



Bulletin de l'Observatoire des Politiques et Stratégies de Transport en Europe

Les nouvelles mobilités interurbaines de voyageurs

Éditorial

Ce numéro du bulletin de l'Observatoire a pour thème les nouvelles mobilités interurbaines de voyageurs. Sa réunion préparatoire a bénéficié de la participation de M. Pierre Brender, ingénieur au Bureau de l'économie des transports et de la ville du Commissariat général au développement durable du ministère de la transition écologique et solidaire.

Dans une Europe massivement urbanisée, une attention constante est portée aux déplacements urbains, avec leurs spécificités. Pour autant, les déplacements interurbains sont une composante essentielle du système de mobilité et on y observe de véritables mutations. Ici aussi, l'adjectif « disruptif » est à la mode...

L'issue en est encore incertaine et dépendra notamment des choix politiques que feront les pouvoirs publics dans la mise en œuvre des innovations techniques et organisationnelles présentes ou à venir. Ainsi, certaines offres de transport largement déployées dans certains pays n'existent pas ou émergent seulement dans d'autres. Par exemple, le transport par autocar sur longue distance est traditionnel en Espagne, en Grèce ou en Belgique mais n'a été autorisé en France que tout récemment. Par la comparaison, l'expérience des uns intéresse les autres.

Les nouvelles technologies offrent des moyens inédits de coordination pour des solutions de transport de bout en bout, associant des techniques de transport, des opérateurs et enfin des autorités organisatrices différents. Le traitement des « big data » résout des problèmes restés jusqu'alors sans solution, comme l'appariement entre une demande et une offre de transport diffuses, dans des dispositifs de transport flexibles inédits. Encore faut-il que des acteurs aux statuts et aux logiques différents acceptent de coopérer dans ces organisations complexes, et notamment d'échanger leurs données, nonobstant de puissants enjeux économiques et politiques. Qui, des divers transporteurs, des différentes collectivités publiques ou des opérateurs de systèmes d'information, sera en mesure de piloter le système ? Dans quel cadre juridique, avec quelle régulation et quel régulateur ? Pour les voyageurs, il convient en tout cas que l'information soit complète, tenue à jour en temps réel, tandis que la tarification et la billettique visent à une mobilité véritablement aisée et intégrée.

L'apparition de nouvelles technologies et de nouveaux opérateurs déclenche de fortes innovations sociales, où les frontières entre l'individuel et le collectif, le commercial et le bénévole, le privé et le professionnel sont remises en cause, au risque du développement d'une économie « informelle ». Les professions traditionnelles accusent les nouveaux venus de concurrence déloyale, de dumping social. Quelle politique publique mettre en place pour accompagner cette flexibilité, préservant l'innovation mais restreignant les abus et assurant un niveau significatif de protection sociale ? De manière symptomatique, on désigne couramment la tendance générale à la précarisation de l'emploi du nom d'« ubérisation ». Une fois encore, le transport est le siège d'interrogations qui intéressent la société tout entière.

Michel Savy

*Professeur émérite à l'université de Paris Est (École d'Urbanisme de Paris, Ecole des Ponts-ParisTech)
Directeur de l'OPSTE*

SOMMAIRE

Editorial.....	1
Les nouvelles mobilités interurbaines de voyageurs.....	2 à 6

• Belgique

La situation en **Belgique**, pays largement ouvert aux échanges internationaux, s'éclaire de comparaisons historiques. Les rôles de l'automobile et de l'avion, qui étaient traditionnellement très différents en Amérique du Nord et en Europe, tendent à se rapprocher depuis une vingtaine d'années. Pour le transport des personnes, les États-Unis ont développé successivement le fer au XIX^e siècle puis l'autoroute au XX^e, le fer n'étant alors presque plus utilisé que pour le fret. La Belgique se dota dès le XIX^e siècle d'un réseau national de chemin de fer très dense, complété d'un réseau de chemin de fer vicinal – ou de tramway lourd – qui desservait les sites industriels et les villes pour les salariés. Au XX^e siècle, l'automobile s'est généralisée et les tramways vicinaux et autres petites lignes ferroviaires ont été remplacés par les bus régionaux.

