

Séminaire de réflexion : «Comment organiser les arrêts et gares routières pour les nouvelles mobilités ?»

Le 5 avril 2016
Assemblée nationale, salle Colbert

ATEC ITS FRANCE



Die



LE MARCHÉ ALLEMAND DU CAR LONGUE DISTANCE



LAURENT GUIHÉRY, PROFESSEUR À L'UNIVERSITÉ
DE CERGY-PONTOISE



LE MARCHÉ ALLEMAND DU CAR LONGUE DISTANCE

LAURENT GUIHÉRY
Professeur

Labo M.R.T.E. (MOBILITÉ.RÉSEAUX.TERRITOIRE.ENVIRONNEMENT.)

UNIVERSITÉ DE CERGY-PONTOISE

Paris, avril 2016

PLAN

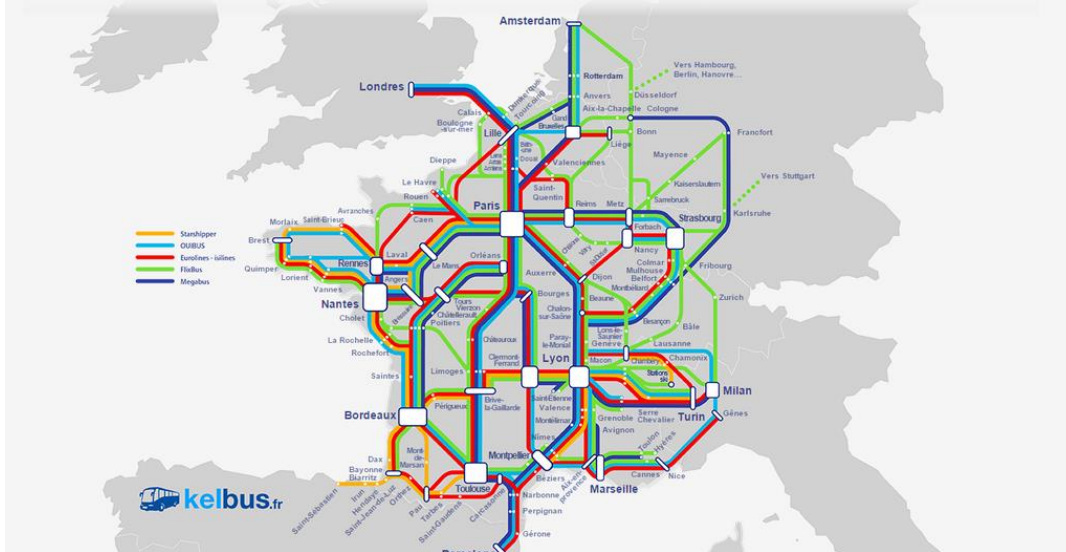
1) Que voit-on aujourd'hui ?



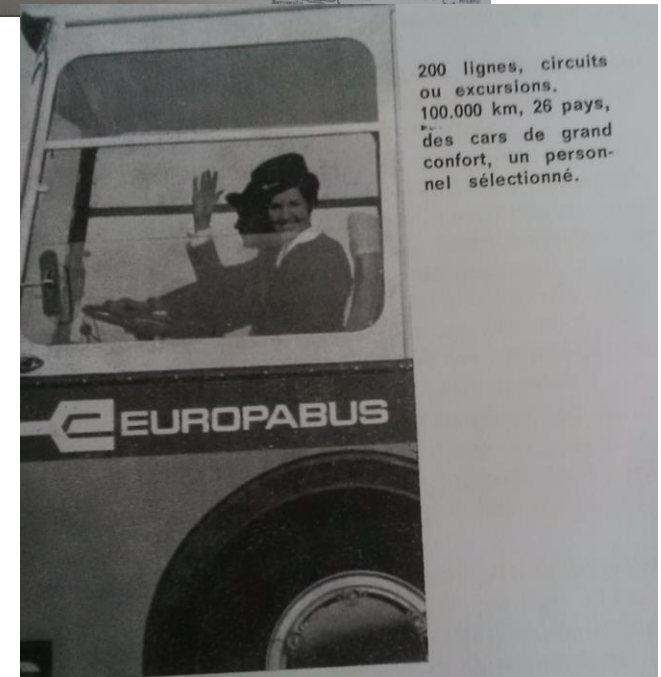
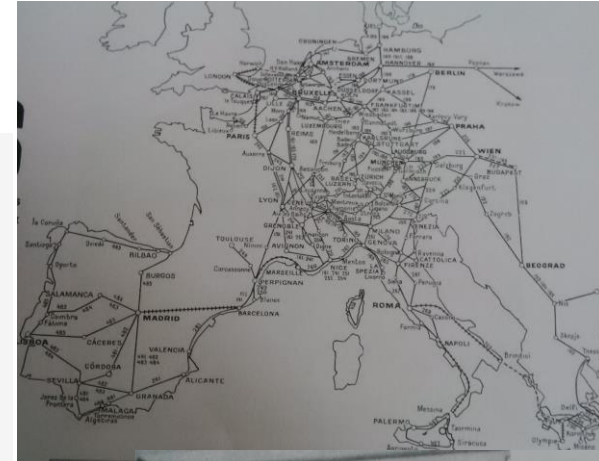
2) La question des arrêts en ville (ou pas !) est centrale !



