

AUTOCARS : LA LIGNE FAIT LA CONCURRENCE, L'OCCASIONNEL LA DIFFERENCE

Patrice SALINI

Densité de bus et cars :

**Grande -Bretagne et
Italie en tête**

Dans les grands pays de la CEE, la proportion de bus et cars par habitant demeure comparable, par delà les disparités règlementaires. L'Espagne et la RFA sont en queue de peloton (1,1 environ pour 1000 habitants), la Grande-Bretagne et l'Italie résolument en tête (environ 1,3), et la France au milieu. Les pays les mieux équipés étant pourvus de lignes interurbaines sur autoroutes, il était tentant d'y voir un peu plus clair.

Des définitions pour le moins hétérogènes

Premier obstacle, les statistiques. Les chiffres Italiens (*Conto Nazionale dei Trasporti*), Britanniques (*Transport Statistics Great Britain*) et Français (*Utilisation des véhicules de transport en commun 1988 - OEST* à paraître à la rentrée), reposent sur des définitions pour le moins hétérogènes. Les comparaisons doivent donc demeurer prudentes.

En France par exemple, le transport interurbain par autocars représente près de 9 milliards de Passagers-Km (Pkm), contre 18 environ en Italie. Mais, dans notre pays, les transports scolaires (près de 12 milliards de Pkm) sont comptabilisés à part. En Grande-Bretagne, la comptabilisation services dits "Express" (réguliers à longue distance) fait ressortir un trafic de 17 millions de passagers, au demeurant faible par rapport au trafic total interurbain par autocars, mais dont la part de marché sur certaines lignes est importante (cf "*La déréglementation du transport par autocars en Grande Bretagne*" DOBY- OEST novembre 1988 - 100 Francs).

Pour autant, un certain nombre de données sont manifestes.

Le trafic interurbain (ligne + occasionnel) "apparent" est réalisé en Italie à plus de 80 % sur routes nationales et autoroutes, avec des véhicules moins nombreux qu'en France, plus jeunes (1/3 a moins de 5 ans contre 1/4 dans notre pays), et 1/3 plus productifs.

Occasionnel : le double en Italie et en Grande Bretagne qu'en France ?

Par ailleurs, le transport occasionnel représente un volume de trafic double en Italie et en Grande Bretagne de ce qu'il est en France. Il croît en France et en Italie, et semble stable en Grande Bretagne.

Pourtant, chez nos deux partenaires c'est à la concurrence entre rail et lignes autocars que sont consacrés la plupart des analyses.

La "*Radiografia delle ferrovie dello stato anno 1988*" du Ministère des Transports italien en est un exemple.

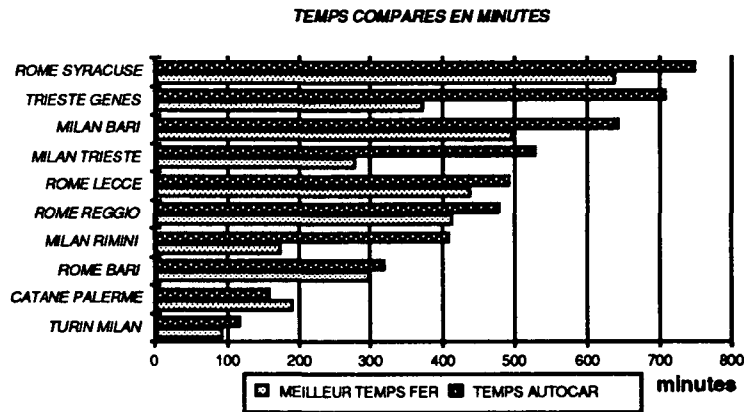
Italie 1993 : 50 % de part de marché pour le car ?

La part de marché de l'autocar dans l'ensemble du transport collectif à longue et moyenne distances est passée en Italie de 36,3 % en 1972 (contre 55,5 au rail) à 48,1 % en 1988 (contre 42). Elle serait de 50,2 % en 1993 (contre 38,9 % au rail).

En effet, dans un pays aux chemins de fer - dramatiquement - peu chers (le billet de seconde coûte environ deux fois plus en France) la position concurrentielle des lignes autocars est cependant réelle.

Pour un prix moyen au km de 56 £/km, compris entre le prix de base de la seconde et de la première classe du fer (49 - 88 £), les services autocars sont souvent très compétitifs, en particulier dans la desserte du Mezzogiorno et de la Sicile.

La concurrence Fer-Route en Italie :



Par ailleurs, des temps de transport théoriques supérieurs de 20 à 30 % aux trains les plus rapides à suppléments ne sont pas toujours un obstacle, dans un pays où 8 % des trains principaux ont un retard supérieur à 30 minutes.

Mais, si la route accroît sa part de marché, le transport ferroviaire continue sa croissance (elle sera renforcée à partir de 1993 avec la mise en service de la ligne à grande vitesse Milan - Battipaglia). Plus encore, ce n'est pas la ligne qui fait la différence, mais bien le trafic occasionnel qui a augmenté de près de 170 % les dix dernières années contre 6 % pour le trafic de ligne.

L'occasionnel fait la croissance en Italie :