L'entreprise ferroviaire historique, la **SNCB**, a été jadis encouragée à embaucher pour créer des emplois. Le problème est aujourd'hui, à l'inverse, de faire des gains de productivité quand le gouvernement fédéral restreint les budgets du fer. Dans le même temps, les décisions communautaires imposent la séparation de l'infrastructure et des services. La SNCB est alors réorganisée en deux entités indépendantes aux compétences clairement réparties, nommées respectivement SNCB et Infrabel. Une société de service intermédiaire gère les dossiers du personnel, ce qui permet de garder un statut unique pour les ouvriers et employés jouissant encore du statut privilégié de 'cheminot' dans les deux entités principales. Mais la reprise de la dette historique n'est pas réglée, tandis que les contradictions entre les deux filiales s'avivent pour la fixation du niveau des péages. Il en résulte que la Belgique assure quelque 15 % de sa mobilité par **bus régionaux et cars privés**, une proportion forte parmi les pays européens. Ce sont les régions qui ont la responsabilité des cars, gérés comme un monopole et sans coordination avec le chemin de fer, de compétence fédérale. Dans le même temps, le RER en construction autour de Bruxelles n'est toujours pas achevé... Quant aux routes, de compétence régionale, leur état s'est dégradé.

La **concurrence** pour les déplacements de longue distance et internationaux joue sur plusieurs facteurs. Le chemin de fer est relativement bon marché, en particulier pour les abonnés, mais l'automobile assure un déplacement porte à porte sans rupture de correspondance. L'autocar a également sa part de marché, avec des temps de transport longs pour des tarifs plus bas que les autres modes, tandis que le covoiturage se développe, comme ailleurs en Europe. À courte distance, le vélo est intensément utilisé, d'autant qu'il dispose de parkings adaptés et d'itinéraires balisés, surtout dans la partie flamande du pays. Sur les très longues distances, c'est l'avion qui l'emporte.

Le pays se caractérise également par l'importance du parc de **voitures de société**, qui constituent pour les salariés qui en sont dotés une rémunération en nature partiellement défiscalisée. Cette pratique encourage l'utilisation de l'automobile et aggrave la congestion. Le gouvernement

voudrait que cette dotation devienne une option, comparée au versement d'un revenu monétaire équivalent (de 450 € par mois). Les modalités d'application de cette décision ne sont pas arrêtées et, quoi qu'il en soit, le transfert modal qui en résultera sera modeste...

• Espagne

En **Espagne**, le système des autocars longue distance est traditionnellement très fréquenté par comparaison avec la France. Le fer a transporté 30 millions de personnes en 2015 (hors trafics de banlieue et intra-régionaux) et le car 20 millions. De plus, le fer est utilisé pour des distances plus longues (les moyennes respectives étant de 455 km et de 241 km). Au fil des ans et avec l'extension du réseau ferré et en particulier des lignes à grande vitesse, le chemin de fer augmente sa clientèle et le car tend à régresser.

Le **marché ferroviaire** n'a pas encore connu de libéralisation et l'opérateur historique, la RENFE, reste seul à ce jour. Cette situation pourrait changer avec la mise en œuvre du quatrième paquet ferroviaire de l'Union européenne. Verra-t-on de nouveaux entrants sur le marché dès 2020 ? Y aura-t-il seulement des candidats ? Le gouvernement précédent avait prévu une libéralisation progressive, commençant par la liaison Madrid – Valence, mais la nouvelle équipe en fonction depuis novembre 2016 a annoncé l'ouverture d'une période de réflexion. Pour sa part, l'autorité de la concurrence voudrait que l'ouverture soit rapide et complète...

Le **transport interurbain par autocar** fait l'objet d'un système de concession, soit par l'État en tant qu'autorité organisatrice du transport interrégional, soit par les communautés autonomes, autorités organisatrices du transport intra-régional. Le principe d'attribution des concessions est la « concurrence pour le marché », sans possibilité de concurrence sur un même itinéraire. Conformément à la Loi d'orientation des transports terrestres, les concessions sont généralement longues et peuvent aller jusqu'à 25 ans. La situation actuelle est cependant marquée par une incertitude juridique. On observe des recours contre « le droit du grand père » (l'attribution préférentielle d'une concession à l'opérateur déjà en place), l'annulation de certaines attributions, la prolongation de certaines concessions au-delà de leurs limites théoriques, et on attend de nouveaux textes réglementaires. Un nouveau cahier des charges a été proposé en 2014, donnant plus de poids aux variables économiques. D'après une étude sur les 22 appels d'offres pour la réalisation de services publics lancés par le Ministère de Fomento [Transports] entre novembre 2011 et février 2016, on constate en effet de nombreuses offres aux prix anormalement bas (en dessous de l'équilibre économique) de la part d'opérateurs voulant conquérir des marchés sur des corridors particuliers.