3) Perspectives européennes



EuropaBus Années 50 !



2013 :

- Libéralisation totale sauf pour les trajets de moins de 50 km entre deux arrêts (OU s'il y a un service ferroviaire entre ces arrêts avec un temps de parcours inférieur à 1 heure)
- Enregistrement du plan de transport et s'y tenir pendant les premiers 3 mois.
- Pas de péage pour les bus sur les autoroutes allemandes (« Maut ») : débat actuel


Voyageurs :

2013 : 8 millions

2014 : 16 millions

2015 : 20 millions ; 80 % voy. intérieur

Etude sur les voyageurs « autocar » en 2014 : 38% de la voiture ; 34 % du fer ; 10 % : trafic induit



Voyageurs (intérieur national) longue distance (en millions de voyageurs) :

2015 : fer : env. 131 millions.

Relations :

Janvier 2013 : 143

Octobre 2015 : 326 lignes - 1326 départs/jour en oct. 2015

Taux de remplissage de 55 % environ contre 51 % pour la DB. Liaison moyenne autocar de 330 km.

[France : 150 lignes env. en 2015 ; 5 millions de voyageurs attendus en 2018-2019 ?]

2012 : part modale longue distance : fer : 84 % / bus : 2 % [voy.km]

2014 : part modale longue distance : fer : 77 % / bus : 10 %

2015 : part modale longue distance : fer : 73 % / bus : 14 %

Part de marché :

2013 : MeinFernbus 19% ; Flixbus 14 % ; DB : 25 % ; Divers : 42 %

2015 : MeinFernbus 68 % (800 bus env.) ; DB (BLB et IC bus) : 13 % ;
Postbus : 5 % ; Megabus : 3 % (11 000 bus en service en tout (c.d. et l.d.)

