

OUVERTURE DE L'OFFRE DE TRANSPORT PAR AUTOCAR

Janvier 2015

Dans le cadre du débat parlementaire qui s'ouvre en janvier 2015 sur le projet de loi pour la croissance et l'activité, Emmanuel Macron, ministre de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique, a sollicité Jean Pisani-Ferry pour que France Stratégie assure la mise en place et le fonctionnement d'une commission d'experts indépendante chargée d'évaluer les effets des principales mesures prévues. Cette commission temporaire a retenu cinq thèmes prioritaires, la présente fiche retraçant les conclusions de la réflexion conduite sur l'ouverture de l'offre de transport par autocar. La commission est présidée par Anne Perrot.

Après un bref rappel des objectifs et du contenu de la loi concernant l'ouverture de l'offre de transport par autocar, cette fiche présente les résultats des analyses des impacts des ouvertures (anciennes ou récentes) intervenues dans les pays européens.

Les méthodes utilisées dans la plupart de ces analyses sont assez frustes et consistent le plus souvent à comparer l'évolution de l'offre de transport dans toutes ses dimensions (trajets, réseaux, horaires, prix, concurrence avec les autres modes de transports) avant et après l'ouverture. La convergence des résultats entre les différents pays européens, alors que les ouvertures n'ont pas eu lieu au même moment, laisse penser que ces résultats sont suffisamment robustes pour que l'on puisse en tirer des leçons pour l'ouverture en France. Il reste que chaque pays est différent (les préférences des individus ne sont pas identiques, ni leur besoin de transport ; les réseaux routiers et autoroutiers diffèrent en densité) et que les modalités de l'ouverture diffèrent aussi d'un pays à l'autre.

Dans cette fiche, la section 1 rappelle les objectifs de la mesure évaluée et identifie des indicateurs permettant cette évaluation. La section 2 détaille le contenu des articles du projet de loi ; la section 3 décrit les résultats des évaluations des réformes analogues et mobilise des données et statistiques publiques pour évaluer certains impacts à attendre dans le cas de la France, notamment en matière d'environnement et de sécurité routière.

► 1. OBJECTIFS DE LA MESURE ET INDICATEURS D'ÉVALUATION RETENUS

1.1. OBJECTIFS DE L'OUVERTURE DE L'OFFRE DE SERVICE DE TRANSPORT PAR AUTOCAR (ARTICLES 2 ET 3)

- Créer une nouvelle offre de transport non satisfaite par l'offre actuelle, tant en termes de segments de la demande que de liaisons, de façon à :
 - accroître la mobilité « pour les plus jeunes et les voyageurs les plus sensibles au prix des transports » (p. 5 de l'exposé des motifs) ;
 - développer « de nouvelles offres sur les liaisons les plus fréquentées et sur celles mal desservies par les autres modes de transports collectifs » (p.5 de l'exposé des motifs).

Déclinaison de ces objectifs dans l'étude d'impact :

- Développer la mobilité sur le territoire national en complémentarité des services publics et privés existants (EI) :
 - renforcer la mobilité sur les grands axes nationaux déjà desservis, par le développement d'offres alternatives de transport moins chères que le TGV ;
 - renforcer la mobilité entre des villes actuellement peu ou mal desservies par les services ferroviaires ;
 - renforcer la mobilité des classes moyennes et des classes moins favorisées, notamment des plus jeunes et des plus âgés ;
 - renforcer la mobilité par une diversification des horaires de transport proposés, notamment le développement du transport de nuit.
- Augmenter la part modale des transports collectifs terrestres dans la mobilité : routiers ou ferroviaires (avantages en termes de sécurité, d'environnement ou de congestion routière).
- Développer et renforcer les acteurs nationaux du transport routier de personnes.
- Préserver un haut niveau de qualité des services de transport actuellement organisés par les pouvoirs publics (en donnant une priorité à ces derniers par rapport aux services d'initiative privée).