L'industrie du transport par autocar est aujourd'hui concentrée, avec quelques opérateurs locaux et deux groupes principaux : Alsa, filiale du groupe britannique National Express présent dans plusieurs pays d'Europe et au Maroc, et Avanza, également présent dans le transport urbain de nombreuses villes espagnoles ainsi qu'au Portugal et propriété du groupe mexicain ADO.

De manière générale, la **concurrence sur les différents marchés** des transports de personnes tend à se renforcer. Concurrence intra-modale, comme dans le transport aérien aujourd'hui entièrement libéralisé, concurrence intermodale également. La société de chemin de fer RENFE vient ainsi d'acquiescer du matériel de plus grande capacité, pour baisser ses coûts et mieux résister à la concurrence du transport aérien *low cost*. De leur côté, les autocaristes se plaignent de la concurrence du train à grande vitesse, qu'ils jugent économiquement déloyale à cause de l'agressive politique de prix pratiquée. On observe également la concurrence entre solutions traditionnelles et solutions nouvelles (covoiturage, autopartage, déplacements intégrés de bout en bout, etc.). Les sociétés d'autocars ont porté plainte contre Blablacar (leader de l'usage collaboratif de l'automobile, présent en Espagne depuis 2010), pour concurrence déloyale. S'agit-il de transport public assuré par des véhicules particuliers, ou de transport particulier sans rémunération ? Chaque partie sollicite la législation, dont on attend la modernisation.

Simultanément à la concurrence, des coordinations et des complémentarités entre modes et entre opérateurs sont nécessaires, avec des **pôles d'échange** adéquats. Les gares routières sont de la compétence des communautés autonomes et ont souvent été rapprochées des gares ferroviaires. Par exemple, à Saragosse, une gare routière a été construite à côté de la nouvelle gare du train à grande vitesse.

● France

L'automobile assure, en **France**, quelque 80 % des voyageurs-kilomètres sur les distances supérieures à 100 km. Toutefois les transports collectifs se développent depuis plusieurs années, autant pour les déplacements de proximité (avec le renforcement de l'offre de transports collectifs urbains) que sur longue distance. À l'intérieur du transport ferroviaire à longue distance, on constate depuis quinze ans une croissance du train à grande vitesse (TGV) et une baisse des trains Intercités traditionnels (qui ont perdu les deux tiers de leurs voyageurs). Pour le transport aérien, on note un recul relatif du trafic sur les liaisons radiales autour de Paris (du fait du développement des lignes ferrées à grande vitesse notamment) et une croissance sur les liaisons transversales.

Si ces tendances sont en place depuis assez longtemps, des **innovations** plus récentes et radicales viennent bousculer la situation : développement du transport aérien à bas coût, digitalisation et désintermédiation des transactions assurant l'organisation et le paiement des transports, ouverture du marché des autocars interurbains sur les liaisons au-delà de 100 km (la loi conférant aux régions, autorités organisatrices des transports régionaux, un droit d'opposition pour les liaisons inférieures à 100 km), développement de l'autopartage dont le trafic équivaldrait déjà à environ 10 % des trajets à longue distance en train. En outre, l'ouverture du marché des autocars a entraîné un rôle accru du régulateur (ARAFER) dont les compétences ont été élargies du domaine ferroviaire au domaine routier.

