

Transport routier de voyageurs : Les services librement organisés par autocar

Étude bibliographique, état des lieux et
analyse des tarifs

Mars 2018



Rédacteur(s)

Nicolas OUDOT – Cerema Infrastructures de transport et matériaux
téléphone : 33 (0)1 60 52 31 85
mél : nicolas.oudot@cerema.fr

Joël M'BALLA – Cerema Infrastructures de transport et matériaux
téléphone : 33 (0)1 60 52 32 63
mél : joel.mballa@cerema.fr

Page laissée blanche intentionnellement

Sommaire

1 - Le cadre réglementaire des autocars en France.....	5
1.1 - Les normes Euro.....	5
1.2 - Le temps de travail des conducteurs.....	6
1.3 - Sécurité.....	6
1.4 - Accessibilité.....	7
1.5 - Les gares routières.....	8
1.6 - Les apports de la loi de libéralisation des services de transport par autocar.....	9
2 - Le transport routier interurbain de voyageurs en France jusqu'à sa libéralisation.....	10
2.1 - Avant la LOTI de 1982.....	10
2.2 - La loi LOTI de 1982.....	10
2.3 - La loi sur le cabotage de 2011.....	11
2.4 - La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.....	11
3 - La libéralisation en France.....	13
3.1 - Les opérateurs.....	13
3.2 - Le bilan des 9 premiers trimestres.....	14
3.3 - L'offre et les tarifs.....	15
3.4 - Les usagers.....	17
3.5 - Le confort à bord.....	19
3.6 - Les gares routières.....	20
4 - La libéralisation dans les autres pays européens.....	21
4.1 - Le Royaume-Uni.....	21
4.2 - La Norvège.....	22
4.3 - L'Allemagne.....	23
4.4 - Autres pays.....	24
5 - Les trajectoires possibles des autocars en France.....	25
5.1 - Le type de services.....	25
5.2 - Une comparaison entre la France et les pays précédemment étudiés.....	25
5.3 - Un bilan en France après deux ans de services.....	26
6 - Étude de cas : l'autocar, pour quel profil d'utilisateur ?.....	29
6.1 - Analyse du Yield Management 14 ,7 et 3 jours avant le départ.....	29
6.2 - Comparaison des tarifs, fréquences journalières et durées de trajet entre le TGV, le covoiturage et l'autocar.....	30
6.3 - Analyse des critères de décision de l'utilisateur.....	33
7 - Conclusion.....	35
8 - Annexes.....	36
Annexe 1 : Bilan des premiers trimestres (source : bilans de l'Arafer [5][6][7][8]).....	37
Annexe 2 : Evolution du réseau d'autocars en France :.....	41
Annexe 3 : Résultats détaillés de l'analyse sur le Yield Management	43

Annexe 4 : Résultats détaillés de la comparaison des tarifs, fréquences journalières et durées de trajet entre le TGV, le covoiturage et l'autocar.....	51
Annexe 5 : Analyse des 6 critères de décisions de l'utilisateur.....	54
9 - Glossaire.....	58
10 - Acronymes.....	60
11 - Bibliographie.....	61

Introduction

Depuis août 2015, la mise en place des services librement organisés par autocar (plus communément appelés « cars Macron ») est effective. Plusieurs opérateurs de transport ont développé des liaisons interurbaines par autocar. Cette libéralisation a eu différents impacts, notamment sur le budget des voyageurs, les opérateurs de transport par autocar, l'équipement des autocars et le parc des autocars en circulation.

C'est dans ce contexte, que nous réalisons une analyse bibliographique sur l'ouverture du marché opérée en France, mais aussi une analyse « ad hoc » des impacts de cette libéralisation et un parangonnage sur d'autres pays européens.

L'objectif étant au travers d'une revue de la littérature, de mesurer les impacts de la libéralisation sur les tarifs. Ce dernier aspect sera abordé sous différents angles : Analyse des tarifs avant et après la libéralisation, évolution du nombre d'opérateurs en France, parangonnage sur la libéralisation des services par autocar dans les autres pays européens.

L'autre objectif de ce rapport est d'évaluer l'impact tarifaire de la libéralisation du point de vue de l'utilisateur de transport : L'autocar est-il plus ou moins cher que les autres modes de transport de voyageurs.

Ces questions encore peu traitées, et c'est la raison pour laquelle cette analyse bibliographique nous permettra d'obtenir des références permettant de mettre en perspective la libéralisation des autocars en France par rapport aux autres États européens.

