

**Conférence de presse du vendredi 6 février 2015
Le transport longue distance à bas prix (low cost)**

- **Les deux raisons du succès des offres à bas prix auprès des voyageurs.**
- **Le rail face à la concurrence de l'avion, de l'autocar et du covoiturage.**
- **Une régulation du transport low cost est nécessaire.**

1. Introduction

Le principe de l'offre low cost

- Le « low cost » est un modèle économique qui consiste à simplifier à l'extrême les produits et services, ce qui permet de diminuer à *la fois* les coûts de production (low cost) et les prix de vente (low price). Il se distingue des promotions tarifaires, soldes, prix d'appel, consistant à baisser temporairement les prix, mais sans redéfinition de l'offre et sans action sur les coûts de production.
- Le low cost se caractérise donc par l'offre d'un bien ou d'un service de base, à prix réduit, auquel le consommateur peut adjoindre des services optionnels payants et très rémunérateurs. Exemple : la Logan, voiture fonctionnelle à petit prix ; la climatisation est disponible en option payante.

Une double clientèle

Véritable mutation économique et sociologique, *le low cost répond à un double besoin* :

- celui, évident, des *ménages à faibles revenus*, qui souhaitent une offre recentrée sur le strict nécessaire, donc moins coûteuse que l'offre traditionnelle (mais non bas de gamme) ;
- celui des *ménages aisés* lassés par la sophistication croissante de l'offre ; ces derniers souhaitent consommer non pas moins ou moins cher mais autrement, c'est-à-dire économiser sur certains postes de dépenses en refusant d'acheter de l'inutile pour dégager du pouvoir d'achat.

L'offre low cost dans les transports : un phénomène très récent

La compagnie Southwest Airlines est la première à avoir appliqué le modèle du low cost, dès 1971. En Europe, c'est en 1997 que le modèle a décollé, avec l'autorisation, donnée par la Commission européenne, de l'exploitation des liaisons intérieures par toutes les compagnies.

Depuis 2009, la loi permet aux autocaristes exploitant des relations internationales d'assurer des services de cabotage à condition que ce trafic intérieur ne dépasse pas la moitié du chiffre d'affaires de la ligne globale. La loi Macron vise à libéraliser totalement le transport par autocar.

Le covoiturage, autre offre routière low cost, forme modernisée de l'autostop, n'a décollé que grâce à internet et aux smartphones, et à la remarquable adaptation du site Blablacar (95 % du marché) aux besoins des automobilistes et des passagers potentiels, qui sont sécurisés.

Le low cost est apparu tardivement à la SNCF, confrontée à l'ouverture de l'open access international et à l'émergence du covoiturage et de l'autocar longue distance. Les services iDTGV et TGV 100 % Prem's peuvent être considérés comme des précurseurs du low cost dans ce secteur. La SNCF a lancé en avril 2013 une ligne de TGV à bas coût, OUIGO, sur le modèle des compagnies aériennes ; une offre Intercités 100% éco est proposée sur Paris-Limoges-Toulouse, elle réutilise un matériel de train de nuit, et sur la relation Paris-Deauville/Trouville.

2. Le transport aérien low cost

Les compagnies low cost sont des compagnies régulières spécialisées dans les relations point à point. Elles occupent 45 % du marché européen court et moyen courrier, avec plus de 200 millions de passagers par an (prévision : 60 % en 2020). En France, le low cost est encore peu implanté, avec une part de marché de 22 % en 2012 (35 millions de passagers).

La clientèle est surtout touristique, mais les compagnies recherchent aussi la clientèle d'affaires, qui accepte de payer au prix fort des prestations supplémentaires (embarquement rapide, billets flexibles, choix du siège). Cette « troisième » clientèle représente déjà 20 % du trafic d'Easyjet.

Les salaires des pilotes (10 % des coûts d'exploitation contre 20 % chez Air France), sont corrects mais leur temps de travail est élevé (750 heures de vol par an).

L'avion low cost est devenu un concurrent redoutable du TGV (Easyjet sur Paris-Genève). Son succès est lié à son prix (auprès des jeunes) et à sa vitesse (auprès des hommes d'affaires). Mais :

- Les prix d'appel sont trompeurs, le prix moyen est plus élevé. Le prix du low cost aérien est généralement sous-évalué par le passager, qui oublie les coûts de pré et post acheminement à l'aéroport, les taxes carburants, les taxes d'aéroport, les suppléments bagages.
- Les compagnies low cost bénéficient souvent de subventions des collectivités locales, qui attendent d'une desserte de leur territoire des retombées économiques importantes.