La **SNCF**, opérateur ferroviaire historique, est au cœur de ces changements et s'efforce d'anticiper sur ces menaces, y

compris en sortant du champ du transport ferré *stricto sensu*. Elle a ainsi lancé sa filiale d'autocars, IDBus, devenue aujourd'hui Ouibus. Cette marque rappelle celle de Ouigo, l'offre de TGV *low cost* (avec davantage de voyageurs par rame, une réservation obligatoirement par voie électronique, le terminus parisien dans une gare périphérique). Pour autant, ces diverses offres sont-elles techniquement et commercialement intégrées au sein du groupe ? Inversement, les concurrents peuvent-ils redouter une concurrence déloyale, par le transfert de subventions croisées d'une branche à l'autre, par exemple pour combler le déficit de Ouibus ? La SNCF ne développe-t-elle pas des offres trop immédiatement concurrentes les unes des autres, au risque d'une « cannibalisation », alors que les marges dégagées par le TGV, longtemps l'activité la plus florissante, s'amenuisent tandis que le montant des péages augmente ?

Certains segments du système de transport ont du mal à s'adapter aux nouvelles offres et aux nouveaux usages, comme on l'a vu pour les **trains Intercités**. Ceux-ci étaient entrés dans une spirale de déclin, avec un matériel vieillissant, une demande en diminution, un déficit croissant (et atteignant 400 millions d'euros pour l'année 2016). Dans un rapport commandité par le ministre chargé des transports, le député Philippe Duron en a proposé la restructuration, y compris avec l'abandon des lignes les moins fréquentées, et notamment de plusieurs trains de nuit, formule coûteuse et peu demandée. L'ouverture à la concurrence de ces services a été envisagée, mais aucun candidat ne s'est proposé, d'autant qu'elle concernait les lignes les plus déséquilibrées... La puissance publique souhaitait-elle vraiment l'arrivée de nouveaux entrants ? Pour les lignes maintenues, des conventions ont été passées avec certaines régions, l'État transférant son rôle d'autorité organisatrice de service public, après un renouvellement du matériel roulant.

Le **covoiturage**, dont BlaBlaCar est la plate-forme leader, représente désormais 1,6 % de l'ensemble des déplacements. Le service est tarifé au prix coûtant, pour que les acteurs ne puissent pas être accusés d'activité marchande. Dans la concurrence entre les solutions de transport, la disponibilité de l'autopartage à proximité des points de départ et jusqu'à la destination est un avantage comparatif face aux modes lourds tels que le TGV. Pour éviter l'évasion d'une clientèle jeune, la SNCF a lancé TGV Max, un abonnement mensuel pour des voyages en train illimités.

La nouveauté la plus marquante est l'ouverture du marché du transport routier (et autoroutier) par **autocar**, jusqu'alors interdit en France alors qu'il s'est fortement développé en Allemagne dans les récentes années et qu'il est disponible de manière traditionnelle en Espagne, au Royaume-Uni, en Pologne, etc. Deux cents villes françaises sont ainsi reliées. La distance moyenne de transport est de 340 km, pour un tarif moyen de 12 €. Après un rapide mouvement de concentration, l'industrie est dominée par Flixbus (opérateur privé déjà dominant sur le marché allemand) et Ouibus (filiale de la SNCF). Dans un domaine nouveau où chacun veut conquérir des parts de marché, les prix ne couvrent pas les coûts mais les opérateurs espèrent atteindre l'équilibre d'ici un ou deux ans. La question des gares routières, à ce jour très disparates et parfois inconfortables voire dangereuses, n'est pas résolue. Ce nouveau service a acheminé environ cinq millions de voyageurs en 2016, dont une part est



détournée du train ou de l'autopartage et une part (17 % d'après les enquêtes) est une pure induction de trafic.

La diversification des offres de service aboutit ainsi à une **différenciation des clientèles** et des marchés. La concurrence entre l'autocar et le train à grande vitesse joue à la fois sur le prix et sur le temps de parcours. Entre Paris et Lille (la liaison la plus fréquentée), la durée du trajet en autocar est de l'ordre de trois heures, contre une heure pour le TGV. La clientèle se répartit entre ces deux offres en fonction de ses revenus et de la valeur qu'elle accorde au temps.

● Grèce

La géographie façonne le système de transport de la **Grèce**, qui compte quelque deux cents îles habitées avec environ 500 000 habitants en mer Égée, 200 000 en mer Ionienne et 600 000 en Crète, dont il faut assurer la desserte, principalement par voie **maritime**. Le transport maritime côtier (*short sea shipping*) est pourtant négligé par les armateurs grecs, traditionnellement spécialisés dans le transport de vrac et le tramping, tandis que le trafic RORO de fret (par manutention horizontale de remorques ou d'ensembles routiers) est important dans les relations avec l'Italie. On compte environ 237 liaisons avec les îles, selon des fréquences très variées.

