesquels la valeur-temps est faible, tandis que le manque à gagner pour les chemins de fer, les compagnies aériennes et les entreprises de transport régional par autobus seraient faibles -- de l'ordre de quelques points de pourcentage.

Dans le scénario où il n'est pas prévu de réaction de l'exploitant de services ferroviaires, le résultat indique que l'avantage social net est beaucoup plus faible, voire légèrement négatif, ce qui souligne la nécessité d'une adaptation de la part des autres exploitants. La comparaison des deux études, dans l'hypothèse d'une adaptation d'une part, et d'aucune adaptation de l'autre, fait ressortir les effets dynamiques favorables de la concurrence.

Il semble en général que la déréglementation du transport par autocars serait bénéfique, mais qu'il conviendrait en même temps d'envisager l'internalisation des effets externes négatifs ; les exploitants de services d'autobus et les compagnies aériennes devraient alors payer des taxes plus élevées que les exploitants de services ferroviaires, ce qui augmenterait alors la compétitivité des entreprises ferroviaires. Le risque de fermeture de lignes ferroviaires qui désavantagerait certaines catégories de voyageurs, en particulier les voyageurs d'affaires, en serait par conséquent réduit. Faute d'une telle internalisation, il conviendrait d'envisager sur le plan de la tarification la solution "faute de mieux" (optimum de second rang) dont il a été question dans la Section 2.1. Le Gouvernement suédois a pris une mesure en ce sens en réduisant les redevances d'accès aux voies. Une autre idée à envisager serait de subventionner chaque billet de chemin de fer vendu, ce qui serait plus efficace que les réductions de redevances pour inciter les exploitants de services ferroviaires à réduire leurs tarifs.

La coordination des services à longue distance en vue d'améliorer l'intermodalité est avantageuse pour les voyageurs, mais son coût est difficile à évaluer.

Enfin, il importe de ne pas oublier qu'une concurrence accrue dans le secteur du transport par autocars risque dans certains cas d'entraîner la fermeture de services ferroviaires, ce qui peut se traduire pour les voyageurs qui les utilisaient par des pertes supérieures aux avantages dont bénéficieraient les usagers du transport par autocars. A cet égard, avant de procéder à la déréglementation, il convient de mener des études spécifiques pour chaque région concernée, en fonction des conditions locales.

SYNTHÈSE DE LA DISCUSSION

SOMMAIRE

INTRODUCTION	157
1. UN ENSEMBLE DE CONSTATS.....	157
2. DES ÉVOLUTIONS SOUHAITABLES.....	159
3. DES ACTIONS ATTENDUES DE LA PART DES POUVOIRS PUBLICS.....	160
CONCLUSION.....	162

INTRODUCTION

Alors que la déréglementation est largement à l'oeuvre au sein du secteur des transports, l'activité des transports de lignes par autocar demeure grandement administrée. On peut dire, d'une manière générale, que l'activité des transports par autocar est loin de jouir d'une grande liberté économique. Pressentis comme étant en concurrence avec les chemins de fer, toujours largement protégés par les pouvoirs publics, les transports interurbains par autocars sont présentés comme une menace pour ces derniers. Il semblerait pourtant que là où une déréglementation des services d'autocars a été mise en oeuvre, le bilan est positif sauf pour les transports à courte distance (cas des transports par bus au Royaume-Uni).

La Table Ronde a cherché à faire le point sur ces questions et notamment sur les services réguliers interurbains par autocars en partant d'un ensemble de constats, -- notamment suite aux expériences de déréglementation --, avant de poursuivre ses travaux par un examen des évolutions souhaitables qui pourraient toucher le secteur, pour terminer sur les actions que pourraient entreprendre les pouvoirs publics.

