

FNTV

-

**Impact des Services Librement Organisés (SLO)
sur les services conventionnés de transport**

-

**Les évolutions en Allemagne depuis la
libéralisation**

Toulouse, 14.11.2016

Mathias Cureau (Trans-Missions)

Plan de l'exposé

I. Les chiffres de la libéralisation du marché de l'autocar en Allemagne

- I. Les évolutions de l'offre et la demande
- II. Les évolutions des acteurs et des prix

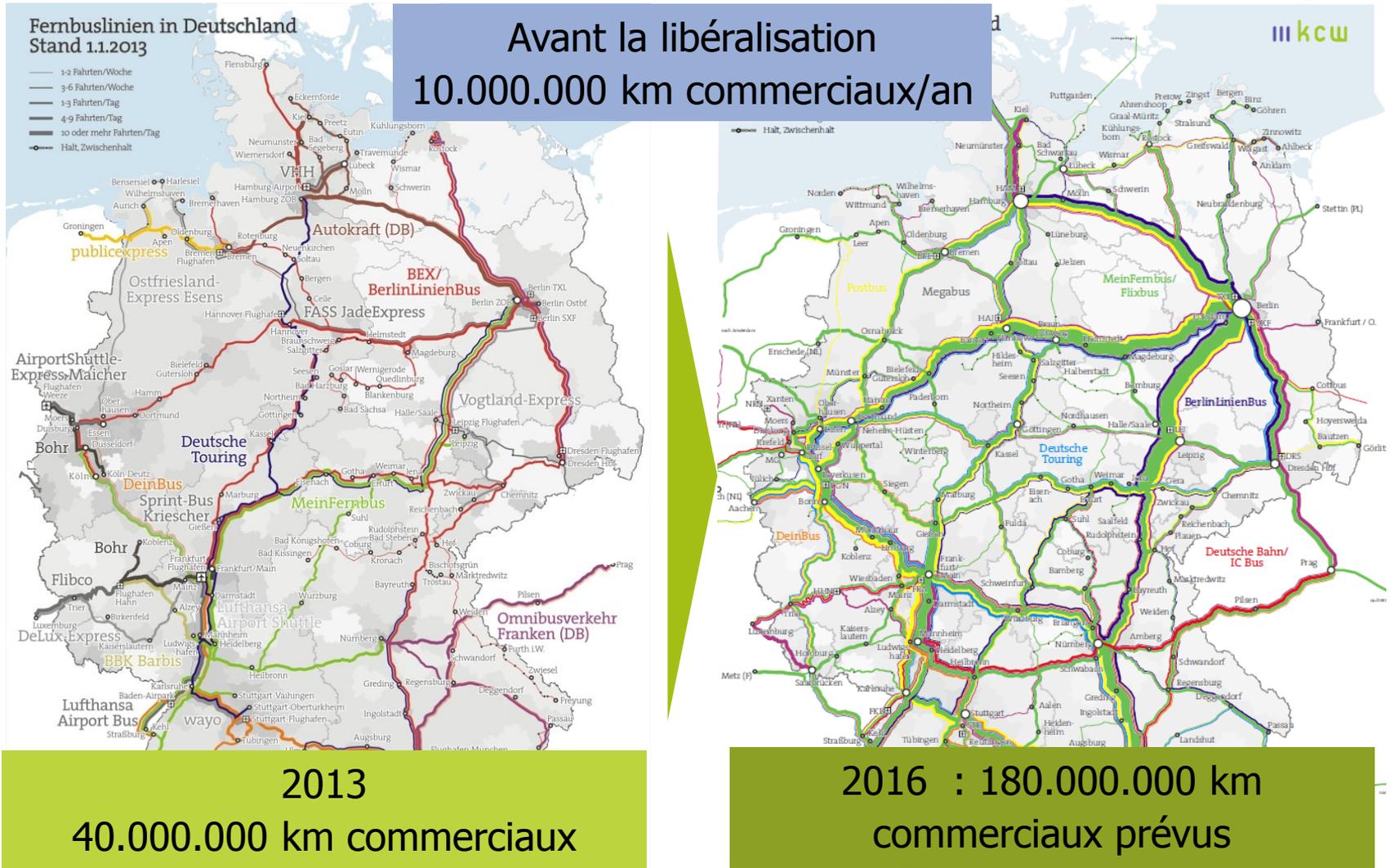
II. Les impacts sur les secteurs conventionnés

- I. Quel report modal ?
- II. Quelle incidence sur l'équilibre financier des lignes ?

