

LA DÉRÈGLEMENTATION DU TRANSPORT INTERURBAIN PAR AUTOCARS EN GRANDE-BRETAGNE : BILAN 1980-1995*

Olivier PORTE, André RÉMY

L'expérience de dérèglementation intervenue en Grande Bretagne au début des années 1980 est particulièrement intéressante. En effet :

- Le caractère radical des changements et l'ancienneté de la réforme font apparaître de façon contrastée les aspects positifs et négatifs de ce type de politique ;
- La taille limitée du secteur en rend l'observation relativement aisée ;
- Les orientations communautaires pourraient conduire notre pays à libéraliser ce secteur encore très réglementé.

Un premier bilan avait été établi à la fin de 1988 par l'OEST, à travers le travail de stage de Philippe DOBY sous la direction de Michel HOUÉE¹. La mission récemment réalisée par Olivier PORTE, élève ingénieur à l'ENPC permet d'en actualiser les conclusions à l'heure de la privatisation de British Rail et de la mise en service du lien fixe TransManche.

Le contexte

À la fin des années 1970, les services d'autocar interurbains, qui assurent au Royaume-Uni une part relativement importante des déplacements à longue distance (15% en 1994), semblaient condamnés à une mort lente du fait de la concurrence de l'automobile et du cadre réglementaire qui en gênait l'évolution. Toute entreprise désirant ouvrir un service régulier devait pour obtenir une licence d'exploitation démontrer à l'autorité publique régionale compétente (le Traffic Commissioner) que son entrée sur le marché allait dans le sens de l'intérêt public. Toute modification des caractéristiques d'un service devait être également approuvée par la même administration.

Le Transport Act, voté dès l'arrivée des conservateurs au pouvoir et entré en vigueur le 6 Octobre 1980, changea profondément le mode de régulation du secteur. Le système de licence d'exploitation était supprimé. Pour les parcours supérieurs à 30 miles («services express»)², tout opérateur satisfaisant aux normes de sécurité (matériel, formation du personnel) pouvait créer une ligne régulière sur n'importe quel itinéraire sous réserve d'en notifier l'ouverture 28 jours à l'avance au Traffic Commissioner.

15 ans après cette réforme, l'effet de ces mesures peut être analysé comme suit :

- Sur le plan concurrentiel, la position de l'opérateur dominant, National Express, s'est renforcée, quelques opérateurs indépendants et surtout British Rail l'empêchant cependant d'abuser de son pouvoir de marché. Aujourd'hui, National Express est une entreprise dynamique engagée dans une politique ambitieuse de diversification et d'internationalisation.
- Pour le consommateur le bilan est plus nuancé. La dérèglementation s'est traduite par une baisse du prix relatif des services et une amélioration des fréquences sur les principales liaisons, la desserte des axes secondaires subissant par contre une certaine dégradation.

Renforcement de la position de l'opérateur dominant

En 1980, l'activité était dominée par les deux grandes compagnies nationalisées contrôlant à la fois les gares routières et le transport : la National Bus Company (NBC) en Angleterre et au Pays de Galles, et le Scottish Bus Group (SBG) en Écosse. Les opérateurs privés, nombreux mais de petite taille (1 à 10 véhicules), étaient surtout présents sur le marché des services saisonniers. Les perspectives créées par l'ouverture des marchés incitèrent une dizaine de compagnies à

* Publication OEST/ENPC/DTT.

¹ P. Doby et M. Houée : La dérèglementation des transports par autocar en Grande Bretagne, OEST 1988.

² Les parcours inférieurs à 30 miles (48km), considéré comme d'intérêt local, faisait l'objet d'une réglementation spécifique. En 1986, cette limite était abaissée à 15 miles (24 km).

ROYAUME-UNI

constituer un consortium, British Coachways, pour concurrencer National Express sur les lignes reliant les villes de province à Londres (Octobre 1980). Par ailleurs, certains opérateurs tentèrent d'attirer les usagers habituels du rail en proposant des prestations offrant un confort équivalent ou supérieur (véhicules équipés de toilettes, présence d'une hôtesse offrant sandwiches, boissons et vidéo).

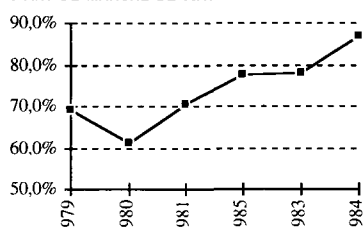
Face à cette concurrence, la division de transport interurbain de NBC, National Express (filialisée en 1984 et rachetée par son encadrement en 1988), a pu affirmer sa position dominante en tirant parti d'avantages structurels déterminants :

- Un portefeuille de lignes largement diversifié lui permettant d'ajuster ses tarifs en fonction de la pression concurrentielle d'une relation donnée ;
- Un réseau de plus de 2000 points de vente ;
- Un système de réservation informatisé (EXTRA) avec une présence dans toutes les gares routières et dans la plupart des agences de voyages ;
- Le contrôle total des gares routières, jusqu'en 1984 (démantèlement de NBC) puis limité aux cinq principales (Birmingham, Leeds, Manchester, Liverpool, Bournemouth) et traitement privilégié (emplacements ; billetterie) dans les autres du fait du volume de son trafic.
- Des fréquences de desserte élevées sur les axes principaux ;
- La possibilité de réaliser des campagnes publicitaires nationales.