1. UN ENSEMBLE DE CONSTATS

Tout d'abord, il importe de préciser qu'autocars de ligne et services de bus urbain ont des coûts et structures d'exploitation très différents. La vitesse d'exploitation des autocars de ligne est très supérieure et les coûts de main-d'oeuvre sont inférieurs. Le coût au véhicule-kilomètre d'un autocar de ligne s'établit aux alentours de 1.2 euros. L'autocar présente l'avantage d'avoir une petite capacité unitaire des véhicules. En outre, les fréquences peuvent être élevées et le réseau dense. Il s'agit donc d'un mode de transport très efficace dans les pays à faible densité de population.

La **déréglementation** des services d'autocars à longue distance, là où elle a été pratiquée, c'est-à-dire essentiellement au Royaume-Uni et en Suède, **a amené des résultats positifs**. Au Royaume-Uni, les autocars assurent 8 pour cent des transports de voyageurs sur des distances supérieures à 80 kilomètres. Il s'agit d'un type de services voisin de ceux assurés par les chemins de fer, mais à des tarifs de 30 pour cent inférieurs à ceux pratiqués par ces derniers. Ceci a permis à une classe de voyageurs aux revenus limités de pouvoir entreprendre des déplacements qui sans cela auraient été beaucoup plus coûteux. Ceci explique que la clientèle du transport de ligne par autocar soit surtout constituée de jeunes et de retraités, des classes d'âge qui ne sont pas les plus favorisées. L'incidence sur la fréquentation des chemins de fer est marginale : il ne s'agit pas en effet, la plupart du temps, de la même classe de clientèle et les pertes pour le chemin de fer sont limitées à 1 ou 2 pour cent de clientèle. Les résultats pratiques obtenus en Suède ont confirmé les estimations des modèles

qui prévoyaient ce type d'effet. En Suède, le transfert vers l'autocar est venu principalement de la voiture particulière et non du rail (il en a été de même en Norvège), car les marchés du rail et de l'autocar peuvent être très différents.

On constate que les voyageurs qui empruntent l'autocar ont **une forte sensibilité au prix** des prestations. Le prix est l'élément décisif dans le choix de l'autocar, puis intervient la fréquence et la possibilité du transport de porte-à-porte. Le chemin de fer, pour la partie de clientèle qui pourrait être commune, est forcé de s'adapter et de revoir ses principes de tarification pour le plus grand bénéfice des consommateurs. Au total, la libéralisation des services réguliers d'autocars permet d'enregistrer des bénéfices substantiels pour les voyageurs, tant dans le prix que dans l'éventail des services offerts. On peut dire que la déréglementation est intéressante pour les distances moyennes et longues, -- il y a en effet une forte élasticité-prix dans ces cas de figure --, tandis que la déréglementation est plutôt un échec pour les services locaux, avec une augmentation des prix et une baisse des fréquences. Il faudrait toutefois mentionner les possibilités offertes par l'autocar pour la desserte des aéroports, -- d'autant plus que ceux-ci s'éloignent des villes --, ou en tant que service intégré au transport aérien, surtout pour des liaisons à courte distance avec utilisation de la lettre de voiture aérienne.

Le développement des services internationaux d'autocars est très lié aux **migrations de population**. En fonction d'événements politiques, économiques ou sociaux, des populations européennes sont appelées à migrer d'un pays vers un autre tout en conservant des attaches dans leur pays d'origine. Ces populations de migrants ne disposent pas, la plupart du temps, de revenus élevés et sont appelées à retourner régulièrement dans leur pays d'origine. Elles font pour cela appel aux services de lignes internationales régulières par autocar qui leur offrent tout un éventail de destinations. A cela, on peut ajouter le tourisme né de la chute du Mur de Berlin que le chemin de fer ne peut assurer. En effet, sur les relations des pays d'Europe centrale et orientale avec l'Europe occidentale, le chemin de fer est devenu aussi coûteux que l'avion. Ceci explique que le transport international par autocar croisse au rythme de 4 à 5 pour cent par an. Toutefois, le marché des flux migratoires, très développé jusqu'ici, pourrait à terme ne pas être aussi porteur. Il vaudrait mieux développer d'autres marchés, notamment en direction des jeunes et des personnes âgées. Il est cependant difficile de mettre en service des autocars permettant l'accès des personnes très handicapées. Le recours à des planchers surbaissés ne peut guère être envisagé pour les autocars à la différence des bus.