III. Le secteur touristique et ses acteurs

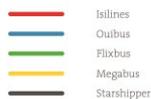
- I. Les modèles d'organisation
- II. Les lignes concernées en Allemagne

I. L'évolution de l'offre en Allemagne (2013-16)



I. L'offre en France (2016)

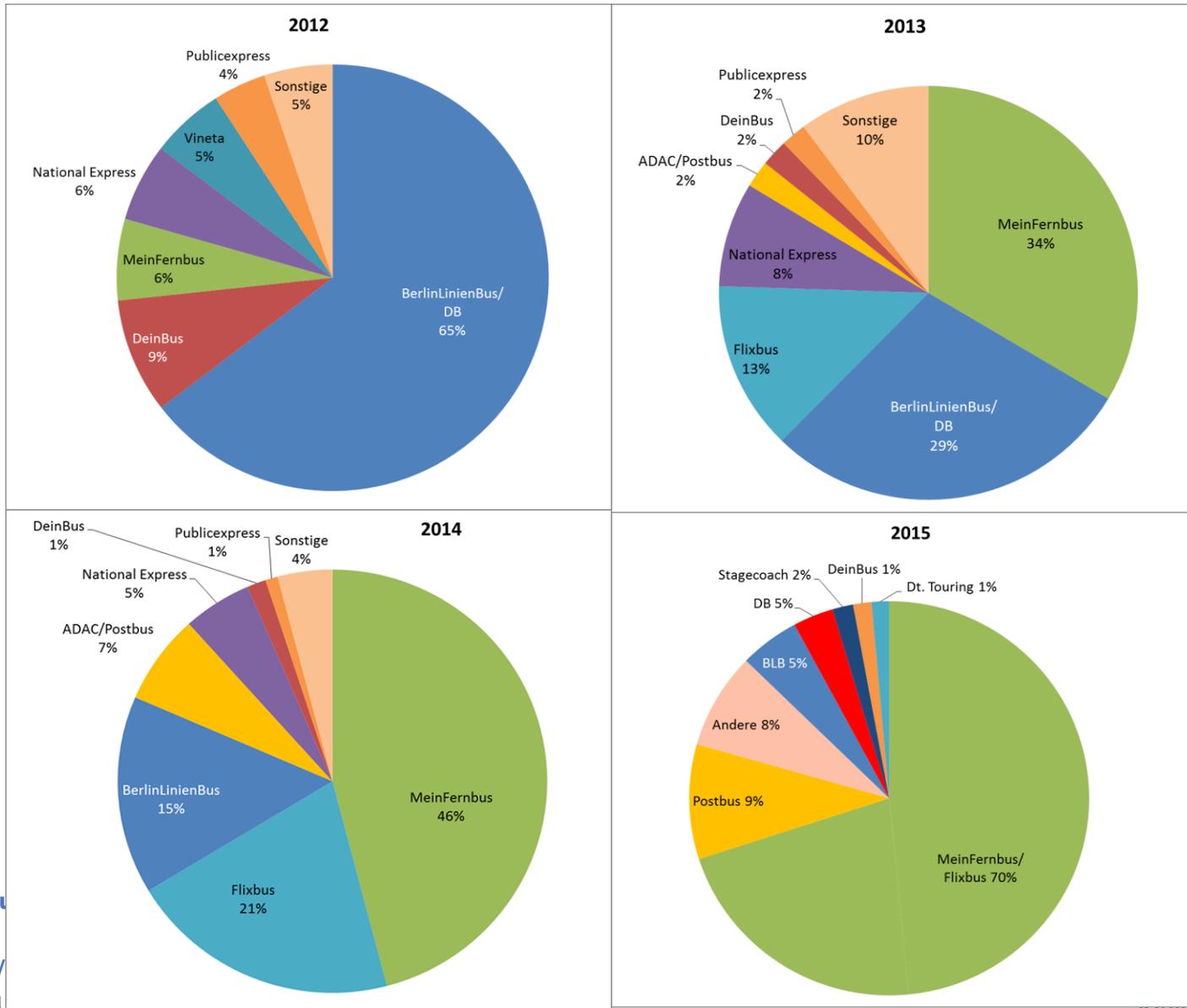
Volume d'Offre des Autocars Longue Distance en France au 4 Janvier 2016