3. Le transport par autocar

L'autocar ne représente encore qu'une très faible part du transport régulier de voyageurs à longue distance en France, mais déjà 4 opérateurs proposent des services de cabotage dans le cadre de liaisons internationales. Eurolines exploite 60 relations interrégionales, son atout majeur est le prix très réduit du billet. L'offre iDBUS de la SNCF est concentrée sur quelques grands itinéraires, elle met l'accent sur la qualité du confort à bord. Les autres exploitants sont Stagecoach et Starshipper.

L'autocar est bon marché mais il est moins confortable que le train (espace disponible à bord très réduit, transport des bagages en soute), moins sûr et beaucoup plus lent en raison de la vitesse limitée à 100 km/h sur les autoroutes, des embouteillages aux entrées de villes, des temps de montée et descente des voyageurs et des pauses régulières des conducteurs.

4. Le covoiturage longue distance

Cette pratique a fait l'objet, en 2014, d'une expertise commandée par la FNAUT, réalisée par le cabinet ADETEC (Bruno Cordier) et financée par le GART et l'UTP (FNAUT Infos n°229).

Le covoiturage en tant que passager assure aujourd'hui environ 1 % du nombre des voyages à longue distance (la voiture 78 %, le train 14 %, l'autocar régulier ou occasionnel 2 %, l'avion 1,5 %). Sa part est donc de 5 % des déplacements en « mode collectif terrestre » (train, car ou covoiturage), mais elle peut dépasser 50 % le vendredi sur certains itinéraires.

La faiblesse du prix, 4 à 6 centimes d'euros par km, est importante pour le passager, en particulier pour les jeunes, mais la qualité du service ferroviaire influence fortement la pratique du covoiturage-passager, de nombreux voyageurs se repliant sur le covoiturage, malgré la durée du trajet routier, lorsque le train (TGV, Intercités, train de nuit ou TER) répond mal à leurs besoins. C'est le cas, en particulier, sur l'axe Nantes-Bordeaux, très mal exploité par la SNCF (**annexe 1**).

5. Le rail face à la concurrence de l'avion, de l'autocar et du covoiturage

Résumé d'une étude réalisée en 2014 par la FNAUT pour la DGITM.

Le transport low cost (avion, autocar, covoiturage) répond à une demande légitime du public : prix réduit, service simplifié. Mais il est de l'intérêt de l'ensemble des voyageurs que le rail puisse résister à cette concurrence qui le fragilise. Une raison essentielle du succès du low-cost aérien et routier est la dégradation des relations ferroviaires : exploitation défaillante, mauvais état du réseau.

Extension de l'offre TGV et Intercités low cost

L'offre actuelle a du succès (voir l'enquête de la FNAUT, **annexe 2**). A l'été 2014, le taux d'occupation des TGV OUIGO était de 99% (80 % pour TGV et iDTGV). Le modèle OUIGO peut être développé sur de nouveaux axes, notamment Paris-Bretagne/Sud-Ouest.

Une offre Intercités low cost devrait être développée sur des itinéraires parallèles à certaines LGV (Paris-Bordeaux, Paris-Dijon-Lyon-Valence-Marseille, Paris-Bar-le-Duc-Nancy-Strasbourg). Cette offre, qui doit fournir une alternative crédible au TGV, est à distinguer des offres interrégionales TER Paris-Lyon ou Lyon-Marseille qui effectuent une desserte plus fine.

L'offre iDBus doit rester un complément du train, ce n'est pas le cas aujourd'hui (Barcelone).

Information du public : rétablir la vérité

Selon François Hollande, le car est 4 fois moins cher que le train pour le voyageur et même 8 à 10 fois selon Emmanuel Macron : ces affirmations irréfléchies, totalement erronées, font du tort au train (et au car). Le TGV plein tarif (15 % des billets vendus) est entre 2 et 2,5 fois plus cher que le car ; avec une carte Jeune, 1,5 fois plus cher (**annexe 3**). De plus, pour un voyageur pouvant prévoir son déplacement, les tarifs Prem's sont compétitifs avec les tarifs du covoiturage et de l'autocar.