1.2. INDICATEURS RETENUS

- Nombre de voyageurs transportés
- Distances parcourues
- Variété du choix offert aux consommateurs (horaires, prix)
- Égalité d'accès à la mobilité
- Impact environnemental
- Sécurité
- Congestion routière
- Emploi

2. CONTENU DE LA LOI ET MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE (ARTICLES 1 À 7 DU PROJET DE LOI)

2.1. OUVRIR L'OFFRE DE SERVICES NON URBAINS TOUT EN PERMETTANT DE MAINTENIR L'ÉQUILIBRE ÉCONOMIQUE DU SERVICE PUBLIC SUR LES LIAISONS INFRARÉGIONALES (ARTICLES 2 ET 3).

- « Les entreprises de transport public routier de personnes établies sur le territoire national peuvent assurer des services réguliers non urbains. Toutefois, sur les liaisons infrarégionales qu'assure sans correspondance un service régulier de transport de personnes institué et organisé par une autorité organisatrice de transport, cette autorité peut interdire ou limiter les services mentionnés au I qui portent une atteinte substantielle à l'équilibre économique du service public (après avis conforme de l'ARAFER). »
- Ces dispositions « sont applicables aux services intérieurs à l'Ile-de-France lorsqu'ils sont exécutés sur une distance supérieure à un seuil fixé par décret après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières. »

2.2. REFONDRE LE CADRE JURIDIQUE APPLICABLE AUX GARES ROUTIÈRES DE VOYAGEURS (ARTICLE 4).

- « Modifier les règles applicables en matière de création, d'aménagement et d'exploitation des gares routières de voyageurs par les personnes publiques et privées, définir les principes applicables en matière d'accès à ces gares par les entreprises de transport public routier de personnes et modifier les règles applicables en matière de police dans ces gares pour garantir l'accès à celles-ci des usagers et des opérateurs, de façon à assurer leur participation effective au développement et au bon fonctionnement du transport routier de personnes. »

2.3. DONNER DE NOUVELLES COMPÉTENCES À L'ARAFER AFIN DE CONTRÔLER CES DISPOSITIONS (ARTICLES 1 À 7).

3. ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION EMPIRIQUES EXISTANTS

3.1. EFFETS SUR L'ACTIVITÉ

Le secteur du transport routier de voyageurs (hors transport urbain et suburbain) a réalisé un chiffre d'affaires de 5,4 milliards d'euros en 2013¹. Les deux tiers du chiffre d'affaires du secteur seraient, à l'heure actuelle, réalisés dans la fourniture de services réguliers organisés par les Autorités organisatrices de transport (AOT) et un tiers serait réalisé pour des services occasionnels pour une demande privée². Le secteur comptait 94 000 salariés (contre 76 000 en 2007) pour assurer 9,3 milliards de « voyageurs-kilomètres » (contre 8,6 milliards en 2007)³.

L'ouverture de lignes de transport interurbain par autocar permet de créer une nouvelle offre, venant soit satisfaire les besoins de mobilité des ménages qui ne sont pas actuellement servis, soit mettre à disposition un nouveau service répondant mieux aux besoins de certains consommateurs (effets de substitution). Ces configurations dépendent en partie de l'offre existante sur une liaison donnée.

1. Commissariat général au développement durable, 2014.

2. Étude d'impact, tome 1, page 13.

3. Commissariat général au développement durable, 2014.

- (i) Tout d'abord, l'ouverture du transport interurbain en autocar est susceptible de faciliter la mobilité interurbaine en France en proposant des services de transport entre les villes pour lesquelles aucune liaison rapide (ni ferroviaire directe, ni de transport collectif) n'existe pour l'instant. Elle viendrait alors concurrencer la voiture particulière (individuelle ou partagée), mais pourrait aussi satisfaire une demande de transport non servie actuellement. L'expérience internationale suggère que deux catégories de voyageurs seraient particulièrement avantagées, les jeunes et les retraités⁴.
- (ii) Ensuite, des services de transport interurbain par autocar pourraient aussi être proposés entre les villes actuellement desservies par des lignes ferroviaires. Ces services permettraient alors de compléter l'offre de transports collectifs, notamment ferroviaires, en proposant une combinaison de prix plus bas pour un service moins rapide. Certains consommateurs disposant de plus de temps et d'un budget plus limité pourraient alors voyager alors qu'ils ne peuvent le faire aujourd'hui.