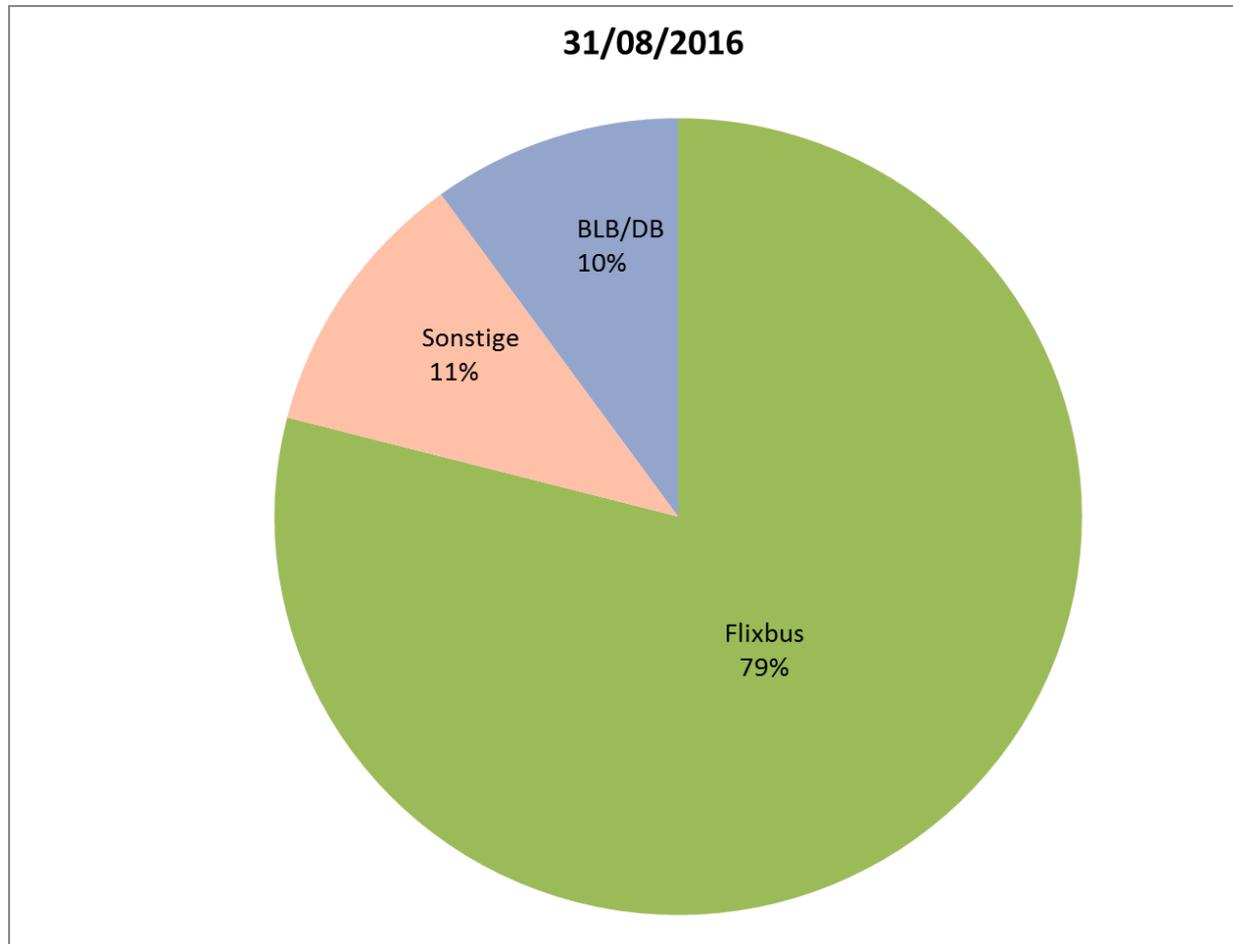
été 2015 – été 2016
 ~50.000.000 km commerciaux

© 2016 KCW GmbH | Dieses Werk unterliegt dem Urheberrecht, alle Rechte vorbehalten | Alle Angaben ohne Gewähr für Vollständigkeit und Richtigkeit