Des offres tarifaires nouvelles : quelques exemples

- Un abonnement Fréquence à 50 % de réduction peut être introduit, à un prix positionné entre ceux des abonnements Fréquence pour une seule ligne et France entière (719 euros), par exemple 200 euros par an, permettant l'emprunt de 2 des 4 réseaux TGV : Est, Nord, Atlantique et Sud-Est.
- Les cartes de réduction SNCF doivent être valables sur la partie française des trajets internationaux tels que Marseille-Bruxelles ou Paris-Milan.
- Il est possible de solder en dernière minute les places inoccupées dans les TGV et Intercités à réservation obligatoire (c'est déjà le cas pour les titulaires de cartes Jeune).

A noter la hausse spectaculaire (30 %) du trafic ferroviaire en Espagne suite à la baisse de 11 % des tarifs de l'AVE début 2013 (la FNAUT est, par contre, hostile à la formule du « TER à 1 € »).

Une offre diurne et nocturne plus attractive

- Il faut augmenter les fréquences, bien trop faibles en France, améliorer les correspondances et créer des relations directes (la SNCF considère qu'une relation avec correspondance fait perdre autant de clientèle que si la durée du trajet direct augmentait de 1h).

Une amélioration économique de l'offre est possible par l'exploitation de *trains à tranches multiples* tels que Paris-Vierzon-Montluçon/Limoges, Marseille-Toulouse-Bordeaux/Bayonne (cette formule a déjà existé), Lyon-Dijon-Reims/Metz, Bordeaux-Nantes-Rennes/Quimper, et par la création de *TER interrégionaux* en coordonnant les offres TER de deux régions adjacentes.

- Les trains de nuit nationaux et internationaux sont un excellent mode de transport low cost. Ils peuvent offrir des voitures de niveaux de service différents (sièges, couchettes, lits). Mais la SNCF vient de supprimer les sièges inclinables sur la relation Strasbourg-Nice/Port Bou... (**annexe 4**).

6. Une régulation du transport low cost est nécessaire

Une régulation du transport low cost concurrent du rail est possible, et nécessaire, par des mesures réglementaires et fiscales. L'objectif est double : assurer la complémentarité entre modes et une bonne qualité des services, garantir des conditions de concurrence équitables entre modes.

Avion - Le kérosène n'est pas taxé (ni TICPE ni TVA) et les coûts externes (émissions de gaz à effet de serre) ne sont pas payés par le passager aérien. Cette anomalie doit être corrigée, qu'il s'agisse des compagnies low cost ou traditionnelles. Les législations européenne et internationale le permettent pour les vols intérieurs et intra-européens. Il en résulterait une hausse légitime du prix du billet d'avion (le carburant représente près de 40 % du prix du billet d'un vol low cost).

En juillet 2014, la Commission européenne a estimé que certaines aides de l'Etat à des aéroports ou compagnies aériennes étaient injustifiées.

Autocar - L'autocar est nécessaire sur les axes interurbains non desservis par le train (Orléans-Le Mans), ou desservis par le train mais au prix de détours longs et dissuasifs (Le Havre-Caen).

Sur les autres axes, il doit être un complément du train, comme en Suisse ou en Grande Bretagne, et non un concurrent comme en Allemagne (**annexe 5**). La libéralisation du transport par autocar ne doit donc pas se faire de manière « sauvage » mais être encadrée, par l'Etat ou les Régions suivant la longueur des lignes, afin d'éviter un écrémage du trafic ferroviaire. Les transporteurs routiers doivent payer les aménagements nécessaires des gares routières et des voiries, les touchers de gare, les sillons routiers et une écotaxe.

Covoiturage – L'Etat doit faire respecter la réglementation, c'est-à-dire identifier et sanctionner les pratiques illicites de transport de personnes, et sanctionner les fraudes à caractère financier (montant des participations aux frais dépassant le barème fiscal kilométrique, non déclaration des recettes de covoiturage lors des trajets professionnels).

Train – Pour donner toutes ses chances au train (gains de temps et de fiabilité), RFF doit accélérer la rénovation du réseau classique (suppression des zones de ralentissement des trains et des goulets d'étranglement du réseau). Ce point peut concerner aussi les circulations TGV sur lignes classiques.

Le gouvernement doit abaisser à 5,5 %, comme pour les autres produits de première nécessité, le taux de TVA sur les transports publics conventionnés (TER et Intercités).