C'est **la densité des lignes** offertes en transport international par autocar, ou la densité en transport intérieur pour les pays qui ont libéralisé ce type de service, qui explique les succès rencontrés, d'où l'importance de la constitution de réseaux structurés assurant des prestations homogènes avec une interopérabilité satisfaisante. Il faut mettre en place une billétique commune pour réellement développer les services internationaux et faciliter la compréhension du système en tant que véritable réseau. La clientèle est également sensible à la fréquence des services proposés. L'existence de gares routières qui permettent les correspondances est un autre facteur de réussite. Il faut ajouter à cela le développement du réseau autoroutier européen et surtout sa bonne intégration qui permet des dessertes rapides sur une grande partie du territoire européen. Par comparaison, les réseaux ferroviaires sont souvent mal intégrés et souffrent de leur non-interopérabilité. En revanche, on peut noter que le développement des compagnies aériennes à bas prix exerce une concurrence de plus en plus rude pour les services internationaux par autocar tandis que dans les PECO, c'est la concurrence des minibus illégaux -- même si elle est en diminution -- qui est forte, car le contrôle de cette activité est difficile.

Au total, l'autocar de ligne ne peut pas être en concurrence avec le train à grande vitesse, il s'adresse à un autre type de clientèle qui sera avant tout sensible au bas prix et à la diversité des relations proposées. La clientèle est pour l'essentiel constituée de nouveaux voyageurs ; il s'agit principalement d'un trafic induit. On peut aussi noter que le concurrent de l'autocar n'est pas tant le chemin de fer que la voiture particulière. Dans ces conditions, il a semblé aux experts de la Table Ronde que les risques encourus avec une libéralisation des services interurbains d'autocars étaient limités en regard des bénéfices engendrés pour les populations à faible revenu.

2. DES ÉVOLUTIONS SOUHAITABLES

L'analyse de la clientèle du transport de ligne par autocar qui est plutôt jeune, amène à concevoir un **renforcement des structures de commercialisation** par des moyens évolués comme le réseau internet. S'adressant à une clientèle plutôt spécifique, tout ce qui va dans le sens de l'utilisation des techniques à la pointe du progrès peut bénéficier au transport par autocar. C'est ainsi que le porte-monnaie électronique figure parmi les moyens susceptibles d'être employés pour commercialiser les services. Dans ce sens, le transport de ligne par autocar aurait une longueur d'avance sur les réseaux ferroviaires. De toute façon, l'on doit reconnaître que le chemin de fer traditionnel n'est souvent pas compétitif, sauf sur quelques dessertes spécifiques où le chemin de fer peut compenser son prix supérieur par la grande vitesse.

Il est souhaitable que les **gares routières soient implantées au cœur des villes**, là où l'accès aux autres modes de transport est des plus facile. Les autocars ne représentent au maximum que 1 pour cent du trafic au sein des centres-villes et ils sont attaqués à tort pour les encombrements qu'ils y causent.

Un transport par autocar fait appel à l'intermodalité des plates-formes d'échange. Il faut que tous les services à longue distance soient **centralisés sur une même plate-forme**. C'est la condition essentielle pour l'instauration d'une saine concurrence. Il faut que les transporteurs indépendants des grands groupes puissent être aussi implantés sur ces plates-formes de manière à ce que la concurrence soit équitable. Les opérateurs présents doivent être clairement identifiés. Même si certains participants à la Table Ronde ont considéré que la propriété par les autorités publiques des terminaux garantit mieux la concurrence, la majorité a pensé que peu importait la propriété, l'essentiel étant un accès égal des terminaux pour tous. A cette fin, il faut dans les comptabilités, une claire distinction pour dissocier l'exploitation d'un terminal de l'exploitation de services d'autocar si le terminal appartient à un exploitant de tels services.