I. L'évolution des PDM en Allemagne (2013-16)



I. L'évolution des PDM en Allemagne (2013-16)

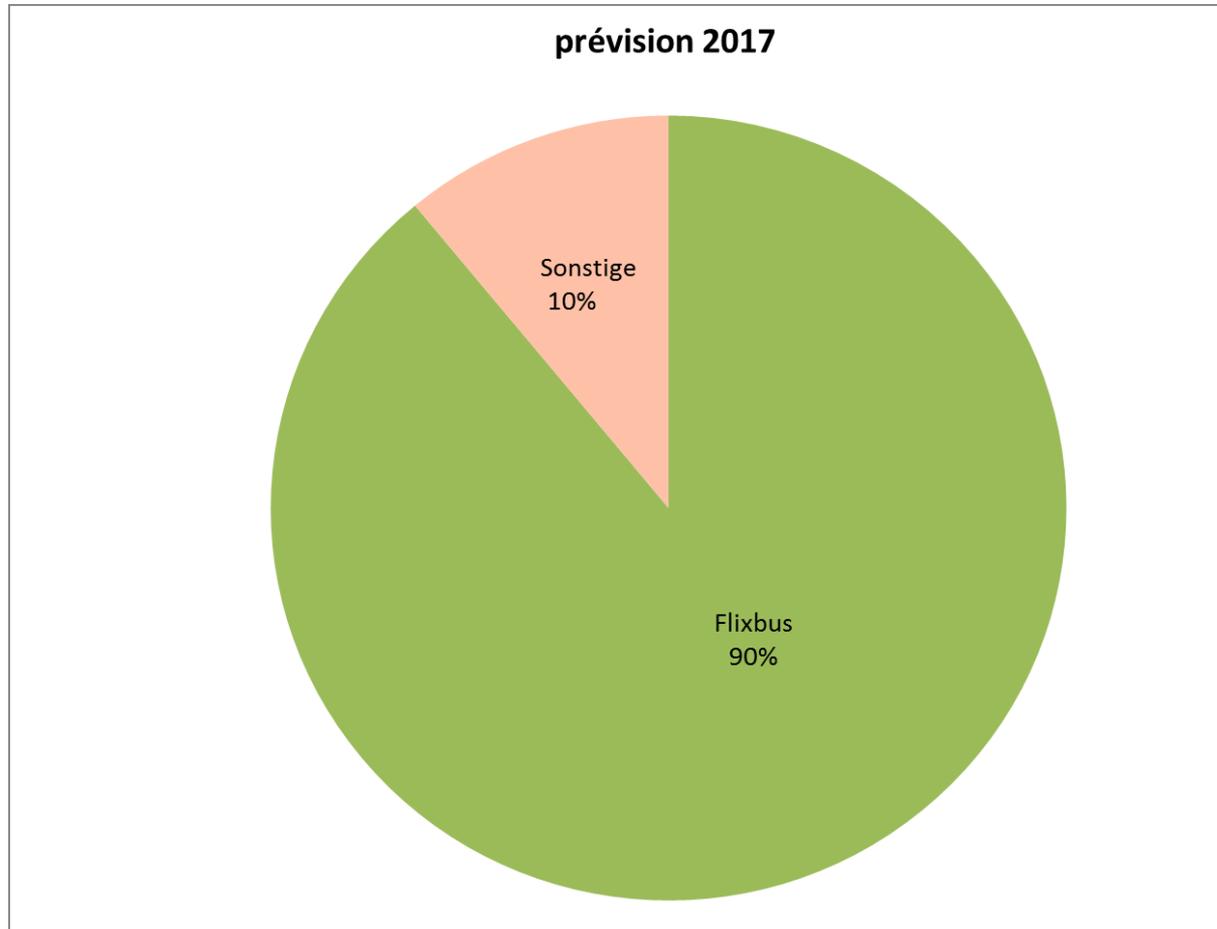


Source: propres analyses (selon véh.kilomètres offerts)

6

FNTV - Impact des SLO sur les services conventionnés de transport
Toulouse, 14.11.2016

I. L'évolution des PDM en Allemagne (2013-16)



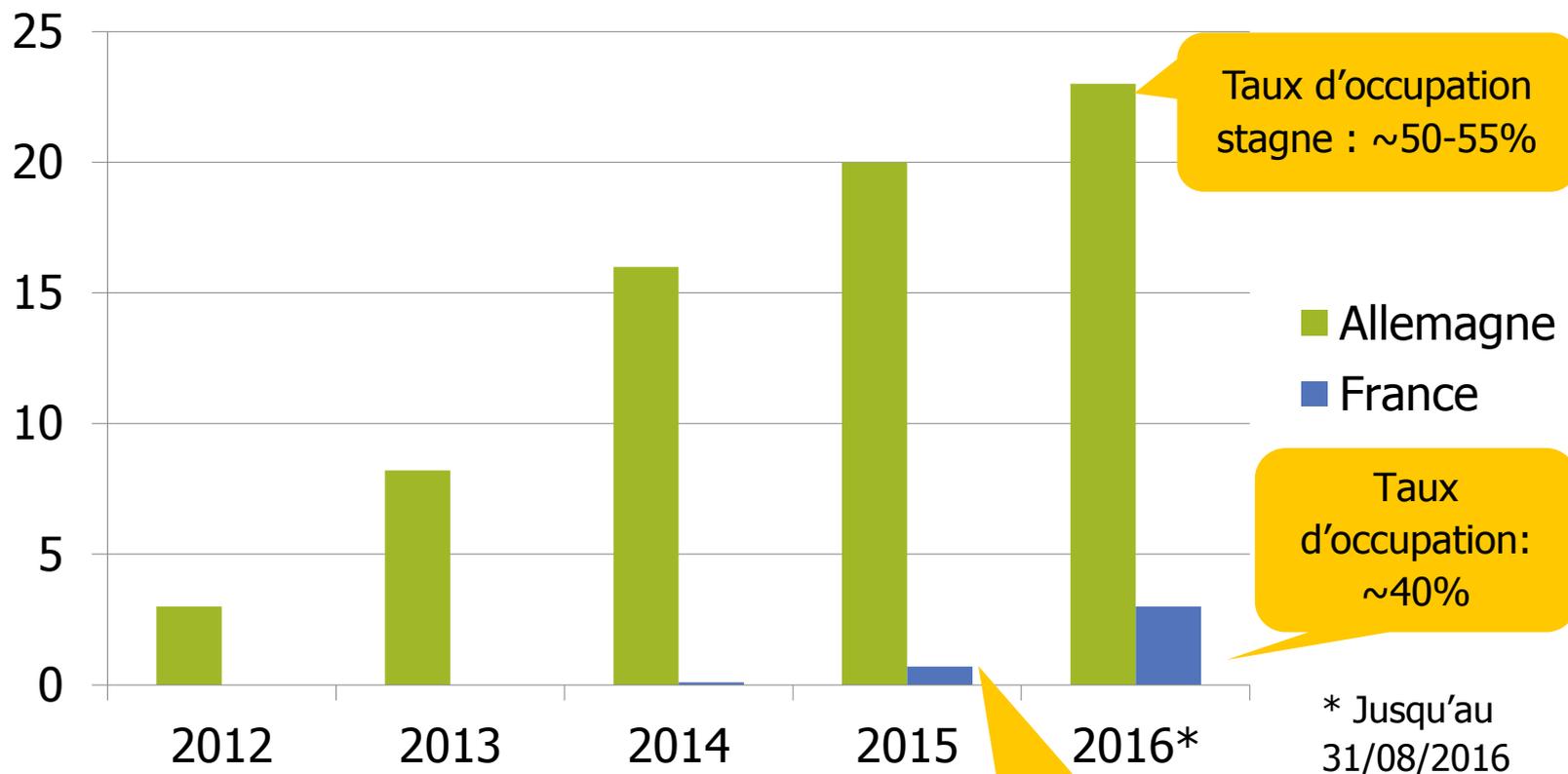
Source: propres analyses (selon véh.kilomètres offerts)