Dans ces deux cas, l'ouverture du transport par autocar permet à des consommateurs dont le budget est limité de trouver une offre adaptée à leur demande de mobilité. Il s'agit donc, selon la configuration envisagée, soit de permettre à des personnes qui ne voyagent pas dans les conditions actuelles du marché de pouvoir le faire, soit d'offrir un service de transport collectif qui correspond mieux aux besoins de certains segments de demande en termes de prix.

Les expériences d'ouverture des transports interurbains par autocar montrent que l'offre de dessertes réagit rapidement à l'ouverture du marché. En Allemagne, dès l'année d'ouverture (2013), l'offre de transport (mesurée par les kilomètres et les fréquences) aurait doublé entre 2012 et la fin 2013⁵. Au Royaume-Uni, dès les premières phases d'ouverture (en 1980 puis en 1985), le nombre de passagers transportés a crû de plus de 50 %⁶. Les expériences d'ouverture dans les autres pays européens confirment que les effets sont significatifs et se manifestent rapidement. Après quelques années de croissance forte, le niveau d'activité du secteur se stabilise.

Dans le cas de la France, un début d'ouverture a eu lieu en 2011 lorsque les lignes internationales d'autocar ont eu la possibilité d'effectuer aussi des dessertes de cabotage, pour une partie limitée des passagers transportés : deux ans après cette ouverture, 602 liaisons interrégionales pour 80 points d'arrêts avaient fait l'objet d'une demande d'autorisation auprès du ministère des transports, dont 60 % étaient acceptées ou en cours d'acceptation en septembre 2013⁷.

3.2 EFFETS SUR L'EMPLOI

Il n'existe, à notre connaissance, pas d'évaluation des effets sur l'emploi d'une ouverture du transport routier interurbain de passagers. Le développement d'un nouveau service répondant (en partie) à une demande non satisfaite créera de nouveaux emplois, mais sans doute pas de façon proportionnelle à l'augmentation de l'offre de transport car il y aura probablement aussi des gains de productivité du fait des économies d'échelle (par exemple dans l'entretien des équipements). On peut penser que, parmi les 94 000 salariés des entreprises de transport routier interurbain de voyageurs, seuls les deux tiers travaillent pour des lignes régulières, soit environ 63 000 salariés. Une hausse de l'offre de 50 % (comme cela a été observé au Royaume-Uni après l'ouverture), accompagnée de gains de productivité de l'ordre de 10 % (chiffre arbitraire) aboutirait à la création nette de 22 000 emplois. On notera que l'ouverture du transport autoroutier de marchandises en

4. Autorité de la concurrence, 2014.

5. Katrin Augustin, Regine Gerike, Manuel Josue Martinez Sanchez et Carolyn Ayala, 2014.

6. Peter White et Derek Robbins, 2012.

7. Autorité de la concurrence, 2014.

France, qui a eu lieu en 1986, s'est traduite par un changement radical dans la dynamique de l'emploi du secteur. Alors que celui-ci croissait de 1,5 % par an en moyenne avant 1986, l'emploi du secteur a crû de 5 % entre 1986 et 1990.

Aux effets directs sur l'emploi sont susceptibles d'être ajoutés des effets indirects, car des emplois seraient créés du fait de la plus grande mobilité des individus sur le territoire. Ces effets seront probablement plus lents à apparaître et très limités, notamment si le surcroît de mobilité est concentré sur des individus qui n'appartiennent plus ou pas encore à la population active (retraités et étudiants).

3.3 EFFETS SUR LES PRIX

Une décennie après l'ouverture du marché des transports interurbains par autocar au Royaume-Uni, les prix, pour un trajet équivalent, étaient en moyenne inférieurs de 30 % avec le car à ce qu'ils étaient avec le train, et sur certaines lignes la différence atteignait presque 60 %⁸. En Allemagne, en 2013, première année de l'ouverture des services interurbains d'autocar, le prix moyen d'un trajet en car était d'un peu moins de 15 euros pour 100 kilomètres tandis que, pour un trajet équivalent, celui d'un billet de train était de 30 euros pour 100 kilomètres⁹.

Une baisse du prix du transport interurbain après ouverture a été observée dans d'autres pays¹⁰.