Il n'est toutefois pas toujours possible de localiser les plates-formes au cœur des villes mais, d'une manière générale, c'est la protection du chemin de fer qui a amené à ne pas concevoir des centres d'échange intermodaux à proximité des gares ferroviaires. Il s'agit là d'une tendance regrettable. **La protection du chemin de fer est en effet un combat d'arrière-garde** qui n'est en rien justifié par d'éventuels transferts de clientèle comme le montrent les expériences récentes de libéralisation. C'est au chemin de fer de s'adapter et d'affirmer sa présence sur les créneaux de marché où il est réellement compétitif (on songera à la grande vitesse et à la desserte des banlieues des zones fortement urbanisées ainsi qu'à certaines liaisons régionales).

Le transport de ligne par autocar fait partie des rares moyens de transport collectif qui ont augmenté leur clientèle. Cela veut dire que la **qualité des prestations** et leur compétitivité n'a cessé de s'améliorer. Les autocars ont vu leur confort à bord augmenter, tant en terme d'ergonomie (espace entre les sièges) que de technologies (air conditionné par exemple). Cette tendance ne saurait s'arrêter et l'on peut noter que les pays de l'Est sont demandeurs de critères de qualité de service imposés à leurs autocars. La profession devrait approfondir sa réflexion sur la concurrence entre la voiture particulière et l'autocar, à partir de la qualité de service, car c'est là un véritable marché potentiel dès l'instant où des transports de porte-à-porte sont envisageables ; à cet égard, la profession devrait réfléchir sur les possibilités d'introduire systématiquement des tarifs de groupe qui permettent à l'autocar d'être vraiment compétitif par rapport à la voiture particulière.

La sécurité revêt également une importance de premier plan. On a vu des transporteurs illégaux se positionner sur le marché du transport international, mais après quelques accidents dont la presse s'est largement fait l'écho, la clientèle est devenue sensible à la notoriété des prestataires auxquels elle s'adresse. Un ensemble comme le réseau Eurolines, qui a été présenté au cours de la Table Ronde, se montre particulièrement sensible au respect des exigences de sécurité. Ceci fait que le transport par autocar est une activité qui a acquis ses lettres de noblesse au sein de l'ensemble des transports. Les accidents d'autocars sont comparables en fréquence à ceux de l'avion et du train, soit un rapport de 1 à 22 par rapport à la voiture particulière. Pour confirmer cette tendance, les pouvoirs publics devront veiller au respect des réglementations, particulièrement lorsqu'elles ont un impact sur la sécurité.

On a pu constater avec la libéralisation que le nombre d'opérateurs a beaucoup diminué, **des conglomérats d'entreprises** se formant. Ceci peut laisser craindre des abus de position dominante sur certains marchés. En fait, les marchés demeurent largement contestables, c'est-à-dire que la menace de nouveaux arrivants ou d'un autre mode de transport est toujours présente, rendant non fondées les préoccupations relatives à des détournements du processus concurrentiel. Il ne faut pas oublier que le risque d'une dénaturation concurrentielle est d'autant plus limité que la voiture particulière est toujours un concurrent redoutable. Par ailleurs, la demande des usagers et l'éventail de choix qui s'offre à lui demeurent un facteur régulateur. Le transport par autocar devra toujours maintenir des prix plus faibles que ceux de ses concurrents s'il veut voir son activité pérennisée. On constate par ailleurs que bien souvent de petites entreprises se maintiennent et agissent en sous-traitant de grands groupes.

En revanche, il serait souhaitable qu'une même société ne puisse exploiter plusieurs modes à la fois (autocars et rail par exemple). Il faut, à tout le moins, une claire séparation comptable et une autonomie de gestion poussée.