7

FNTV - Impact des SLO sur les services conventionnés de transport

Toulouse, 14.11.2016

I. Évolution de la Demande

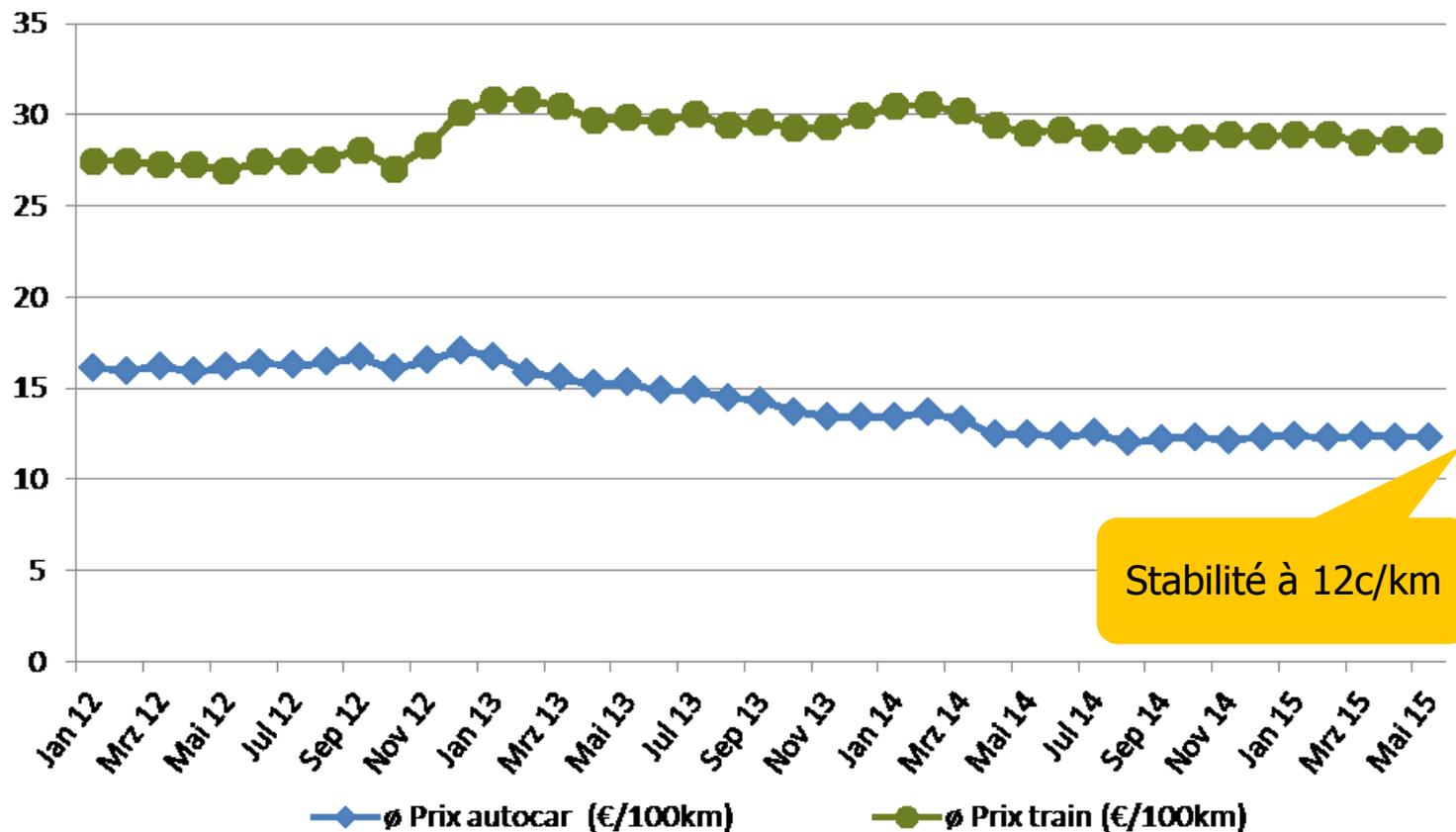


Source: France Stratégie N°44 (02.2016)
Destatis, communiqués de presse N°125 (07.04.2016)
N°121 (07.04.2015)
N°351 (08.10.2014)

8

FNTV - Impact des SLO sur les services conventionnés de transport
Toulouse, 14.11.2016

I. Évolution des prix pour l'utilisateur



Source: propres analyses

9

FNTV - Impact des SLO sur les services conventionnés de transport
Toulouse, 14.11.2016

Plan de l'exposé

I. Les chiffres de la libéralisation du marché de l'autocar en Allemagne

- I. Les évolutions de l'offre et la demande
- II. Les évolutions des acteurs et des prix

