

FICHE N°4 – COMPARAISONS EUROPÉENNES

Une large variété d'organisation des marchés de transports par autocars

Les différents États membres de l'Union européenne présentent un vaste éventail de situations en matière d'autocar « longue distance ». La législation européenne est moins complète et moins contraignante que pour d'autres secteurs ou modes de transports. Le secteur est de fait très fragmenté : en termes de réglementation et d'autorités organisatrices (depuis les conseils municipaux jusqu'aux ministères nationaux), de tailles et de types d'opérateurs (d'entreprises locales jusqu'aux acteurs multinationaux et intégrés), de types et de gammes de services de transport (services réguliers interurbains, services de transport scolaire, liaisons à la demande et touristiques, etc.), qui varient notamment en fonction des distances ou encore de l'importance des réseaux ferroviaires.

Les définitions des services varient également fortement selon les États membres. Ainsi la distinction entre autobus (« bus ») et autocar (« coach ») est peu répandue. Autre limite : les statistiques nationales intègrent différemment le transport scolaire. En conséquence, la disponibilité et la fiabilité des statistiques sont faibles, en particulier sur les sous-segments du marché et notamment sur la longue distance.

Au-delà de l'information quantitative sur les marchés, **une approche typologique des modes d'organisation est possible, tendant d'abord à distinguer deux grandes familles : les États privilégiant l'initiative privée (marchés « déréglementés ») et ceux privilégiant l'organisation publique (marchés « réglementés »)**, avec, entre les deux, les États recourant à un système de « franchises » ou de concessions : des autorisations de longue durée avec droits exclusifs, délivrées à l'issue de procédures de mise en concurrence (concurrence « pour le marché »).

Selon cette approche, la situation dans les États membres les plus emblématiques est la suivante :

État membre	Réglementé	(concessions)	Déréglementé
France	✓		
Grèce	✓		
Espagne		✓	
Roumanie		✓	
Italie		✓ (en transition)	✓ (en transition)
Royaume-Uni			✓
Allemagne			✓ (sauf <50 km)
Suède			✓
Pologne			✓ (partiellement)

.../...

Le tableau ci-dessous présente le cadre réglementaire ainsi que les caractéristiques du marché dans 5 pays européens :

	Cadre réglementaire	Caractéristiques du marché
Grande-Bretagne	Déréglementé (1985)	30 millions de voyageurs ; 4% des voyages de longue distance (2012) Fortement concentré
Allemagne	Déréglementé (2013), sauf pour les liaisons < 50 km	194 liaisons interurbaines ; projection de 5 % de part modale (2013) 70 opérateurs ; 4 d'ampleur nationale
Espagne	Concessions exclusives	94 concessions nationales (longueur moyenne de 800 km), 3 600 points de desserte ; 32 millions de voyageurs (2012) Marché atomisé et hétérogène (1 448 franchises dont 108 nationales ; 3 678 entreprises ; 15 % du marché aux 5 premiers groupes) ; mature voire en déclin ; services non subventionnés
Suède	Déréglementé (1999), mais les autorités régionales peuvent limiter ou agir sur l'organisation du service	Une trentaine d'opérateurs interrégionaux ; marché dominé par Swebus/Nobina (2 millions de passagers par an) L'autocar interrégional représente environ 5% du nombre de déplacements interurbains et 6% du nombre de voyageurs-kilomètres (2006/2006)
Norvège	Déréglementé (années 90), mais les autorités régionales peuvent limiter ou agir sur l'organisation du service	Subventionnements importants ; participations croisées et des coopérations nombreuses ; marché concentré dominé par <i>Nor-Way Bussekspress</i> impliquant l'opérateur historique