Le **chemin de fer** est aujourd'hui réduit à une seule ligne à écartement UIC, entre Athènes et Thessalonique, tandis que le réseau métrique a été abandonné.

Sur le continent, **l'automobile** assure ainsi environ 80 % des déplacements interurbains (mesurés en voyageurs-kilomètres) et l'autocar 18 %. La mobilité a triplé entre 1995 et 2007, puis la crise économique et sociale s'est traduite par une diminution du trafic, particulièrement sensible sur les autoroutes à péage. Dans le même temps, le parc automobile vieillit.

KTEL est la caisse commune d'exploitation des **autocars** (conformément à une loi de 1973). Les départements disposent chacun d'une société KTEL réunissant des autocaristes. Ce dispositif couvre tout le territoire, avec un statut de monopole. Les licences de transporteur sont octroyées par une autorité indépendante de régulation. La décision de principe d'ouvrir le marché a été annoncée, mais reste en suspens... L'industrie du tourisme voudrait s'engager dans ce secteur, et d'ores et déjà l'utilisation des minibus de 10 places est libéralisée.

Le **transport aérien** s'appuie sur un réseau de 44 aéroports, dont 25 internationaux. 80 % des touristes visitant le pays utilisent l'avion. Le transport aérien a connu récemment un niveau record, avec 46 millions de passagers dont 15 pour l'aéroport d'Athènes.

Enfin, les données sur le **covoiturage** sont rares. On sait toutefois que des plates-formes se développent, que le nombre d'inscrits augmente et que ceux-ci sont souvent jeunes (dans la classe des 25-39 ans) et diplômés. Les distances parcourues seraient de l'ordre de 250 km. La

mairie de Thessalonique a mandaté une étude pour un suivi du phénomène.

● Pologne

Pour analyser le transport non urbain en **Pologne**, on peut se référer à la nomenclature des activités NACE, qui retient les transports à plus de 20 km. Pour autant, les statistiques ne sont pas très sûres et il est licite de procéder par estimations à dire d'expert.

Les Polonais ne sont pas très mobiles par comparaison avec les autres pays européens. Un élément d'explication est l'attachement à la maison individuelle, dont beaucoup sont propriétaires. Entrent aussi en jeu une qualité médiocre des transports collectifs, avec un chemin de fer vieilli tandis que le transport aérien intérieur est peu développé. De fait, les trois quarts de la mobilité s'effectuent en automobile, devant l'autocar, le train et l'avion. Du fait des progrès de la **motorisation** des ménages, la part de l'automobile augmente.

Les déterminants de la concurrence intermodale sont multiples : prix, coût d'usage, qualité de service, promotions commerciales, etc. La **dynamique démographique** a aussi une influence, avec une population vieillissante et donc moins mobile et même une perspective de diminution de la population (on peut prévoir une baisse de quelque deux millions d'habitants dans les vingt ans à venir). En revanche, la **croissance macroéconomique** (qui se maintient à 3 % par an) et l'augmentation du revenu familial soutiennent la mobilité. Si l'on prend l'exemple des liaisons entre Gdansk et Varsovie, on constate que le bus est très bon marché, mais le train est plus confortable et les voyageurs arbitrent selon leur pouvoir d'achat. De fait, c'est l'automobile qui est la plus utilisée.

Si le parc automobile est important, avec un taux d'équipement parmi les plus élevés en Europe, il est largement composé de véhicules d'occasion importés et tend à vieillir encore, avec un âge moyen de 17 ans.

Le **chemin de fer** ne bénéficie pas de mesures de protection face à une concurrence des autocars très atomisée, puisque l'on compte 50 000 entreprises de transport interurbain de voyageurs avec environ 150 000 emplois. On compte toutefois une quinzaine de grandes entreprises, dont Mobilis, Lux Express, etc., tandis que l'entreprise publique historique PKS a été privatisée et a éclaté. L'entrée sur le marché est aisée : il suffit d'une licence communautaire pour opérer. S'il recule globalement, le chemin de fer connaît sur certains axes une notable modernisation. Le train rapide pendulaire permet un service express de qualité, tandis que l'omnibus traditionnel s'adresse principalement à une clientèle captive. L'entreprise historique PKP reste le premier opérateur, suivie d'opérateurs régionaux présents dans les 16 voïvodies.