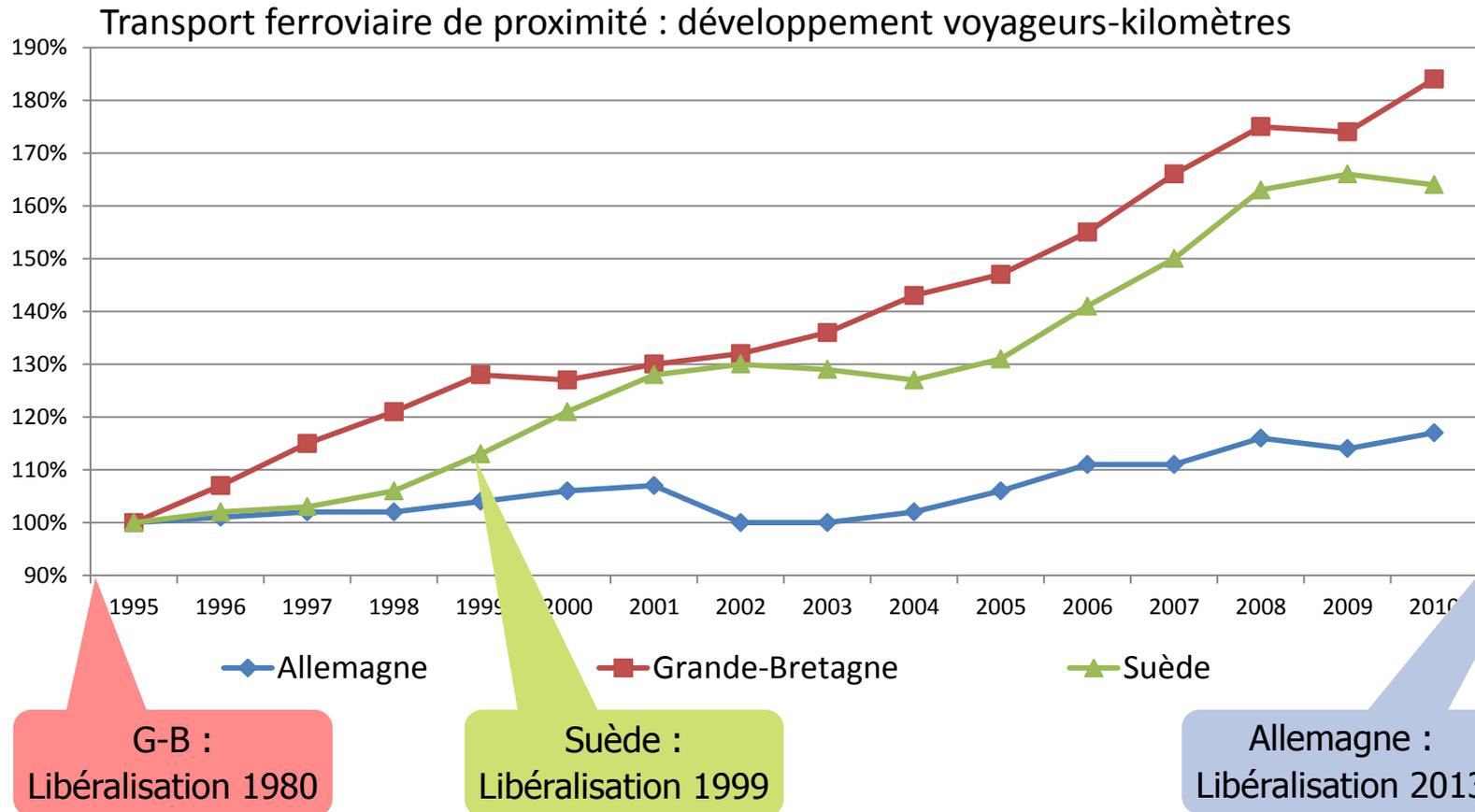
II. Les impacts sur les secteurs conventionnés

- I. Quel report modal ?
- II. Quelle incidence sur l'équilibre financier des lignes ?