3. DES ACTIONS ATTENDUES DE LA PART DES POUVOIRS PUBLICS

Compte tenu de ses atouts pour la clientèle, notamment pour celle à bas revenus, il n'y a pas lieu de vouloir freiner le développement du transport de ligne par autocar. En particulier, les conditions de concurrence doivent être équitables et l'on pensera surtout à la **fiscalité**. Il n'y a pas de raison pour que des taux de TVA disparates s'appliquent aux différents modes de transport de voyageurs, certains modes payant notamment très peu de taxes sur les carburants (aviation) alors que la consommation d'énergie par siège est 10 fois plus élevée. Dans la mesure où les prestations sont dans une certaine

mesure en concurrence, il n'est pas judicieux de vouloir favoriser un mode de transport au détriment d'un autre. Il faut dans ce sens simplifier et harmoniser la TVA applicable aux autocars qui est trop complexe et varie considérablement selon les pays.

Au niveau des législations de plusieurs pays, il faudrait éliminer les dispositions qui ont tendance à défavoriser relativement les minibus par rapport aux grands autocars alors que ceux-ci peuvent répondre à des besoins spécifiques dans des zones à faible densité de population.

Il conviendrait **d'harmoniser les conditions de délivrance de licences** pour les lignes régulières internationales. Les pratiques sont très variables d'un pays à l'autre à cet égard et il n'y a pas d'approche véritablement multilatérale sur ce point, mais seulement des approches purement nationales. Il serait également nécessaire d'avoir une approche uniforme des textes communautaires sur les autocars. Ces textes laissent une trop grande marge d'appréciation aux pays, notamment au niveau de la définition des services.

Le transport par autocar fait par ailleurs ressortir un **bilan environnemental positif** par rapport à la voiture particulière et par rapport à l'avion, des concurrents éventuels. Selon certaines estimations, l'internalisation des coûts ne devrait augmenter que de 6 pour cent les coûts totaux des autocars, ce qui prouve leur attrait sur le plan de l'environnement. Il y a donc des raisons fondées pour veiller à une harmonisation des conditions de concurrence pour peu que chaque mode couvre l'intégralité de ses coûts. Si l'on souhaitait réellement favoriser les modes routiers de transports collectifs, on pourrait songer à créer sur les routes encombrées des voies prioritaires pour les modes collectifs. **En harmonisant également la longueur** des véhicules admis sur les réseaux routiers (actuellement, elle varie de 12 mètres à 15 mètres), on rationaliserait l'exploitation des services, tout en permettant aux transporteurs d'enregistrer des gains de productivité.

Les passages aux frontières peuvent révéler de véritables problèmes : les temps d'attente aux frontières extérieures des pays qui appliquent l'Accord de Schengen peuvent s'avérer très importants, même si des évolutions favorables aux modes collectifs se dessinent. Il est par exemple très efficace de prévoir des voies réservées aux autocars ou des fenêtres temporelles pour traiter le passage des autocars. Il serait indiqué que les pouvoirs publics accordent une grande attention à ces problèmes dont la résolution peut favoriser, encore une fois, les modes de transports collectifs. Si l'Accord de Schengen ralentit sérieusement les autocars aux frontières de cette zone, il faut constater que les bus réguliers tendent à être davantage contrôlés que les circuits à portes fermées.

Une circonspection toute particulière devrait être apportée aux conditions de **délivrance des visas des conducteurs** qui souffrent d'une trop grande dispersion des compétences. Par ailleurs, les dispositions relatives à la responsabilité des transporteurs introduisant des personnes indésirables dans l'espace Schengen, font l'objet de nombreuses critiques.

Dans **l'octroi de subventions** pour assurer des obligations de service public, les pouvoirs publics pensent en priorité au chemin de fer. Il est dommage que l'on ne compare pas systématiquement le coût de solutions alternatives qui peuvent faire appel à l'autocar. Bien souvent, ce dernier mode s'avère très nettement moins coûteux tout en offrant une qualité de service comparable. De même, lorsque les pouvoirs publics compensent les réductions tarifaires qui sont accordées à certaines parties de la population, ils doivent penser le faire pour tous les modes qui assurent des prestations qui sont proches : beaucoup d'étudiants et de personnes âgées voyagent par autocar et doivent pouvoir bénéficier des mêmes avantages que s'ils voyageaient par le train.

