



Paris, le 1<sup>er</sup> mars 2016

## Autocars interurbains : un bilan après 6 mois d'ouverture

**France Stratégie a réalisé un premier bilan de l'ouverture à la concurrence des lignes d'autocars.**

La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015 libéralise le transport interurbain de voyageurs en France. Les autocaristes sont désormais autorisés à offrir, de leur propre initiative, des services réguliers de transports interurbains pour des trajets supérieurs à 100km. Une ouverture similaire a été effectuée en janvier 2013 en Allemagne.

L'ouverture de l'offre de transport par autocars devait permettre d'accroître la mobilité pour les plus jeunes et les voyageurs les plus sensibles au prix des transports ; de développer de nouvelles offres sur les liaisons les plus fréquentées et sur celles mal desservies par les autres modes de transports collectifs.

### **Six mois après la promulgation de la loi, que peut-on dire du développement de l'offre de voyages interurbains par autocars ?**

Sur la base des données fournies par les compagnies d'autocar, six mois après l'ouverture 1300 emplois directs auraient été créés et environ 1,5 million de passagers transportés (soit l'équivalent de 1,9% du nombre de passagers des grandes lignes de la SNCF).

Au-delà de ces chiffres agrégés, une cartographie du réseau à l'hiver 2015 – 2016 réalisée à France Stratégie ainsi que des relevés de prix sur plusieurs parcours nous permettent de dresser un premier bilan de l'expérience. Il ressort de cette étude que :

- **Le réseau semble se développer à un rythme rapide et comparable à ce qui a été observé en Allemagne après la libéralisation.** 734 paires de villes sur le territoire métropolitain français sont desservies par une desserte directe (c'est-à-dire sans changement d'autocar) en dehors des liaisons d'initiative publique. Deux ans après la libéralisation il y avait en Allemagne 911 paires de villes desservies
- **Le secteur compte sept acteurs principaux qui se concurrencent sur les prix et la fréquence quotidienne des trajets (sur les lignes les plus concurrentielles).** Le secteur est actuellement dominé par quatre acteurs dont deux centrés uniquement sur la France métropolitaine (Isilines et Flixbus) qui desservent chacun plus de 35% des paires de villes et deux acteurs couvrant à la fois les destinations françaises et étrangères (Alsa et Eurolines) et s'associent sur certains trajets (ces deux acteurs couvrent chacun environ 30% des paires de villes). Deux autres acteurs (Ouibus et Starshipper), surtout centrés sur le territoire métropolitain, desservent chacun un peu plus de 10% des paires de villes. Un dernier acteur (Megabus) occupe aujourd'hui une position plus en retrait avec une desserte de seulement 8% des paires de villes.

Ces compagnies se font concurrence pour attirer les voyageurs par des prix bas. Les compagnies se font aussi concurrence par le nombre de dessertes quotidiennes sur les axes où la concurrence est la plus forte, dans ce cas, plusieurs d'entre elles proposent des prix d'appel très bas. Il reste que sur la majorité des paires de villes desservies la liaison n'est proposée que par 1 seule compagnie.

- **Compte tenu des prix et des durées de trajet observés, les autocars paraissent davantage en concurrence avec le covoiturage ou la voiture personnelle qu'avec les services ferroviaires.** D'après nos relevés de prix sur quelques lignes, le prix moyen au km d'un trajet en bus (4,5 centimes par km) est presque toujours inférieur à celui du covoiturage (de l'ordre de 6 centimes /km) et toujours bien inférieur au prix minimal d'un trajet similaire en train (10 centimes par km pour les billets les moins chers accessibles à tous). Toutefois, avec les dessertes de moins de 100 km (pour celles qui seront autorisées par l'ARAFER), le temps de trajet en autocar pourra être proche de celui d'un TER omnibus pour des prix similaires. TER et autocars interurbains seraient alors exactement sur les mêmes créneaux.
- **A moyen terme, il est possible que s'opèrent des fusions entre compagnies de bus,** comme cela été observé en Allemagne (moins de 2 ans après la libéralisation) ou dans les autres pays ayant libéralisé ce secteur avant la France. Compte tenu des spécificités du marché qui reste toujours concurrencé par d'autres modes de transport, une concentration de l'offre entre quelques compagnies n'est pas nécessairement dommageable aux consommateurs.

**Téléchargez la note d'analyse « L'ouverture à la concurrence du transport interurbain par autocars : un bilan après 6 mois » [sur notre site internet.](#)**

#### CONTACTS PRESSE

Jean-Michel Roullé  
Directeur du service Édition-Communication  
+33 (1) 42 75 61 37 / +33 (6) 46 55 38 38  
[jean-michel.roulle@strategie.gouv.fr](mailto:jean-michel.roulle@strategie.gouv.fr)

Joris Aubrespin  
Chargé des relations presse  
+33 (1) 42 75 60 27 / +33 (6) 20 78 57 18  
[joris.aubrespin@strategie.gouv.fr](mailto:joris.aubrespin@strategie.gouv.fr)

 @Strategie\_Gouv

[France-strategie-presse@strategie.gouv.fr](mailto:France-strategie-presse@strategie.gouv.fr)



France Stratégie a pour mission d'éclairer les choix collectifs. Son action repose sur quatre métiers : évaluer les politiques publiques ; anticiper les mutations à venir dans les domaines économiques, sociétaux ou techniques ; débattre avec les experts et les acteurs français et internationaux ; proposer des recommandations aux pouvoirs publics nationaux, territoriaux et européens. Pour enrichir ses analyses et affiner ses propositions France Stratégie s'attache à dialoguer avec les partenaires sociaux et la société civile. France Stratégie mise sur la transversalité en animant un réseau de huit organismes aux compétences spécialisées.