III. Le secteur touristique et ses acteurs

- I. Les modèles d'organisation
- II. Les lignes concernées en Allemagne

II. L'impact sur le secteur conventionné (Europe)

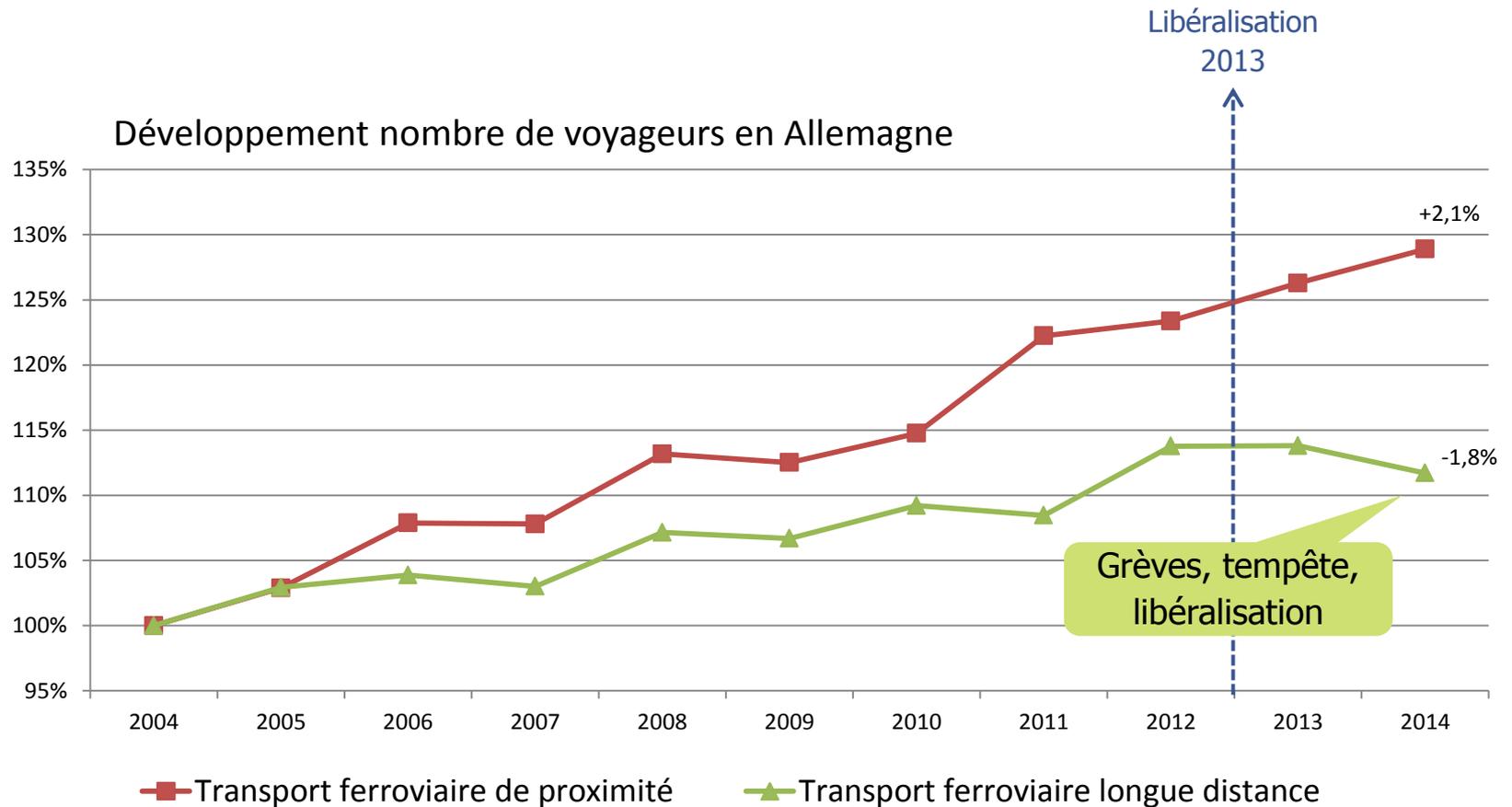


Source : European Commission, Directorate-General for Energy and Transport, Energy Transport in Figures 2012, Chapter 3.3: performance of Passenger Transport.

11

FNTV - Impact des SLO sur les services conventionnés de transport
Toulouse, 14.11.2016

II. L'impact sur le secteur conventionné (Allem.)



Source : Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2015, 01.06.2015

12

FNTV - Impact des SLO sur les services conventionnés de transport
Toulouse, 14.11.2016

II. L'impact sur le secteur conventionné

Source en Allemagne

- > déclaration de la DB
120 millions à cause de la libéralisation en 2014 ?
- > Etudes (IGES,...)
44% des voyageurs viennent du train ? (seule source actuelle)

L'impact sur le transport ferroviaire de proximité

5% en France

- > plutôt marginal
- > - de 1% des voyages ferroviaires régionaux sont concurrencés par l'autocar

L'impact sur le transport longue distance

25% en France

- > oui, 12% des lignes ferroviaires longue distance sont concurrencées par l'autocar
- > La DB réagit (offre pour les jeunes et dernière minute, wifi,...)

II. L'impact sur le secteur conventionné

Impact négatif relatif sur le secteur, même au niveau local

- Certaines lignes ferroviaires allemandes montrent une perte de clientèle :
 - est-ce forcément du à l'arrivée des autocars ?
 - le covoiturage ?
- les autocaristes sont le plus souvent venus en doublons de lignes ferroviaires fortement fréquentées

mais surtout des opportunités globales

- meilleure desserte des villes
- complément au réseau ferré (zone de pertinence des gares)
- offre moins chère (amène une nouvelle clientèle sur les TC)
- compétition entre train et autocar qui pousse les acteurs à s'améliorer (wifi,...)

Plan de l'exposé

- I. Les chiffres de la libéralisation du marché de l'autocar en Allemagne
 - I. Les évolutions de l'offre et la demande
 - II. Les évolutions des acteurs et des prix
- II. Les impacts sur les secteurs conventionnés
 - I. Quel report modal ?
 - II. Quelle incidence sur l'équilibre financier des lignes ?
- III. Le secteur touristique et ses acteurs
 - I. Les modèles d'organisation
 - II. Les lignes concernées en Allemagne