En utilisant les données sur les différentiels de prix et les différentiels de temps de parcours entre train et autocar pour des trajets équivalents au Royaume-Uni et en Irlande, il a été calculé qu'en moyenne les usagers d'autocar attribuent au temps une valeur bien plus faible que les usagers du train. Cela est cohérent avec les motivations différentes qui ont été observées auprès de ces voyageurs : les usagers d'autocar voyagent davantage pour leurs loisirs que les usagers du train, qui utilisent plutôt ce mode de transport pour des déplacements professionnels. Il semblerait donc que train et autocar s'adressent à des segments de marché assez différents. Les études empiriques montrent d'ailleurs que la demande de trajets en autocar réagit beaucoup au prix du train, alors que la demande de trajets ferroviaires réagit peu au prix de l'autocar¹¹.

En d'autres termes, les services d'autocar subissent une plus grande pression concurrentielle de la part des services ferroviaires que ceux-ci ne subissent la pression concurrentielle du transport par autocar.

En France, si la politique tarifaire appliquée pour les TGV permet un transport relativement bon marché lorsque la réservation est faite longtemps à l'avance, elle ne le permet plus pour les départs qui ne peuvent être réservés à l'avance. Il n'y a donc aujourd'hui, sur ces lignes, pas de possibilité de voyager à prix réduit lorsque le voyage n'est pas programmé longtemps à l'avance, sauf à recourir à la voiture (seule ou partagée).

L'analyse de l'évolution des coûts du transport routier de marchandises montre qu'en termes réels ces coûts ont diminué de 38 % entre 1978 (avant l'ouverture de 1986) et 1998. Examiner les raisons de cet accroissement d'efficacité est instructif pour le cas du transport de voyageurs, car de nombreux éléments sont communs aux deux marchés, qui sont connexes. Dans le cas des marchandises, plus de la moitié de la baisse des coûts serait due à l'ouverture, un quart environ à des technologies plus performantes (notamment en matière de consommation d'énergie), le reste étant expliqué à parts presque égales par la baisse du prix de l'essence et par l'amélioration des infrastructures de transport (construction de routes et d'autoroutes, amélioration des routes...) ¹².

8. Peter White, 2001, et aussi A.J. Barton et J.T. Everest, 1984.

9. Katrin Augustin, Regine Gerike, Manuel Josue Martinez Sanchez et Carolyn Ayala, 2014.

10. Par exemple, Barrett S.D., 2005, dans le cas de l'Irlande.

11. Peter White, 2001

12. Pierre Philippe Combes et Miren Lafourcade, 2005.

3.4 CONCURRENCE INTERMODALE

Comme cela a été mentionné précédemment, la clientèle des lignes d'autocar est différente de celle du train, avec davantage d'étudiants et de seniors, moins sensibles au temps, pour la clientèle des lignes d'autocar. Les lignes d'autocar interurbaines peuvent aussi compléter l'offre ferroviaire pour un trajet donné et accroître ainsi la demande de transport ferroviaire – sur des liaisons en connexion avec les liaisons par autocar – par le jeu des effets de réseaux propres à l'économie des transports. Lorsque plusieurs opérateurs de compagnies d'autocar sont en concurrence sur un même trajet, comme c'est le cas au Royaume-Uni, on observe aussi une différenciation de la clientèle entre compagnies¹³.

Les expériences étrangères indiquent que le volume des déplacements (mesuré par le nombre de voyageurs multiplié par le nombre moyen de kilomètres parcourus par voyageur) dans les transports collectifs augmente après l'ouverture du transport interurbain par autocar, et que le report de voyageurs du train vers l'autocar est très limité¹⁴. Par exemple, il n'y a pas eu d'effet de substitution important du rail vers l'autocar au Royaume-Uni ou en Suède après l'ouverture du marché aux autocars¹⁵.

L'offre de transport par autocar se substituerait donc en bonne partie aux déplacements en voiture, comme cela a été observé au Royaume-Uni, en Suède et en Norvège¹⁶.

