

Paris, le 21 mars 2016

L'Observatoire de l'Arafer livre son premier bilan du marché des autocars

En libéralisant le transport interurbain par autocar, la loi Macron du 6 août 2015 a confié à l'Arafer une mission d'observation de ce nouveau marché. Sur la base des données exhaustives collectées auprès de tous les opérateurs, l'Observatoire des transports et de la mobilité publie sa première analyse de l'activité réalisée depuis l'ouverture du marché, en août 2015.

Cet état des lieux apporte un éclairage précis sur le fonctionnement et les évolutions de ce marché naissant. Mis à jour trimestriellement, il sera complété par des analyses similaires dans le secteur ferroviaire, puis fin 2016, par une analyse multimodale (train, autocar, covoiturage). L'ambition de l'Arafer est de pouvoir présenter une analyse de la concurrence intermodale.

ÉTAT DES LIEUX DU TRANSPORT PAR AUTOCAR (AOÛT À DÉCEMBRE 2015)

Cinq mois après l'ouverture du marché, l'offre de transport avait plus que doublé : 148 lignes¹ et 689 liaisons ont été commercialisées, avec un maillage des grandes métropoles régionales, des zones touristiques attractives (littoral, montagne), des gares TGV et des aéroports.

Le nombre de lignes mises en service par les six opérateurs (Eurolines/Isilines, Flixbus, Megabus, Ouibus et Starshipper) a doublé au quatrième trimestre 2015. Le nombre de liaisons commercialisées a quant à lui augmenté de 70% sur cette même période.

Les opérateurs se font concurrence sur 197 liaisons, soit près de 30% de l'offre. Parmi les plus concurrencées, la liaison Paris-Angers où les six opérateurs sont présents, Paris-Lille, Paris-Lyon et Paris-Rennes où cinq d'entre eux se livrent concurrence.

Malgré l'étendue du réseau (76 000 km), la demande reste concentrée sur les principales liaisons, les dix les plus empruntées (Lille-Paris, Lyon-Paris, Paris-Rouen, Nantes-Paris, Paris-Rennes, Paris-Strasbourg, Paris-Toulouse, Bordeaux-Paris, Angers-Paris et Le Mans-Paris) concentrant 51% du nombre total de passagers transportés. Près d'un quart des 689 liaisons sont infrarégionales. Seules 13% des liaisons ont comme origine ou pour destination Paris, mais elles représentent 68% du nombre de voyageurs transportés.

En cinq mois, 770 400 voyageurs ont emprunté les autocars Macron dont le taux d'occupation atteint 32% en moyenne, avec une très forte hausse de la demande entre le troisième et le quatrième trimestre 2015 (+192% du nombre moyen de passagers/jour)

¹ Une ligne peut comporter plusieurs liaisons.

En moyenne, les voyageurs ont parcouru 376 km, générant une recette moyenne de 12€ par trajet. Sur les deux liaisons les plus empruntées (Lille-Paris et Lyon-Paris), le prix des billets varie de 5 à 22,5€ selon les opérateurs, et selon les dates de départ, avec des prix d'appel à 1€.

Entre août et décembre 2015, cette nouvelle activité économique a généré 9,3 millions d'euros de chiffre d'affaires et créé 970 emplois directs et indirects. Au total, la filière emploie 1660 personnes, dont plus de 80% de conducteurs.

Parmi les 186 points d'arrêts utilisés par les autocars Macron, seules 32% sont des gares routières. La forte croissance des trafics et de l'offre de transport révèle l'enjeu que représentent l'accès à ces aménagements urbains et leur capacité à absorber les futurs flux de voyageurs.

L'ordonnance du 29 janvier 2016 confie à l'Arafer le soin de préciser les règles d'accès aux gares routières et de contrôler le respect de ces règles. L'Autorité publiera début mai un registre de ces aménagements.

ÉTAT DES LIEUX DES LIAISONS DE MOINS DE 100 KM

Depuis le 15 octobre 2015, les liaisons de moins de 100 km sont régulées par l'Arafer. Au 21 mars 2016, six transporteurs (FlixBus, Eurolines, Migratour, Frethelle, Starshipper, Keolis) ont déclaré 121 liaisons. Vingt-huit ont fait l'objet de demandes d'interdiction ou de limitation de la part d'autorités organisatrices de transport, principalement des régions.

A ce jour, l'Arafer a rendu deux avis favorables aux demandes d'interdiction et/ou de limitation de services, et quatre avis défavorables. Certains sont déjà [consultables](#) sur le site de l'Autorité.

Quatre liaisons de moins de 100 km sont commercialisées, une cinquantaine pourrait l'être, suite à l'expiration du délai de saisine.

L'Observatoire des transports et de la mobilité publiera chaque trimestre un bilan détaillé du marché du transport par autocar. Prochain rendez-vous en juin 2016.

Pour télécharger l'analyse 2015 du marché du transport par autocar : [suivre ce lien](#)

CHIFFRES CLÉS

148 lignes, 689 liaisons dont 197 sur lesquelles plusieurs transporteurs sont en concurrence

76 000 km de réseau

350 départs quotidiens, 253 au départ de Paris

136 villes françaises desservies dans 69 départements, 61 préfectures

Top 10 des villes en nombre de passagers transportés : **Paris, Lyon, Lille, Bordeaux, Toulouse, Nantes, Marseille, Strasbourg, Rennes, Clermont-Ferrand**

6 opérateurs : Eurolines 28% des liaisons, Isilines 23%, FlixBus 24%, Starshipper 12%, Ouibus 8%, Megabus 5%

9,3 M€ : chiffre d'affaires 2015, dont 7,4 M€ au 4e trimestre 2015

3,2 € : recette moyenne par passager pour 100 km, soit 12€ par passager sur un trajet moyen de 376 km

770 400 passagers dont **140 000** sur Lille-Paris, Lyon-Paris, les deux liaisons les + empruntées

32% : taux d'occupation moyen des autocars

970 emplois directs et indirects créés

186 points d'arrêts utilisés par les autocars Macron, dont **59 gares routières**

À propos de l'Arafer

Depuis 2010, le secteur ferroviaire français est doté d'une autorité indépendante qui accompagne son ouverture progressive à la concurrence : l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf), présidée par Pierre Cardo.

La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015 élargit les compétences du régulateur aux activités routières : transport par autocar et autoroutes. Le 15 octobre 2015, l'Araf est devenue l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières : Arafer.

Sa mission est de contribuer au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles au bénéfice des clients du transport ferroviaire et routier. Ses avis et décisions publiés sur le site internet de l'Autorité, sont adoptés par un collège composé de sept personnalités indépendantes choisies pour leurs compétences en matière de transport ferroviaire, routier, dans le domaine juridique ou économique ou pour leur expertise des sujets de concurrence.