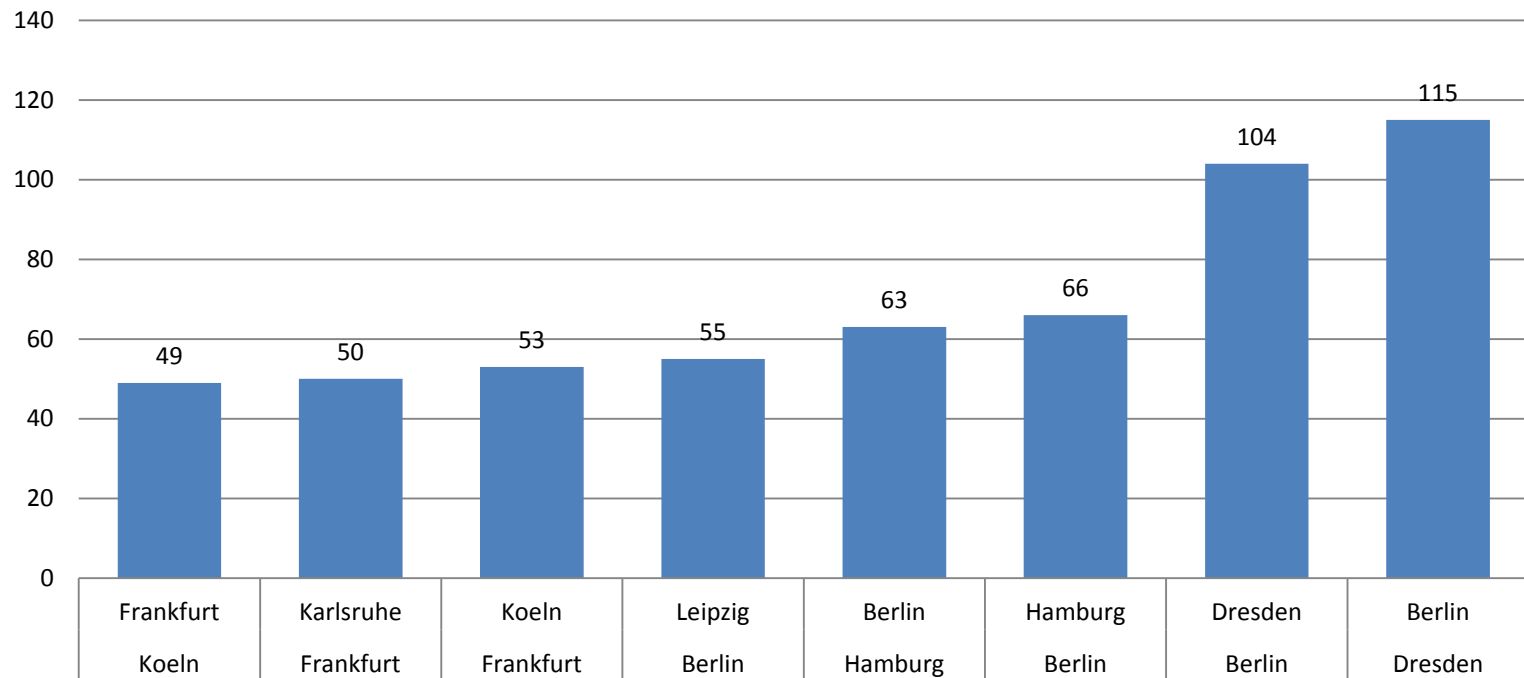
2015 : arrêt d'exploitation ADAC bus, City2City (National Express : a
couté 5 millions d'€ en 1 an et demi) ; fusion Eurolines – Postbus,...

Pas de flottes en propre : contractualisation

**Bonne nouvelle : les villes moyennes (20 000 – 30 000 habitants)
sont à nouveau reconnectées à un réseau national**



most frequented routes by intercity bus on friday 19.06.2015



Source : Cornelia Gremm, KIT

MARCHE TRES CONCURRENTIEL : Il n'a pas encore trouvé son équilibre

- **Yield management** : Prix est fonction (jour de la semaine, heure, date d'achat, relation)
- En moyenne : **5-6 cent / km**
- Megabus : lowcost ? (**1,8 cent / km**)
- Par rapport au fer :

Prix : **5,7 cent / voy.km** // DB : 16,4 cent / voy.km : **x 3**

// DB : 12,3 cent / voy.km si tarif réduit : **x 2**

Temps : 56,4 sec./km contre 46,3 sec./km : - **18 % en** moyenne pour le rail

2015 : arrivée de Megabus en Allemagne : 3 % du marché

- Les prix ont tendance à augmenter
- Rationalisation de l'offre à attendre / Innovations
- Alliances / Fusion

=> Gouvernement Fédéral (Source : BAG) : « ruinösen Preisniveau »



BILAN SUR LA DB :

- Temps de parcours parfois inférieur en bus !
- 10 à 30 % des nouveaux voyageurs quittent la DB : -1,9 millions de voy. en 2014 (-1,5 %) soit perte CA de 120 millions d'euro (2,9 %) ; à moyen terme : - 240 millions d'euro perdu

REACTION : « Sparticket » (billets) à 19 € commercialisés (plusieurs centaines de milliers) ; augmentation de l'offre ; WIFI ; Ponctualité renforcée

Interconnex Rail (Veolia) : - 335 000 voyageurs (- 20 %) ; fin de l'offre au 13.12.2014 après 12 ans de service ! Coût Infra à DB Netz : 1700 €/Train !