Enfin, pour amener la SNCF à abaisser ses coûts de production, donc ses prix, à améliorer la qualité de ses services Intercités de jour et de nuit, et à conserver ainsi sa clientèle, l'Etat doit impérativement ouvrir le rail à la concurrence : les Intercités doivent être exploités en délégation de service public. **Cette ouverture doit intervenir avant la libéralisation du transport par autocar, qui doit faire l'objet d'un moratoire le temps que le rail soit remis à niveau.**

Résumé de la position de la FNAUT sur la concurrence

- La FNAUT est opposée à la concurrence *entre les différents modes de transport* : chaque mode doit payer ce qu'il coûte à la collectivité (coûts économiques directs et coûts écologiques et sociaux, accidents et nuisances) ; il faut rechercher une complémentarité basée sur les caractéristiques techniques, écologiques et économiques de chaque mode ;
- la FNAUT est favorable à la concurrence *entre les opérateurs d'un même mode* : cette concurrence doit être régulée, c'est-à-dire s'exercer dans le cadre de délégations de service public, comme c'est déjà le cas en transport urbain ou départemental.

Annexe 1 : covoiturage et train

Etude ADETEC, voir FNAUT Infos n°229, novembre 2014

Un choix au cas par cas

Les 18 covoitureurs-passagers interrogés par ADETEC choisissent le train ou le covoiturage au cas par cas, en fonction de la durée du trajet, du prix et du délai de réservation. Dans le cas du covoiturage, ils trouvent une place disponible sur le trajet prévu dans 90 % des cas. S'ils n'en trouvent pas, 16 d'entre eux font le trajet en train (2 dans leur propre voiture, 2 en autocar, 1 annule son déplacement et 2 le reportent à une date ultérieure - des réponses multiples étaient possibles).

En moyenne, sur l'itinéraire considéré, les 18 passagers interrogés effectuent 46 % de leurs déplacements en covoiturage-passager, 8 % en covoiturage-conducteur, 38 % en train, 7 % en voiture solo et 1 % en avion.

Chez les passagers interrogés, majoritairement étudiants, l'essor du covoiturage se fait pour partie au détriment des transports collectifs. Mais le covoiturage peut aussi conforter les transports collectifs sur le long terme, en renforçant la panoplie des alternatives à la voiture solo.

Covoiturage et qualité de l'offre ferroviaire

L'enquête d'ADETEC montre que les covoitureurs-conducteurs sont assez peu sensibles à la qualité de l'offre ferroviaire. Au contraire, **le pourcentage des covoitureurs-passagers choisissant le covoiturage quadruple si la qualité ferroviaire passe de « très bonne » à « faible »**, ce qui se traduit par un meilleur taux de remplissage des voitures.

Le pourcentage des voitures complètes la veille du voyage est ainsi de 11 % si l'offre ferroviaire est très bonne (par exemple Paris-Nantes ou Lyon-Marseille, Lyon-Paris exclu) ou 21 % (en incluant Lyon-Paris), 28 % si elle est bonne (Paris-Clermont, Lyon-Strasbourg), 30 % si elle est médiocre (Lyon-Nancy, Nantes-Bordeaux), 40 % si elle est faible (Clermont-Montpellier).

Pour tester l'influence de la qualité ferroviaire (de très bonne à faible) sur l'ampleur du covoiturage par internet, 25 trajets ont été étudiés par ADETEC, les jours retenus étant des jeudis et vendredis en période scolaire.

Le nombre de déplacements en covoiturage-passager varie de moins de 20 sur les trajets les moins fréquentés à plus de 100 sur les trajets les plus fréquentés (Paris-Rennes, Nantes, Lille, Lyon) le jeudi, et de moins de 50 à plus de 400 le vendredi.

A noter la part modale particulièrement élevée du covoiturage-passager *parmi les modes collectifs terrestres* (13 % le jeudi et 28 % le vendredi) sur le trajet **Nantes-Bordeaux** (contre, par exemple, respectivement 2 % et 3 % sur Paris-Nantes), car la faiblesse de l'offre ferroviaire y est à la fois quantitative (3 AR Intercités par jour, en laissant de côté les trajets par Paris, Massy ou Saint-Pierre-des-Corps, plus longs et plus coûteux) et qualitative (retards fréquents). Sur ce trajet, la part du covoiturage est de 34 % le jeudi et monte à 62 % le vendredi (contre respectivement 3 % et 7 % sur Paris-Nantes).