La présence de services d'autocar et de train sur les mêmes trajets peut par ailleurs exercer des pressions concurrentielles qui pourraient porter à l'amélioration de la qualité du service dans les deux modes, même si, comme il a été mentionné dans la section 3.3, l'existence d'une pression concurrentielle exercée par les services d'autocar à l'égard du transport ferroviaire n'a pu être mise en évidence dans la plupart des études mentionnées précédemment.

Face à la crainte parfois exprimée que cette nouvelle offre mette en péril des lignes ferroviaires organisées et subventionnées par des AOT, en entraînant un besoin de subvention plus grand, la loi prévoit un mécanisme permettant aux AOT de s'opposer à la création d'une ligne lorsque ce risque existe. Pour que cette faculté ne se traduise pas dans les faits par la création de barrières à l'entrée pour des nouveaux opérateurs, qui seraient contraires à l'esprit et aux objectifs des mesures proposées, il faut toutefois que la nature du test auquel les projets d'ouverture pourraient être soumis soit annoncée et que le test soit appliqué de manière transparente afin d'éviter toute mise en œuvre discrétionnaire. Il faut aussi remarquer qu'un transfert important de passagers vers l'autocar enverrait en premier lieu le signal que le service rendu aux consommateurs est meilleur, ce qui se traduirait par un gain pour les consommateurs, ce dont les AOT pourraient à terme vouloir tenir compte en réorientant leurs subventions vers d'autres services publics de transport.

3.5 EFFETS SUR LE BIEN-ÊTRE

→ *Consommateurs*

L'ouverture du marché des voyages interurbains à des personnes qui renoncent aujourd'hui au voyage et la possibilité de substituer l'autocar à la voiture pour ceux dont l'opportunité-coût du temps est basse devrait conduire à une amélioration du bien-être des (nouveaux) voyageurs, comme cela a été observé dans plusieurs pays¹⁷. Par exemple, des estimations coût-bénéfice effectuées en Suède font état de gains significatifs de surplus pour les usagers suite à la libéralisation partielle du marché dans les années 1990, surtout pour les voyageurs à bas revenus, car les gains obtenus par la baisse des prix ont été supérieurs aux

13. Peter White et Derek Robbins, 2012.

14. Voir A.J. Barton et J.T. Everest, 1984, dans le cas du Royaume-Uni, et Jorgen Aarbaug, Nils Fearnley et Petter Christiansen, 2012, dans le cas de la Norvège.

15. P. White et Janson 2001.

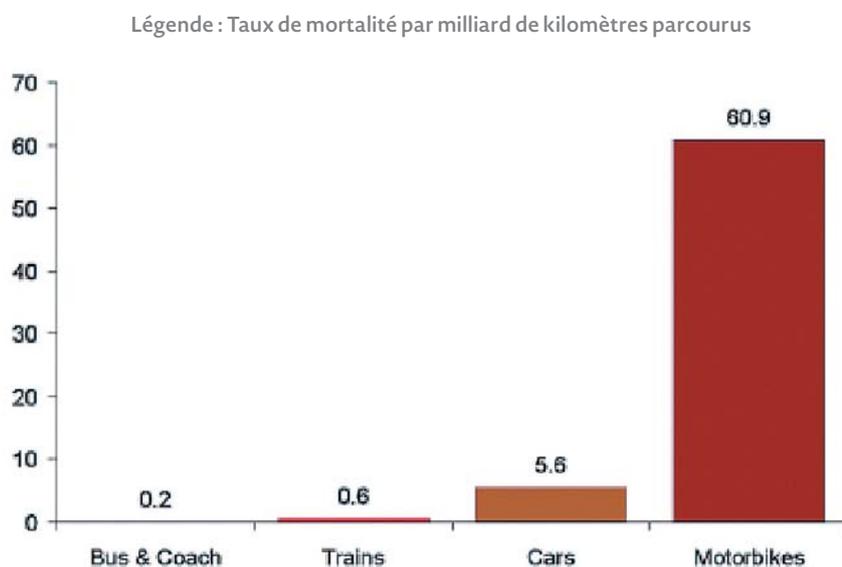
16. ITF, 2001.

17. Voir Robbins, 2007, et White et Robbins, 2012, dans le cas du Royaume-Uni, et Leiren et Fearnley, 2012, dans le cas de la Norvège.

pertes dues au temps de parcours plus long¹⁸. Si l'on considère que l'équité en matière de transports est importante, l'ouverture du marché des transports par autocar peut donc être considérée comme un succès dans les pays qui l'ont réalisée.