Vendredi 29 Avril 2016 – Dimanche 1^{er} Mai 2016

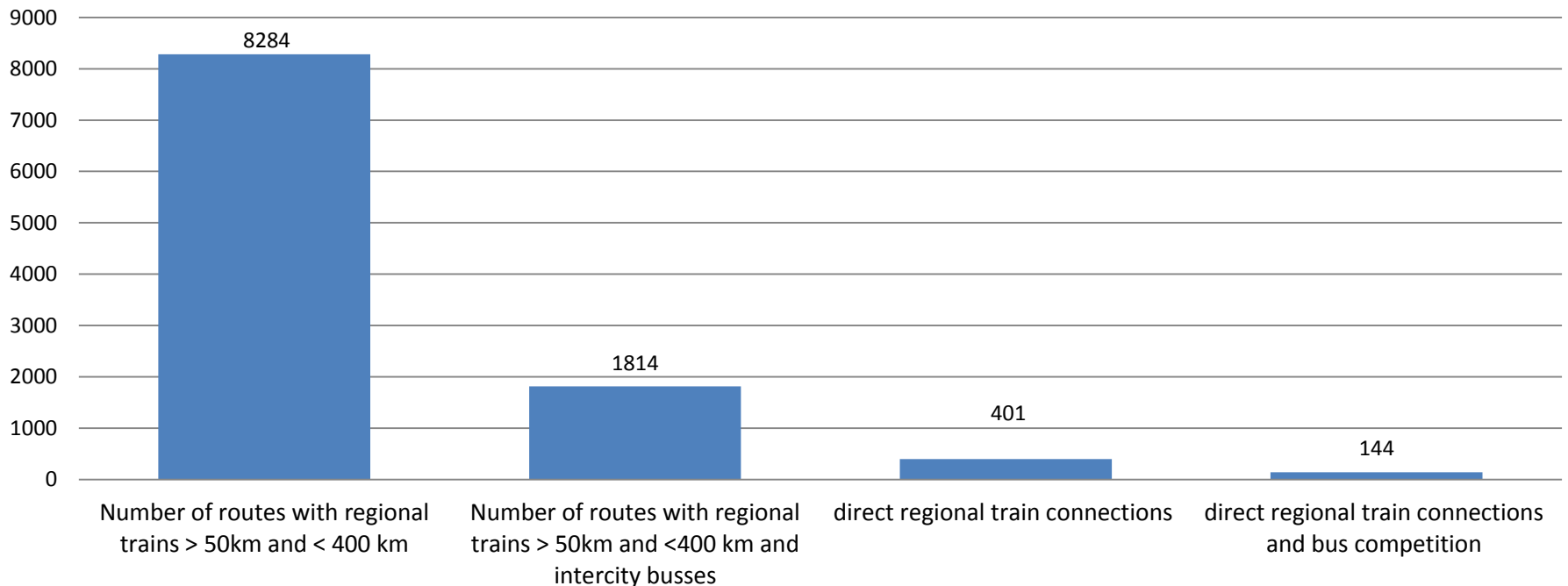
| BERLIN - DRESDEN | | |
|------------------|---------------------|---|
| Transport | Mein FernbusFlixbus | D-Bahn |
| Durée | 2H10 < x < 2H40 | 2H04 < x < 3H18 |
| Prix | 6,90 < x < 19 | Sans BahnCard 40 < x < 60 (Sparangebot) 76,60 < x < 105,00 (Flexpreis) Avec BahnCard 25, 2.Klasse: 30 < x < 43 (Sparangebot) 57,75 < x < 75,50 (Flexpreis) |

Fer – autocars : partenaires stratégiques ?

Les premiers résultats de recherche semblent montrer une concurrence frontale LIMITEE Rail / Car



How many routes are affected by intermodal competition between regional trains and intercity buses?



Source : Cornelia Gremm, KIT – date : 19 juin 2015

INNOVATIONS:

- Offre saisonnière : stations de ski : Meinfernbus/Flixbus : 8 lignes pour desservir 37 stations de ski (Hub : Munich)
- Lignes de nuit
- Deutsche Post : Express Bus pour l'aéroport de Francfort (Aix-la –Chapelle) : 130 km/h / 8 personnes
- Développement vers l'Europe : perspectives de grands réseaux européens

MAIS

- Problème de goulot d'étranglement dans le recrutement de conducteurs (besoin de 10 000 conducteurs / an)
- Problème de congestion : plan de transport parfois non respecté (retard - encore peu d'études à ce sujet)
- Un article du SDZ (10.03.2016) : $\frac{1}{4}$ des conducteurs d'autocar est en infraction sur le temps de conduite (Etude BAG).