Au niveau **des conditions de travail**, il faut une réglementation spécifique aux autocars par rapport aux camions. Une plus grande amplitude des temps à disposition est nécessaire, mais pas forcément un allongement des temps de conduite. La Table Ronde a insisté sur la nécessité d'un contrôle sévère à ce niveau.

Les textes qui seront pris dans le **domaine du cabotage**, jusqu'ici très réglementé malgré quelques avancées récentes, sont d'une importance capitale pour l'avenir des services réguliers. Ils conditionnent notamment une meilleure intégration des services nationaux et internationaux.

Enfin, on ne peut que regretter la faiblesse de la recherche pour tout ce qui concerne les autocars, car c'est un secteur porteur de potentialités.

CONCLUSION

Protéger le chemin de fer en ne libérant pas les services interurbains de transport par autocar à un coût. Ce sont les personnes aux revenus les plus faibles qui pourraient profiter de la déréglementation et qui sont ainsi pénalisées par le maintien d'un contrôle strict sur l'étendue des services. Les expériences de libéralisation des services réguliers interurbains montrent toutes des avantages non négligeables et une telle politique de libéralisation aurait pour conséquence de voir chaque mode se concentrer sur le domaine d'activité pour lequel il présente le plus d'avantages.

Le transport régulier par autocar est un concurrent de la voiture particulière et il fait ressortir des bénéfices en terme de sécurité et d'environnement par rapport à cette dernière. En fait, les arguments qui militent en faveur d'une libéralisation des services réguliers interurbains de transport par autocars sont nombreux. Il n'existe pas non plus de risques de concentration excessive du secteur ou, en tout cas, de dénaturation du processus concurrentiel tant la contestabilité est forte dans le domaine du transport interurbain de voyageurs.

LISTE DES PARTICIPANTS

Monsieur Paul LAEREMANS Administrateur Délégué Fédération belge des exploitants d'autobus et d'autocars et des organisateurs de voyages - FBAA 8 avenue de la Métrologie B-1130 BRUXELLES	Président
Monsieur Dirk BOCHAR Secrétaire Général d'EUROLINES Eurolines Organisations 6 avenue de la Métrologie B-1130 BRUXELLES	Rapporteur
Mr. Tomasz KOMORNICKI Institute of Geography and Spatial Organisation Polish Academy of Sciences ul. Twarda 51/55 PL-00 818 WARSAW	Rapporteur
Professor Peter WHITE Transport Studies Group University of Westminster 35 Marylebone Road GB-LONDON NW1 5LS	Rapporteur
Dr. Kjell JANSSON Department of Economics Stockholm University c/o SL Konsult S-120 80 STOCKHOLM	Rapporteur

Monsieur Gérard BRUN
Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement
DRAST
Tour Pascal B
F-92055 PARIS LA DEFENSE CEDEX 04

Mr. D.H. CORZILIUS
VSB-1
PO Box 224
NL-1200 AE HILVERSUM

Mr. Adrian DOSTAL
Dostal and Partners Management-Beratung GmbH
Ziesmeringer Strasse 13
D-81477 MUNCHEN

Mr. Dag FAGRING
Svenska Bussbranschens Riksförbund
box 17548
Swedenborgsgatan 2
S-118 91 STOCKHOLM

Monsieur Patrick HAMELIN
Institut National de Recherche sur les Transports
et leur Sécurité (INRETS)
2 avenue du Général Malleret-Joinville
F-94114 ARCUEIL CEDEX

Mr. Tim HAYES
Business Development Manager for Bus Eireann
Broadstone
IRL-DUBLIN 7