→ Sécurité routière

En matière de sécurité routière, le nombre d'accidents dans le transport par autocar est estimé être comparable à celui du transport par avion et par rail, soit vingt-deux fois moindre que pour les déplacements en voiture¹⁹. Au niveau européen, le taux de mortalité par accident (nombre de morts par milliard de kilomètres parcourus) des transports en autocar et en bus est plus faible que celui des transports ferroviaires et trente fois moindre que pour les trajets en voiture individuelle (cf. graphique ci-dessous).



Source : CARE (EU road accident database), 2009

→ Congestion

La congestion diminuera si les trajets en autocar se substituent à des trajets en voiture, et elle augmentera s'il s'agit de déplacements qui n'auraient pas eu lieu sans le service d'autocar. Les chiffres disponibles semblent montrer que près de la moitié des passagers des autocars des lignes actuellement en service (Eurolines, iDbus) auraient sinon effectué le transport en voiture individuelle²⁰. C'est assez pour diminuer la congestion sur le réseau routier. Des points de congestion peuvent toutefois apparaître autour des gares routières si les plans de circulation ne sont pas adaptés (cf. le paragraphe 3.6 sur les conditions de réussite de la réforme).

→ Qualité du service

Les autocars offrent aujourd'hui aux passagers un niveau de confort au moins identique à celui des trains (espace, toilettes, et dans certains cas une connexion Wifi). Cependant, les gares routières sont en moyenne moins bien aménagées que les gares ferroviaires.

18. Janson, 2001. L'étude considère deux scénarios, un où il y a concurrence intermodale (le prix du transport par rail baisse aussi en réaction) et un autre où la réaction est absente. Les gains, bien évidemment, sont plus forts quand on laisse jouer la concurrence.

19. ITF 2001.

20. Autorité de la concurrence, 2014.

→ Environnement

Les émissions de CO₂ et de particules des déplacements en autocar par voyageur sont équivalentes à celles des déplacements ferroviaires et très inférieures à celles des déplacements en voiture particulière.

Les comparaisons énergétiques et environnementales doivent se faire par voyageur/kilomètre, c'est-à-dire que les données des différents modes de transport doivent être ramenées à un voyageur parcourant un kilomètre pour être comparables.

Une étude réalisée en 2008 pour l'ADEME²¹ et reprise par l'Autorité de la concurrence²² montre que les autocars utilisés en transport régional émettent environ 30 grammes de CO₂ par voyageur/kilomètre tandis que les TER en émettent 42 grammes. De son côté, la SNCF avance des chiffres exactement inverses (30 grammes pour les TER et 42 grammes pour les autocars)²³. Ces données sont évidemment dépendantes des taux de remplissage des deux modes de transport. Il résulte de ces différentes sources qu'il est délicat de comparer les autocars et les TER, mais qu'en tout état de cause les deux modes se situent dans une fourchette voisine de 30 à 40 grammes par voyageur/kilomètre.

L'ADEME montre également que les véhicules particuliers se situent pour la plupart dans une fourchette variant, selon leur cylindrée, entre 75 et 100 grammes par voyageur/kilomètre.

Il en résulte très clairement que la substitution de l'autocar à la voiture particulière génère un gain très fort en matière d'émissions de gaz à effet de serre, tandis que le bilan semble neutre dans le cas de substitution avec le train.

Quant à la question du trafic nouveau créé par l'ouverture, le bilan énergétique est évidemment négatif puisque les individus qui ne voyageaient pas auparavant ne contribuaient pas à des émissions, mais l'émission supplémentaire doit être mise en perspective avec le fait que ces personnes peuvent désormais choisir de voyager, ce qui représente un bénéfice pour elles ainsi que pour la collectivité.

Dans son avis de 2014, l'Autorité de la concurrence, se fondant sur des données provenant de la SNCF/iDbus, donne des estimations sur l'origine des voyageurs prenant l'autocar : 23 % n'auraient pas voyagé sans l'offre routière, et 30 % auraient pris le train. On peut en déduire que les 47 % restants auraient utilisé un véhicule particulier.