Dans un premier chapitre sont présentés les principaux résultats d'une veille juridique sur les autocars en France. Il traite des normes d'émissions de polluants, du temps de travail des conducteurs, des normes de sécurité, des gares routières et des apports de la « Loi Macron ».

Le deuxième chapitre illustre les grandes lignes juridiques du marché français du transport routier interurbain de voyageurs. Les trois principales lois sont la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) de 1982, la loi sur le cabotage de 2011 et la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques de 2015. La région Île-de-France et la législation spécifique qui y est appliquée, ne sont pas traitées dans ce chapitre puisque l'on se concentre ici sur le transport non urbain de voyageurs.

Dans un troisième chapitre sont décrits les résultats à ce jour, de la mise en place des services librement organisés par autocars en France. Il s'agit dans un premier temps d'analyser l'offre et les différents opérateurs présents sur le marché. Sont résumés ensuite, les principaux résultats issus des bilans de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (Arafer) sur les neuf premiers trimestres après la libéralisation. Le report modal est par la suite étudié, notamment avec le train et le covoiturage. Enfin, ce rapport se penche sur le confort proposé à bord et au sein des gares routières.

Le quatrième chapitre fait office de parangonnage sur les pays ayant déjà libéralisé les services de transport de voyageurs par autocar. Il a été possible d'identifier les impacts de cette libéralisation au Royaume-Uni, en Norvège et en Allemagne, i.e. de la libéralisation la plus ancienne à la plus récente.

Dans le cinquième chapitre sont envisagées les trajectoires en France à partir des enseignements issus du parangonnage précédemment réalisé.

Le dernier chapitre est quant à lui consacré à des analyses de cas sur des liaisons bien définies. Il s'agit dans un premier temps de voir les impacts du Yield Management sur les tarifs les plus bas pour les modes routiers (le covoiturage et l'autocar) et ferrés (le TGV, l'iDTGV et le Ouigo). Ensuite, il sera question d'analyser le coût pour chacun des modes (ferrés et routiers) en prenant en compte la fréquence, la distance et la durée du trajet. Enfin, seront énumérés les autres critères de choix de mode de transport pour lesquels il est difficile de définir un coût pour l'utilisateur.

1 - Le cadre réglementaire des autocars en France

Dans ce premier chapitre sont présentés les principaux résultats d'une veille juridique sur les autocars en France. Il traite des normes d'émissions de polluants, du temps de travail des conducteurs, des normes de sécurité, des gares routières et des apports de la « loi Macron ». Ce cadre méthodologique peut être résumé par ce tableau :

Année	Caractéristiques
01/10/93	Véhicules norme Euro 1
01/10/96	Véhicules norme Euro 2
05/12/96	Arrêté sur l'équipement obligatoire de la ceinture dans les autocars
01/10/01	Véhicules norme Euro 3
09/07/03	Port de la ceinture obligatoire dans les autocars
2006	Décret européen sur le temps de travail des conducteurs
01/10/06	Véhicules norme Euro 4
01/10/09	Véhicules norme Euro 5
01/10/12	Véhicules norme Euro 6
07/09/15	« loi Macron »
29/01/16	Définition de l'accès aux gares routières
11/01/17	Décret relatif aux autocars propres. 100 % de la flotte doit être propre en 2025
30/01/17	Décret relatif aux gares routières (équipements obligatoires/facultatifs)

Tableau 1: Points importants du cadre réglementaire des autocars en France - Source : Cerema

1.1 - Les normes Euro¹

Pour répondre à un objectif européen de lutte contre les émissions polluantes et de qualité de l'air, des normes d'émission, appelées normes Euro ont été créées en 1992 pour tous les véhicules équipés d'un moteur à combustion. Ces normes fixent les limites maximales de rejets de polluants pour les véhicules neufs roulants. Sont prises en compte les émissions d'oxyde de carbone CO, d'hydrocarbures imbrûlés THC, d'oxyde d'azote NOx, les particules PM et l'ammoniac NH3. Le tableau suivant résume la mise en application de ces normes pour les autocars [13] :

IMMATRICULATION	OCTOBRE 1993	OCTOBRE 1996	OCTOBRE 2001	OCTOBRE 2006	OCTOBRE 2009	JANVIER 2014	
NORME	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6
	des +	polluants		vers		les moins	polluants -

Illustration 1: Apparition des normes d'émissions des moteurs (Normes Euro) - Source : Cerema

Des technologies ont été mises au point par les constructeurs d'autocars pour permettre aux véhicules de norme Euro 3 de répondre à la norme Euro 4 [23] :

- la technologie SCR : post traitement des gaz d'échappement avec un additif appelé l'Adblue nécessitant d'avoir un réservoir dédié ;
- la technologie EGR (par les constructeurs MAN et Scania) : recirculation des gaz d'échappement pour diminuer le monoxyde d'azote émis.