Dr. M. HIGGINSON
Economic Advisor
Confederation of Passenger Transport UK
Imperial House
15 Kingsway
GB-LONDON WC2B 6TH

Madame Chantal LEZINEAU
Association Française des Transports Routiers Internationaux
AFTRI
48 rue de la Bienfaisance
F-75008 PARIS

Mr. Jon Inge LIAN
Head of Department
Department of Transport analysis and Regional Studies
TOI
Box 6110
Etterstadt
N-0602 OSLO

Monsieur Serge NOSSOVITCH
FNTV
106 rue d'Amsterdam
F-75009 PARIS

Monsieur Francesco PACIFICO
Président de l'ANAC
Societe SULGA
Localita Pian di Massiano
I-06100 PERUGIA

Mr. Erling SAETHER
NOR-WAY Bussekspress AS
Karl Joangst 2
N-0154 OSLO

Mr. Jeremy TONER
Institute for Transport Studies
University of Leeds
GB-LEEDS LS2 9JT

Mr. Ad VAN HERK
Ministry of Transport and Public Works
PO Box 20901
NL-2500 EX THE HAGUE

Monsieur A. WARGIN
Pekaes Bus
Ul. Swietokszyska 30
PL-00950 WARSZAWA

Monsieur Jean WYNS
Président d'EUROLINES
Eurolines Organisations
6 avenue de la Métrologie
B-1130 BRUXELLES

SECRETARIAT DE LA CEMT

M. Gerhard AURBACH - Secrétaire Général

DIVISION DES RECHERCHES ÉCONOMIQUES, DES STATISTIQUES ET DE LA DOCUMENTATION

M. Alain RATHERY - Chef de Division

M. Michel VIOLLAND - Administrateur

Mlle Françoise ROULLET - Assistante

Mrs Julie PAILLIEZ - Assistante

ÉGALEMENT DISPONIBLES

14ème Symposium International sur la Théorie et la Pratique dans l'Économie des Transports. Quels changements pour les transports au siècle prochain ? (1999)

(75 1999 01 2 P) ISBN 92-821-2241-7 France FF590 £63 \$US105 DM176

Quels marchés pour les transports par voies navigables ? Série CEMT – Table Ronde 108ème (1999)

(75 1999 06 2 P) ISBN 92-821-2246-8 France FF300 £32 \$US53 DM89

Les transports de marchandises et la ville. Série CEMT – Table Ronde 109ème (1999)

(75 1999 08 2 P) ISBN 92-821-2247-6 France FF280 £29 \$US47 DM84

Recherche en économie des transports et décision politique. Séminaire international (1999)

(75 1999 10 2 P) ISBN 92-821-2249-2 France FF230 £23 \$US37 DM70

La congestion routière en Europe. Série CEMT – Table Ronde 110ème (1999)

(75 1999 09 2 P) ISBN 92-821-2248-4 France FF320 £32 \$US51 DM95

Transport et loisirs. Série CEMT – Table Ronde 111ème (2000)

(75 2000 04 2 P) ISBN 92-821-2256-5 France FF300 £29 \$US46 DM89

Transport et vieillissement de la population. Série CEMT – Table Ronde 112ème (2000)

(75 2000 08 2 P) ISBN 92-821-2260-3 France FF390 £36 \$US56 DM116

La desserte terrestre des ports maritimes. Série CEMT – Table Ronde 113ème (2001)

(75 2001 06 2 P) ISBN 92-821-2359-6 France FF360 £33 \$US51 DM107

Prix de vente au public dans la librairie du siège de l'OCDE.

LE CATALOGUE DES PUBLICATIONS de l'OCDE et ses suppléments seront envoyés gratuitement sur demande adressée soit à l'OCDE, Service des Publications, soit au distributeur de l'OCDE de votre pays.

LES ÉDITIONS DE L'OCDE, 2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16
IMPRIMÉ EN FRANCE
(75 2001 03 2 P) ISBN 92-821-2262-X – n° 51622 2001