On note enfin que les transporteurs étrangers sont peu implantés dans ce marché très concurrentiel.

● Suède

Le système de transport de la **Suède** est évidemment structuré par la géographie du pays et sa **situation démographique**. La distance entre le Nord et le Sud est de 1 500 km, pour dix millions d'habitants. La population, vieillissante, compte 55 % d'actifs, et les retraités ne sont généralement pas les pionniers dans l'usage des nouvelles technologies.

Quant à l'organisation territoriale, le pays est organisé selon 21 régions et 290 communes. Une réforme est envisagée, ramenant le nombre des régions à six. Les régions étant compétentes en matière de transport, un tel changement aurait des répercussions directes en la matière.

Le transport par **autocar** est actif sur un marché ouvert à la concurrence, interrégional et régional. Les autorités organisatrices des transports publics régionaux attribuent les concessions au terme d'un appel d'offre (concurrence pour le marché).

Dans le domaine **ferroviaire**, une entreprise interrégionale de location de matériel abaisse la barrière à l'entrée pour de nouveaux opérateurs ou de nouveaux services. Un opérateur peut ouvrir des lignes commerciales en avertissant 21 jours à l'avance l'autorité de contrôle et en fournissant son horaire, enregistré dans le système d'information intégré.

En termes dynamiques, la croissance de la mobilité est principalement le fait de l'automobile et des transports collectifs terrestres, l'avion ne jouant qu'un rôle restreint. Dans les récentes années, la part de l'automobile tend à stagner, mais des prévisions à l'horizon 2040 estiment que l'automobile sera le premier facteur d'augmentation des déplacements.

Pour des raisons d'aménagement du territoire, l'État soutient certaines liaisons à longue distance assurant la desserte des régions nord du pays. La **concurrence intermodale** est vive sur certains axes, en particulier entre Stockholm et Göteborg, avec un recours à une **tarification** dynamique de la part des modes en présence. Le gouvernement se soucie de la mise en place d'un dispositif d'ensemble comprenant un réseau noyau interrégional commercial complété par des transports régionaux subventionnés.

Dans l'objectif d'un doublement du trafic des transports en commun, une étude récente a identifié les mesures à prendre en ce sens, parmi lesquelles des restrictions de l'usage de l'automobile individuelle. Par l'application des nouvelles techniques de communication aux transports collectifs, les **plates-formes** d'information et de mise en relation telles que Samtrafiken se développent rapidement. Le site Resrobot donne ainsi accès à 50 000 destinations, par tous les modes disponibles, pour tous les horaires possibles, avec la réservation et la délivrance des billets. Trafiklab se présente comme une banque de données ouverte aux développeurs d'applications alternatives. La gamme des **solutions de mobilité** ne cesse en effet de s'élargir : autopartage commercial ou associatif, permanent ou intermittent, par

exemple Sunfleet, un pool d'autopartage commercial intermittent en Suède, sous la tutelle de Volvo via Hertz. Le pool a une flotte de 1 000 voitures dans 50 villes et compte 40 000 membres. D'autres solutions sont offertes, comme la location entre particuliers, le leasing privé et le covoiturage. Si les formules sont diverses, le souci politique est d'éviter toute économie « informelle ». Le service Uber Pop (où les conducteurs ne sont pas professionnels) a été interdit. Une commission est en charge de la réglementation des taxis et envisage l'obligation d'équiper tous les véhicules d'un taximètre. De même, les règles du covoiturage doivent être précisées, pour un meilleur contrôle fiscal : dans un tel dispositif, le conducteur n'est pas censé faire de profit, une fois les frais d'usage de son véhicule partagés avec les passagers.

Dans l'ensemble de ces mutations, l'accès et le **partage de l'information** est une question clef. Un chantier encore à son début est aussi celui des liens entre transports à courte et à longue distance, et celui de l'intermodalité, c'est-à-dire d'une coopération plus étroite des divers opérateurs et organisateurs de transport composant une chaîne de déplacement de bout en bout.