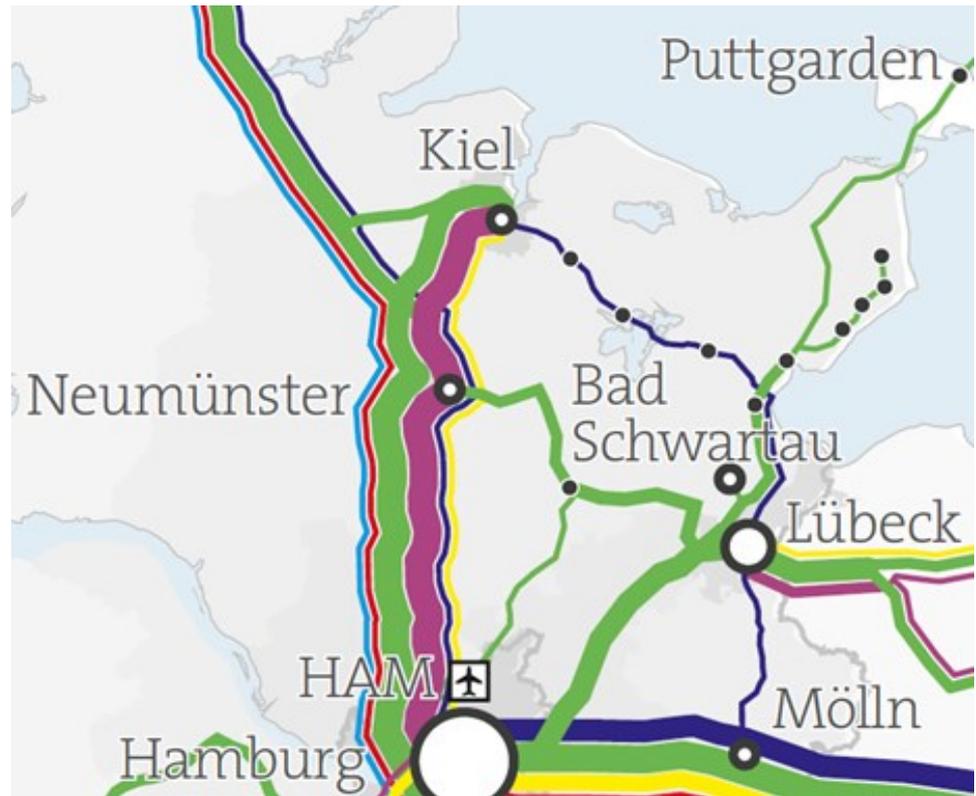
III. L'impact sur le secteur occasionnel

| Entreprise individuelle | Modèle de coopération | Modèle de sous-traitance |
|---|--|--|
| Autocariste indépendant | Marque ombrelle, l'autocariste est partenaire | Marque ombrelle, l'autocariste est sous-traitant |
| Une entreprise fournit (presque) tout elle-même | <ul style="list-style-type: none"> •Autocariste : exploitation •Marque ombrelle: Marketing, distribution, pilotage | <ul style="list-style-type: none"> •Autocariste: exploitation •Marque ombrelle: Marketing, distribution, pilotage |
| Propres véhicules | Véhicules des autocaristes | Véhicules des autocaristes |
| Liberté de décision | Accord de toutes les parties | <ul style="list-style-type: none"> •La marque ombrelle définit la stratégie •L'offre est fixée dans le contrat |
| L'autocariste supporte seul le risque | Risque partagé : <ul style="list-style-type: none"> •rémunération de base •commission | La marque ombrelle supporte seule le risque |

III. L'impact sur le secteur occasionnel

Kiel – Hamburg Airport (~100 km par la route)

- Vineta: 20,00 €
- Flixbus: 6,90-9,90 €
- Postbus: 3,50-4,55 €



III. L'impact sur le secteur occasionnel

Bremen – Norden (~170 km par la route)

- Ostfrieslandexpress : 6 fois par jour, 20€ le trajet
- Flixbus : 2 fois par jour, 8€ le trajet



III. L'impact sur le secteur occasionnel

| Année | Nombre d'autocaristes indépendants | Pourcentage de part de marché |
|-------|------------------------------------|-------------------------------|
| 2012 | 19 | 21 % |
| 2013 | 36 | 19 % |
| 2014 | 53 | 16 % |
| 2015 | 39 | 13 % |

Baisse mais pas de destruction d'emplois (au contraire) -> nouvelle structuration du marché

III. L'impact sur le secteur occasionnel

Les opportunités

Pour les sociétés de transport (marques ombrelles)

- bénéfice de l'expérience locale
- croissance de la marque sur l'ensemble du territoire
- dans l'état actuel : pas de propriété, plus de flexibilité

Pour les autocaristes (PME)

- les entreprises individuelles sont sur un équilibre financier parfois fragile (bataille des prix)
- bénéficié de l'apport de la marque ombrelle (marketing, billettique, communication)
- hausse possible de la clientèle du fait de la visibilité de la marque
- pas de danger actuel sur la profession

III. L'impact sur le secteur occasionnel

Les risques

Pour les sociétés de transport (marques ombrelles)

- pas d'assise sur une propre flotte (contrat avec les autocaristes)
- pas de propriété (valeur du mobilier)

Pour les autocaristes (PME)

- certaine perte d'indépendance
- conditions de travail menacées

Contact

Mathias Cureau
Trans-Missions

Trans-Missions SARL
19 rue Edouard Vaillant
37000 Tours
tél : +33 2 45 34 01 -93
e-mail : cureau@trans-missions.eu