Sur la base de ces données, le gain énergétique global moyen est donc très favorable. Il existe bien sûr une grande variabilité des taux de remplissage des autocars dans les données utilisées, mais cette variabilité serait *a priori* amenée à se réduire avec le développement du marché du fait, précisément, de l'ouverture mise en place par la loi.

Selon la même étude réalisée pour l'ADEME, il est à noter que les résultats sont similaires pour le transport interrégional.

Sur la base de ces données, le gain énergétique global est donc très favorable.

L'impact environnemental doit également être évalué en prenant en compte les possibilités qui seront offertes par de nouvelles technologies pour augmenter l'efficacité énergétique et diminuer les émissions polluantes des différents modes de transports. De ce point de vue, la technologie hybride pour les autocars est mûre pour la commercialisation et le tout électrique est une option pour l'avenir pour les trajets fixes dont l'origine et la destination sont connues et, de ce fait, susceptibles d'être équipés de points de rechargement.

21. DELOITTE pour le compte de l'ADEME, 2008

22. Autorité de la concurrence, 2014

23. Etude d'impact du projet de loi

3.6 CONDITIONS DE SUCCÈS

À ce stade, la principale difficulté identifiée concerne les gares routières²⁴. Relativement peu développées, il semble qu'elles ne soient pas toutes en mesure d'accueillir une activité sensiblement supérieure. Il est donc vraisemblable que la capacité totale devra être développée afin de permettre un bon fonctionnement des services de transport par car. Dans la mesure où ce développement sera assuré par les opérateurs, il ne pèsera pas sur les finances publiques. Pour autant, faute d'une action de coordination entre les projets de création ou d'agrandissement qui seront décidés, il pourrait en résulter une certaine désorganisation (gares routières éloignées les unes des autres, éloignées des gares ferroviaires, etc.). Il serait donc souhaitable de mettre en place un mécanisme de coordination en matière de développement des gares routières.

Le succès de la libéralisation est aussi lié à l'accès aux gares et aux réseaux de billetterie et de marketing. Si cela a pu constituer une difficulté au Royaume-Uni au début des années 1980²⁵, l'utilisation d'internet pour l'information des voyageurs et la vente des billets aplanit ces difficultés²⁶.

L'existence d'économies de réseau et d'envergure dans le secteur des transports routiers de voyageurs pousse à la coopération/fusion entre opérateurs²⁷ après l'ouverture du secteur, comme ce fut aussi le cas après l'ouverture du transport routier de marchandises en France. La régulation et la politique de la concurrence devront trouver le juste équilibre entre acceptation d'un certain degré de coopération/fusion et défense de la concurrence²⁸, faute de quoi les effets de la libéralisation pourraient être décevants, comme en Suède où la concurrence a largement prévalu sur la coopération/fusion et où le réseau de lignes d'autocar est aujourd'hui essentiellement constitué de dessertes de la capitale avec peu de dessertes entre les autres villes²⁹. Une des conditions de la concurrence entre opérateurs mais aussi de la complémentarité de leurs offres consiste à imposer la transparence sur les projets d'itinéraires et d'horaires proposés par chacun.

24. Voir par exemple Jaffer et Tompson, 1986, pour le cas du Royaume-Uni.

25. Jaffer et Tompson, 1986.

26. Leiren et Fearnley, 2008.

27. Voir van de Velde, 2009, et Aarhaug *et al.* 2012.

28. Voir Aarhaug *et al.*, 2012, pour la Norvège, Alexandersson *et al.*, 2010, pour la Suède, et van de Velde, 2009, pour une comparaison des expériences.

29. Aarhaug *et al.*, 2012.

RÉCAPITULATIF DES EFFETS

INDICATEUR RETENU	SENS DE L'EFFET
Activité	Positif
Emploi	Positif
Consommateur	Positif
Environnement	Positif
Sécurité	Positif
Congestion	Positif en moyenne, mais possibilité de congestion localisée en cas de défaillance dans les infrastructures connexes (gares routières et leurs accès)

► RÉFÉRENCES

Jorgen Aarhaug, Nils Fearnley, Petter Christiansen (2012), « Deregulation of a long distance express coach market », Association for European Transport and Contributors.