Fort de ces avantages, National Express a :

- 1) Évincé ses concurrents directs. L'éclatement du consortium de British Coachways en Janvier 1983 marque la fin de cette première étape.
- 2) Pris position sur le marché des services haut de gamme grâce à un partenariat avec un des opérateurs, Thratens.

PART DE MARCHÉ DE NATIONAL EXPRESS EN ANGLETERRE ET AU PAYS DE GALLES (%)



Part de marché : nombre de déplacements assurés par National Express/nombre de déplacements sur les services express réguliers.

Source : Transport Statistics Great Britain 1974-84 (DOT).

- 3) Absorbé l'opérateur dominant écossais en 1993.

Selon le rapport de la Monopolies and Mergers Commission consacré à cette opération, la part de National Express sur le marché du transport régulier à longue distance par car en Grande Bretagne, s'élevait à la suite de cette opération à 77%, 27 autres opérateurs se partageant les 23% restant.

L'amélioration du service ferroviaire sous l'effet de la concurrence

British Rail attribuait à National Express une diminution de 3,3% de son chiffre d'affaires (soit 15 millions £). Afin de redresser sa part de marché, il développa des tarifs économiques susceptibles d'attirer la clientèle traditionnelle du car (Intercity Saver Fares, Apex Fares, Super Apex Fares).

Si l'on en juge par les résultats d'une enquête réalisée en 1992 sur 17 liaisons entre Londres et d'autres grandes villes, British Rail semble avoir atteint une partie de la population à revenu moyen et faible qui constitue la clientèle cible de l'autocar : sur ces liaisons, la valeur moyenne du temps au delà de laquelle un usager payant plein tarif préfère voyager en train serait de 4£ par heure (environ 32 F).

En 1994, 80% des déplacements à plus de 50 miles (80 km), étaient assurés par

la voiture particulière, 11,2% par le rail, 2,1% par le car et 6,7% par d'autres moyens⁴.

Une expansion de National Express s'appuyant sur la diversification

Le National Express Group (NEG) est aujourd'hui une holding cotée en bourse, regroupant les activités suivantes :

- Les services express en Angleterre, au pays de Galles et en Écosse : Ils sont assurés par National Express Ltd. et Scottish Citylink (71% du chiffre d'affaires et 52% du résultat d'exploitation). Cette activité, est caractérisée, d'une part, par des perspectives de croissance modestes affectées par le durcissement de la réglementation des vitesses limites sur autoroute (réduite récemment de 112 à 104 km/h. et peut être à 90 km/h. dans un proche avenir) et, d'autre part, par une grande flexibilité de ses coûts⁵. La stratégie du groupe est centrée sur l'amélioration des dispositifs existants (notamment mise en service de «coachways», minigares situées sur les autoroutes, à proximité de villes moyennes non desservies et alimentées par des navettes) et sur la baisse des coûts.
- Le transport urbain de voyageurs, avec l'acquisition, pour 243,7 millions £, en 1995, de West Midlands travel, le principal prestataire (1800 véhicules) de services de bus de la zone Birmingham-Coventry. Selon les dirigeants de National Express, cette acquisition permettra au groupe de compenser par des revenus réguliers, le caractère saisonnier des services express (forte activité en été, faible activité en hiver).
- Les services de desserte aéroportuaire (5,3% du chiffre d'affaires et 7,8% du résultat d'exploitation) dont la croissance suit celle du trafic des grands aéroports britanniques (Heathrow, Gatwick, Stansted).

• Les services réguliers européens. Avec Euroline UK et Euroline BV (Pays bas) acquis en 1993, National Express est un membre du consortium Eurolines. Selon National Express, l'ouverture du tunnel sous la Manche et l'accès au marché européen à partir des Pays Bas devraient permettre, à moyen terme, une croissance significative de cette activité.

- L'exploitation de base aéroportuaire (5,5% du chiffre d'affaires mais 23% du résultat d'exploitation).

En Août 1993, National Express a pris le contrôle de East Midlands Airport, plateforme desservant une population de 12 millions d'habitants (notamment les villes de Derby, Nottingham, Leicester, Sheffield). Cet investissement très capitalistique, (il représente la quasi totalité des actifs immobilisés de National Express) marque une rupture avec le métier traditionnel de National Express. Sa rentabilité future dépendra de l'évolution du trafic aérien et de son succès dans la compétition avec les plates-formes nationales, mieux situées mais plus encombrées et donc plus chères, pour attirer les trafics moins exigeants (charters, correspondances, fret).

La prise de contrôle de l'aéroport de Bornemouth (station balnéaire du sud est de l'Angleterre), en 1995, a confirmé l'engagement de NEG dans cette activité.