2) La question des arrêts en ville est posée en Allemagne : centre ville ou périphérie ?



La question des arrêts en ville est posée en Allemagne : centre ville ou périphérie ?

Centre-ville : SUCCES !



En centre-ville : TOUT PRÊT de la GARE !

1950-1951 : première gare

1997 : concours (par le gestionnaire Zent. Omn. Bahnh. GmbH) : Budget de 16 millions € (Silcher, Werner et Redante)

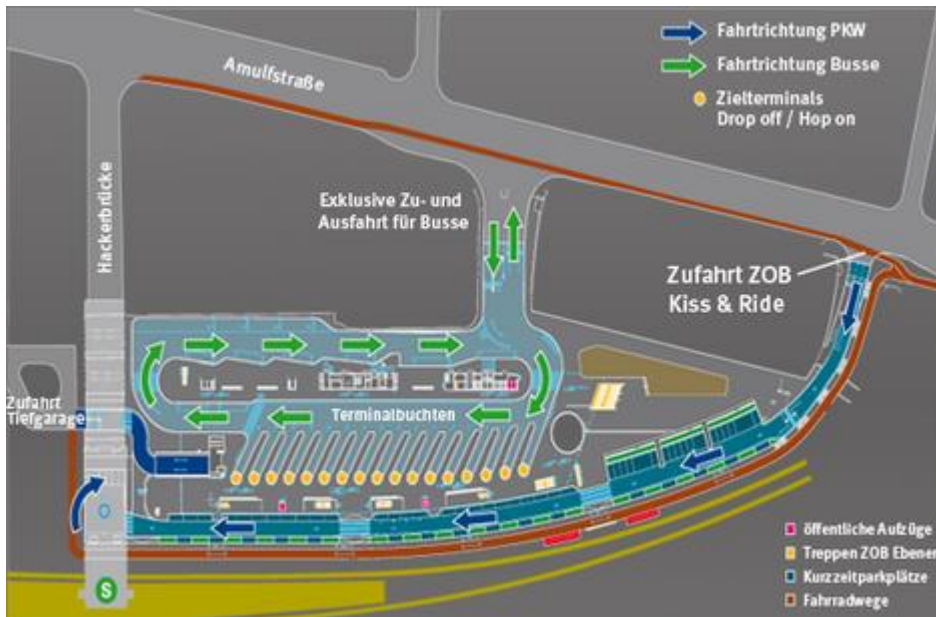
Juin 2001 : début des travaux

Mai 2003 : fin : toit de verre de 11 mètres et 300 m² : deux restaurants, kiosque, 13 agences de voyage, salle « bébé », salle douche pour les conducteurs, ITS,...

La question des arrêts en ville est posée en Allemagne : centre ville ou périphérie ?

INTERDICTION des autocars en centre-ville à COLOGNE, ULM, STUTTGART !

MUNICH : gare routière en centre-ville : fortes critiques !



Gare Routière Munich : tout près de la « Hauptbahnhof »

Ville : achat terrain

Hochtief : construction avec propriété bâtiment

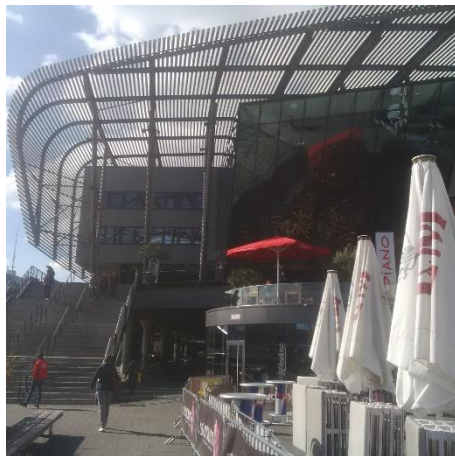
Exploitation : **CROIX ROUGES**

ALLEMANDE

- 29 portes
- 80 bus/jour en 2015
- Résultat en dessous des attentes : objectif : 42 000 bus/an ; actuellement : 29 000 bus/an