Gunnar Alexandersson, Staffan Hultén, Nils Fearnley et Frode Longvan (2010), « Impact of regulation on the performances of long-distance transport services: A comparison of the different approaches in Sweden and Norway », *Research in Transportation Economics*, 29(2010), 212-218.

Katrin Augustin, Regine Gerike, Manuel Josue Martinez Sanchez et Carolyn Ayala (2014), « Analysis of intercity bus markets on long distances in an established and a young market: The example of the US and Germany », *Research in Transportation Economics*, 48 (2014) 245-254.

Autorité de la concurrence (2014), avis n°14-A-05 du 27 février 2014 relatif au fonctionnement du marché du transport interrégional régulier par autocar.

A.J. Barton et J.T. Everest (1984), « Express Coach Services in the three years following the 1980 Transport Act », Transport and Road Research Laboratory, Department of Transport.

S.D. Barrett (2005), « Déréglementation des transports par autocar », 16^e symposium - 50 ans de recherche en économie des transports – ISBN 92-821-2334-0 - CEMT, page 261 et suivantes.

Pierre Philippe Combes et Miren Lafourcade (2005), « Transport Costs : Measures, Determinants and Regional Policy Implications for France », *Journal of Economic Geography* (5), p. 319- 349.

Commissariat général au développement durable (2014), « Les comptes des transports en 2013 », Service de l'observation et des statistiques du CGDD, juillet.

DELOITTE, pour le compte de l'ADEME (2008), « Efficacités énergétique et environnementale des modes de transport », Synthèse publique, janvier.

ITF (2001), « Regular Interurban, coach services in Europe », European Conference of Minister of Transport, ITF, Round table 114.

S.M. Jaffer et D.J. Tompson (1986), « Deregulating express coaches: a reassessment », *Fiscal Studies*, 7(4).

M. D. Leiren et N. Fearnley (2008), « Express Coaches – The story behind a public transport success », Institute of Transport Economics, Oslo, Norway.

D. K. Robbins (2007), « Coach Deregulation – 25 years on: The impact of MegaBus.com », European Transport, Leiden, Netherlands.

Didier Van de Velde (2009), « Long-Distance Bus Services in Europe: Concessions or Free Market? », OECD and International Transport Forum, Discussion paper 2009-21.

Peter White (2001), « Regular Interurban, coach services in Europe », European Conference of Minister of Transport, ITF, Round table 114, p. 77-109.

Peter White et Derek Robbins 2012, « Long-term development of express coach services in Britain », *Research in Transportation Economics* 36(2012) 30 – 38.

COMPOSITION DE LA COMMISSION

Antoine Bozio, directeur de l'Institut des politiques publiques (IPP), chercheur associé de l'École d'économie de Paris et enseignant à l'EHESS, membre du CAE

Giuseppe Nicoletti, chef de la Division de l'analyse des politiques structurelles, Département des affaires économiques, OCDE

Pierre Cahuc, directeur du laboratoire de macroéconomie du CREST-ENSAE, professeur à l'École polytechnique, membre du CAE

Anne Perrot (présidente), professeure à Paris-I et à l'ENSAE, associée du cabinet de conseil MAPP

Philippe Choné, professeur à l'ENSAE

Jérôme Philippe, avocat à la Cour, associé du cabinet Freshfields Bruckhaus Deringer

Anne Epaulard, professeure à Paris-Dauphine, conseillère scientifique auprès de France Stratégie

André Sapir, professeur à l'Université Libre de Bruxelles, membre de Bruegel

Marc Ferracci, professeur à l'Université de Nantes - LEMNA, membre du Crest - Laboratoire de microéconométrie, conseiller scientifique auprès de France Stratégie

Etienne Wasmer, professeur à Sciences Po et codirecteur du LIEPP (Laboratoire interdisciplinaire d'évaluation des politiques publiques), membre du CAE

Réforme du travail dominical
Ouverture de l'offre de transport par autocar
Réformes des professions réglementées du droit
Réforme de la justice prud'homale
Mesures touchant à l'urbanisme commercial

Retrouvez toutes les fiches sur www.strategie.gouv.fr