Annexe 2 : enquêtes de la FNAUT sur les services OUIGO et iDBUS

La FNAUT a élaboré un questionnaire de satisfaction à destination de personnes ayant effectué récemment un voyage en OUIGO ou iDBUS. Le nombre des personnes interrogées est limité (respectivement 64 et 34), mais la tendance est nette.

Evaluation des services OUIGO

- Le rapport qualité-prix de OUIGO :

bon	39 %	plutôt bon	44 %	total	83 %
plutôt mauvais	12 %	mauvais	3 %		
- Le confort à bord de OUIGO :

bon	22 %	plutôt bon	50 %	total	72 %
plutôt mauvais	20 %	mauvais	6 %		
- Utiliseriez-vous à nouveau OUIGO ?

oui	45 %	probablement	30 %	total	75 %
probablement non	14 %	non	9 %		
- Quels sont les avantages de OUIGO ?
Avantage principal : le faible prix ; la rapidité est également citée.
- Quels en sont les inconvénients ?
Le départ et l'arrivée dans des gares périphériques (dépenses supplémentaires, temps perdu) ; les aléas de fonctionnement du RER A ; la durée de l'embarquement ; la taille réduite imposée aux bagages.
- Pourquoi avoir préféré OUIGO au TGV classique ?
Le niveau de prix 89 % ; autres raisons 16 %.

En définitive, OUIGO est un succès : 50 % de ses utilisateurs ont préféré le train à la voiture. Mais OUIGO ne peut concerner que des liaisons directes entre très grandes métropoles, avec utilisation de gares TGV bis dans les rares villes dotées de plusieurs gares TGV.

Evaluation des services iDBUS

- Le rapport qualité-prix d'iDBUS

bon	25 %	plutôt bon	50 %	total	75 %
plutôt mauvais	15 %	mauvais	9 %		
- Le confort à bord d'iDBUS :

bon	19 %	plutôt bon	53 %	total	72 %
plutôt mauvais	19 %	mauvais	9 %		
- Utiliseriez-vous à nouveau iDBUS ?

oui	28 %	probablement	31 %	total	69 %
probablement non	6 %	non	34 %		
- Quels sont les avantages d'iDBUS ?
Avantage principal : le faible prix ; le confort et l'existence d'une offre nocturne sont également cités.

Parmi les inconvénients, la durée excessive du trajet est citée en premier (embouteillages en entrées de villes, pauses réglementaires du chauffeur), une impression de confinement.

Annexe 3 : les prix du train, de l'autocar et du covoiturage

Dans le cadre de son expertise sur le covoiturage, le cabinet **ADETEC** a étudié les prix proposés le 15 novembre 2013 par les transporteurs pour un trajet Paris-Lyon effectué au cours de la quinzaine suivante, et le 20 décembre 2013, début des congés de fin d'année.

Le prix de l'autocar

Il était compris entre 19 € et 42 € (Eurolines) ou entre 29 € et 39 € (iDBus). Les tarifs de base d'iDBus sont un peu plus élevés que ceux d'Eurolines, mais s'appliquent à tous les passagers et n'évoluent pas au fil du temps ; iDBUS offre le billet du 4ème passager pour 3 passagers payants.

Le prix du covoiturage

Le prix demandé par le conducteur est voisin de 30 €, prix recommandé par Blablacar.

Le prix du train

Le prix du TGV dépend fortement du jour et de l'heure de départ.
Les prix cités ci-dessous concernent la seconde classe.

Prix proposés le 15 novembre

- Sans carte de réduction, le tarif du TER était de 62 €. Le tarif minimum du TGV était compris entre 29 € et 51 € ; le tarif médian (1) entre 53 € et 92 € ; le tarif maximum entre 65 € et 92 €.
- Avec une carte Jeune, le tarif du TER était compris entre 31 € et 48 €. Le tarif minimum du TGV était compris entre 27 € et 36 €, le tarif médian entre 38 € et 67 € ; le tarif maximum était de 67 €.

Prix proposés le 20 décembre

- Sans carte de réduction, le tarif du TER était de 62 € ; le tarif minimum du TGV était compris entre 38 € et 92 €.
- Avec une carte Jeune, le tarif du TER était compris entre 31 € et 48 € ; le tarif minimum du TGV était compris entre 36 € et 67 €.

À partir du cas particulier de la relation Paris-Lyon pour une période hors congés annuels, il apparaît donc que si on réserve moins de 3 semaines à l'avance, le train est, *en moyenne*, 2 à 2,5 fois plus cher que le car (1,4 fois si on dispose d'une carte de réduction).