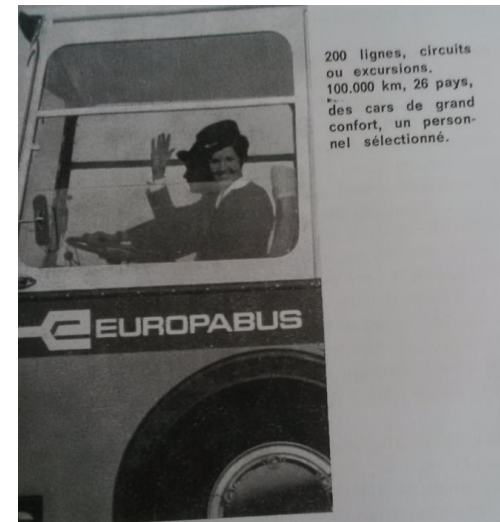
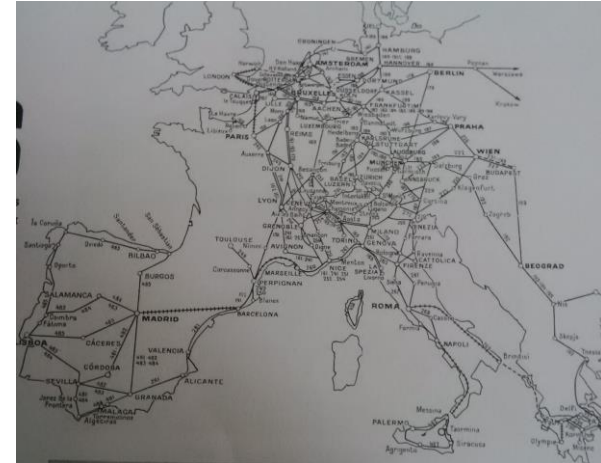
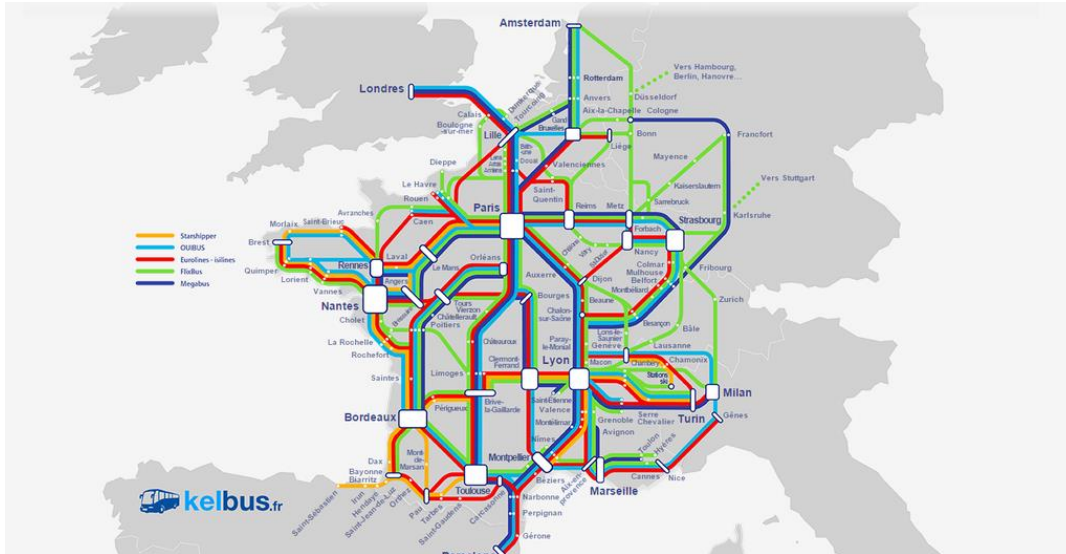
La question des arrêts en ville est posée en Allemagne : centre ville ou périphérie ?

Centre-ville : critiques !



3) Perspectives européennes

EuropaBus Années 50 !



ANNEXES

Histoire des gares routières en France : va-t-on les retrouver en centre ville ?

Photo 6 : gare de Strasbourg dans les années 60 : la gare routière au centre



Source : charge utile magazine, n°18, 18 juin 1994

Photo 7 : gare de Strasbourg vue de front dans les a



Source : wikipedia

Photo 8 : gare de Caen (1938, fermée en 1979, démolie en 1986) avec une innovation majeure : on charge sur le toit au moyen d'une passerelle



Source : charge utile magazine, n°18, 18 juin 1994 : gare routière de Caen : 3 millions de voyageurs en 1958, 2 000 tonnes de messagerie, 200 000 colis, 48 876 départs et 50 257 arrivées

Source : Fondation Berliet