● Suisse

La **Suisse** doit faire face à une augmentation continue du nombre de **voyageurs par rail**, qui sature la capacité de transport offerte et appelle des réponses nouvelles. La question n'est pas simple car, si les trains sont bondés aux heures de pointe, le taux moyen de remplissage sur l'ensemble de la journée reste assez bas (20 % pour le trafic régional et 32 % pour le trafic intercity). Un débat à la fois technique et politique est engagé sur la tarification à adopter en fonction de la congestion. Les citoyens montrent à ce jour une réticence à payer davantage, sauf pour financer des voitures économisant l'énergie et réduisant l'impact environnemental... Quant au **fret ferroviaire**, le trafic de transit n'augmente pas autant que prévu, alors que l'on a construit deux tunnels transalpins. Un fonds d'investissement assure le développement de l'infrastructure et du matériel, ce qui permettra à l'opérateur historique national, les CFF, d'augmenter son offre. Ce fonds a été adopté par votation fédérale. Il prévoit des dépenses de 22 milliards de francs suisses d'ici à 2020 pour le matériel roulant, l'infrastructure, les nouvelles offres et services. Dans le même temps, 1 400 postes seront supprimés (3 % de l'effectif). Un train de mesures permettra d'économiser 20 milliards de francs suisses d'ici 2030.

Le pays connaît aussi des débats concernant la concurrence et la complémentarité d'autres modes de transport avec le transport ferré. Traditionnellement, **la Poste** gère un réseau d'autobus transportant à la fois des voyageurs et du courrier et des colis. La loi interdit que ces bus soient utilisés parallèlement au chemin de fer. Quand les CFF ont diminué l'offre régionale en fermant des lignes trop déficitaires, le transfert sur la route s'est effectué vers les bus de la Poste ou vers quelques opérateurs locaux. Les cantons demandant le maintien de lignes régionales ferroviaires doivent contribuer au financement des services. On compte du reste de nombreuses petites compagnies ferroviaires cantonales.

Une compagnie d'**autocars** représente une sérieuse concurrence pour le rail : et Flixbus (qui a absorbé son concurrent MeinFernBus), avec des tarifs plus bas que le rail en pratiquant un cabotage intérieur théoriquement proscrit (9 francs suisses au lieu de 75). Au terme d'un débat politique dont l'enjeu était le maintien du monopole des CFF, la loi est finalement maintenue, la Confédération décide de l'octroi des concessions en conservant le principe de ne pas menacer les offres de transport bénéficiant d'une concession fédérale, ni de concurrencer les offres cofinancées par l'Etat. Du reste, les **CFF** exploitent depuis 2013, en coopération avec la compagnie historique allemande DB, une ligne Zurich – Munich plus rapide que le train pour faire concurrence à Flixbus.

Les CFF sont associés avec le français SNCF dans l'entreprise Lyria qui gère la liaison à grande vitesse entre les deux pays. Concurrencé par Flixbus, le covoiturage et l'avion *low cost*, l'entreprise a perdu 5 millions de francs suisses au premier semestre 2016. La direction des CFF veut faire de l'entreprise un opérateur de mobilité intégrée, intermodal et de porte à porte. Si le service de voyageur a été abandonné, le chiffre d'affaire réalisé par les commerces dans les gares a augmenté de 5 % en une année.

Enfin, se dessine dans un avenir proche l'utilisation de **véhicules autonomes**, sans conducteur. Car Postal en fait déjà l'essai dans la ville de Sion.

Cette synthèse s'appuie sur les contributions de :

- Michel **Beuthe**, Facultés Universitaires Catholiques de Mons
- Antoine **Beyer**, IFSTTAR, Université de Cergy-Pontoise
- Vincent **Bourquin**, Ecole d'Ingénieurs et d'Architectes de Fribourg
- Bertil **Carstam**, Consultant, Stockholm
- Rafael **Giménez Capdevila**, Société Catalane de Géographie, Barcelone
- Séraphin **Kapros**, Université de la mer Egée

Les écrits des experts de l'OPSTE n'engagent que leurs auteurs.

Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe

MTES/SEEIDD/MA

Tour Séquoia

92055 LA DEFENSE CEDEX

Directeur de la publication : Pr Michel Savy

Parution :

Michel Savy, Le transport de marchandises. Economie du fret, management logistique, politique des transports, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes 2017.

<http://www.ppur.org/produit/8333/9782889151905/Le%20transport%20de%20marchandises%20>