Si le voyageur est un « étudiant pauvre », il peut cependant trouver des tarifs très compétitifs avec ceux du car et du covoiturage s'il possède une carte Jeune et accepte des contraintes commerciales (sur l'horaire de départ du train, la durée du trajet, le délai de réservation, les possibilités d'échange et de remboursement).

L'écart de tarification entre train et car s'élargit les jours de grandes migrations.

Sur la relation Lyon-Besançon, également étudiée par ADETEC, l'écart tarifaire entre train TER et autocar Eurolines est plus faible que sur Paris-Lyon.

(1) Le tarif médian est le tarif en dessous duquel se situent la moitié des tarifs proposés.

Annexe 4 : vers la fin des trains de nuit

Le service apporté par un train de nuit est très différent de celui d'un TGV de jour : gain d'une chambre d'hôtel, pas de temps perdu dans le trajet. Un aller retour possible sur un week-end par train de nuit ne l'est plus par un TGV de jour ; les voyageurs habitant loin de la gare de départ peuvent facilement la rejoindre pour prendre un train de nuit en correspondance, contrairement aux premiers TGV du matin qui partent trop tôt.

Or les relations transversales, pourtant incluses dans la convention de service public signée entre la SNCF et l'Etat en 2011, font l'objet de dégradations régulières : suppressions, réductions des circulations et baisse de confort (Metz/Strasbourg - Port-Bou/Nice).

La mise en service des TGV France-Barcelone fin 2013 a été « accompagnée » par la suppression des trains de nuit Barcelone-Paris et Madrid-Paris, sans même que la SNCF ait essayé de réutiliser le matériel roulant en parcours de jour pour améliorer leur bilan financier.

Entre la France et l'Italie, Thello a supprimé le train de nuit direct Paris-Rome fin 2013, mais a maintenu la relation directe pour Venise et assure une correspondance à Milan pour Rome.

La disparition, fin 2014, du train de nuit quotidien tri-tranches Paris-Allemagne (Hambourg, Berlin, Munich) est particulièrement regrettable : il comprenait des voitures couchettes au prix de 35 euros et des voitures-lits très confortables évitant de passer une nuit à l'hôtel. Il constituait une bonne alternative à l'avion low cost et à l'autocar. De plus, le tarif Europa Spezial Preis offrait une correspondance pour n'importe quelle destination en Allemagne sans supplément de prix.

Annexe 5 : train et autocar en Allemagne, Suisse et Grande Bretagne

Allemagne - Le marché du transport interrégional par autocar, ouvert depuis le 1er janvier 2013, est en plein essor. Il existe plus de 250 lignes que se partagent 70 entreprises, dont 4 d'envergure nationale (dont la Deutsche Bahn). Certaines gares routières arrivent à saturation. Le car a fait perdre 20 millions d'euros à la DB en 2013 et 50 au premier semestre 2014.

La part modale du car atteint désormais 5 % des déplacements. Les lignes routières relient les principaux centres urbains à des tarifs nettement moins élevés que ceux proposés en train par la DB. Le niveau de prix très bas au lancement de ces offres laisse assez mal augurer de l'avenir de bon nombre de compagnies de petite taille.

Le marché du train longue distance est ouvert en open access. Deux compagnies opèrent sur des itinéraires où elles sont en concurrence par le marché avec la Deutsche Bahn. HKX assure la liaison Hamburg-Köln. Interconnex (Veolia Transport) a abandonné fin 2014 la liaison Leipzig-Berlin-Rostock, soumise à la hausse des péages ferroviaires et trop fortement concurrencée par l'autocar qui circule en parallèle, en partie sur des autoroutes gratuites. Le PDG de Veolia Transport a demandé au ministre des transports lui demandant de faire cesser cette discrimination contre le rail.

Suisse - Les lignes de car complètent les lignes ferroviaires et les offres sont coordonnées.

Grande Bretagne - On joue la concurrence : car et trains sont autorisés sur une même ligne, mais l'Etat a préalablement financé la remise à niveau du réseau et amélioré le rapport qualité-prix du service par l'attribution de concessions après appels d'offres. L'expérience a révélé des marchés plus complémentaires que concurrents, principalement des voyageurs modestes (étudiants, seniors) acceptant des contraintes fortes (allongement de la durée des trajets, perte de confort par rapport au train) en échange d'un prix sensiblement inférieur à celui du train.