L'année 1993 marque clairement une rupture dans l'histoire de la société. L'ouverture du capital à des actionnaires extérieurs a permis d'engager une vigoureuse politique de diversification et d'internationalisation. Si l'on en juge par les résultats réalisés en 1993 par East Midlands Airport, la situation de l'entreprise est plutôt saine. Elle devrait donc être à même de tirer parti d'autres opportunités (déréglementation du transport par autocars en Europe, privatisation des chemins de fer britanniques⁶).

Un bilan nuancé pour le consommateur

Pour le consommateur, la déréglementation s'est traduite par une baisse du prix relatif des services et une amélioration des fréquences sur les principales

⁴ Source : National Express Group and Saltire Holding, a report on the merger situation, Monopolies and Mergers Commission.

⁵ Grâce à l'affrètement de son parc, ses actifs sont particulièrement liquide et, ses clients payant comptant, sa situation de trésorerie est particulièrement favorable.

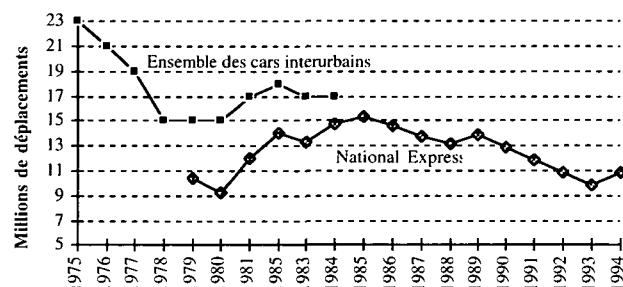
⁶ En 1994, le Directeur Général du groupe déclarait : «Les contraintes politiques, économiques et environnementales vont probablement conduire à un recours accru aux transports publics, alors que la privatisation de British Rail offre des opportunités intéressantes pour le groupe... Le groupe sera attentif à toutes ces opportunités.» (Fact Sheet N°3, National Express). Cette déclaration n'a toutefois pas été suivie, jusqu'à présent, d'actions concrètes.

ROYAUME-UNI

liaisons, la desserte des axes secondaires subissant par contre une certaine dégradation.

- Le déclin continu du trafic entre 1975 et 1979 a été considérablement ralenti grâce aux initiatives prises par National Express.

EVOLUTION DU NOMBRE DE VOYAGES SUR LES SERVICES EXPRESS



Source : *Transport Statistics Great Britain 1974 - 1984, National Express*

- En moyenne les prix ont plutôt diminué (cf plus haut). La déréglementation s'est traduite par une forte chute des tarifs au début des années 1980. Par la suite, la situation est devenue moins claire du fait de la différenciation ligne par ligne. Il semblerait qu'aujourd'hui, ceux-ci aient plutôt tendance à augmenter en termes réels, sauf sur les lignes où la concurrence du chemin de fer est importante.
- La qualité des services s'est améliorée (temps de trajet plus courts; dans certains cas, véhicules équipés de toilettes, sandwiches et boissons servis à bord).
- La concurrence de National Express a eu également des effets bénéfiques pour l'usager des services ferroviaires qui s'est vu proposer une gamme de tarifs plus attractive.
- Pour les usagers des lignes régionales secondaires qui ont vu les fréquences des dessertes diminuer et les tarifs augmenter le bilan est probablement négatif.

Les enseignements de l'expérience britannique

La déréglementation des transports interurbains par autocars en Grande Bretagne, montre de façon claire les effets de la libéralisation d'un secteur autrefois réglementé :

- Les effets sur le trafic global, la qualité du service, la gamme de produits et le contrôle des coûts sont bénéfiques.
- La répartition de ces avantages peut conduire à une aggravation des inégalités entre régions ou groupes sociaux. Les consommateurs présents sur les marchés où la concurrence est la plus forte bénéficient d'un service qui peut être, parfois, vendu en dessous de son coût. Ceux qui, à l'inverse, se situent sur les marchés les moins contestés (ex. : déplacement entre villes moyennes) ne bénéficient plus de la péréquation existante du temps de la réglementation et sont quelquefois conduits à subventionner de fait, les politiques commerciales agressives sur les marchés les plus exposés.

Le fonctionnement des transports express britanniques dans un cadre déréglementé montre également l'importance des infrastructures telles que les gares routières et le service de réservation. Le coût de telles installations conduit à réserver l'accès à ce secteur à des opérateurs de grande taille.

Sur un plan plus particulier, la recherche a confirmé l'intérêt de National Express pour le transport européen sur longue distance (en particulier pour l'utilisation du tunnel sous la Manche et les lignes entre l'Europe du Nord et les pays de l'Est) sans que l'on puisse, pour l'instant, parler de la mise en place d'un réseau européen. S'agissant des opportunités créées par la privatisation de British Rail, la Direction a affirmé les «étudier avec une attention particulière» mais jusqu'à présent, cette réflexion, n'a pas été suivie de décision concrète. La constitution d'un mini-réseau de bases aéroportuaires semble par contre prendre forme avec la prise de contrôle récente de l'aéroport international de Bornemouth. ■