¹ Mise en place par l'UE en 1988 pour les véhicules lourds, les normes d'émissions des poids lourds bus et car sont disponibles sur [le site du Ministère de la Transition écologique et solidaire](#)

Des technologies similaires seront certainement utilisées pour permettre à d'anciens véhicules de répondre aux normes Euro 5 ou 6. D'autre part, la technologie hybride pour les autocars est mûre pour la commercialisation et le tout électrique est facilement envisageable pour des trajets fixes (possibilité d'installer des bornes de rechargement).

Le décret du 11 janvier 2017 relatif aux autocars à faibles émissions précise que tous les autocars acquis à partir de 2025 pour les services publics de transport devront être à faibles émissions. Ce texte distingue deux groupes de véhicules considérés comme « véhicules propres : les autocars 100 % électriques et les autocars hybrides, au gaz ou conçus pour fonctionner avec des biocarburants (diester...) » [26].

1.2 - Le temps de travail des conducteurs

Le temps de travail et de repos des conducteurs des véhicules de plus de 9 places sont définis par le règlement social européen n°561/2006. La Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV) résume les principales dispositions relatives aux temps de conduite et de repos dans le tableau suivant [12] :

Caractéristiques	définition	Réglement européen
Durée de conduite	Temps effectif passé à conduire du début à la fin de la journée de travail	9 heures maximum (10 heures deux fois par semaine)
Amplitude horaire	Temps passé entre le début et la fin de la journée de travail hors repos journalier	12 heures maximum (14 heures pour services occasionnels) – 18 heures pour un équipage
Durée du travail	Amplitude horaire mise en regard de la durée hebdomadaire et mensuelle de travail	10 heures maximum (12 heures deux fois par semaine dans la limite de 6 fois sur 12 semaines, à condition que la durée hebdomadaire du travail soit répartie sur au moins 5 jours)
Interruptions de conduite	Pauses liées au temps de conduite	Une pause d'au moins 45 minutes toutes les 4 heures 30 et toutes les 4 heures entre 21h et 6h
Repos journalier	Temps effectif passé en repos entre la fin et le début de la journée de travail	11 heures consécutives

Tableau 2 : Temps de travail des conducteurs d'autocars

1.3 - Sécurité

L'autocar est un mode de transport sûr et sécurisant. En effet, d'après la FNTV [12], il y aurait environ 22 fois moins d'accidents d'autocars, d'avions et de trains que d'accidents de voitures. L'autocar apparaît comme un mode de transport sûr du fait de différentes réglementations liées à la sécurité à bord.

La ceinture de sécurité :

L'installation de ceintures de sécurité aux autocars de plus de 3,5 tonnes, mis en circulation depuis le 1^{er} octobre 1999 et à ceux de moins de 3,5 tonnes, mis en circulation depuis le 1^{er} octobre 2001, est rendue obligatoire par l'arrêté du 5 décembre 1996 [27].

La généralisation de l'obligation d'équipement des autocars en ceintures de sécurité s'est faite le 1^{er} septembre 2015 suite à l'arrêté du 13 octobre 2009. Le port de la ceinture de sécurité est obligatoire pour les occupants des véhicules de transport en commun de personnes depuis le décret n° 2003-637 du 9 juillet 2003.

La liste des passagers à bord :

L'arrêté du 18 mai 2009 rend obligatoire la liste des passagers à bord des autocars. Une telle liste peut être notamment utile en cas d'accident.

Autres équipements obligatoires :

L'article R317 du code de la route instaure l'utilisation de différents appareils pour améliorer la sécurité à bord, tel que :

- le limiteur de vitesse (100 km/heure), obligatoire pour les véhicules en circulation depuis le 1er janvier 1985 dont le PTAC est supérieur à 10 tonnes et les véhicules en circulation depuis le 1er janvier 2007 dont le PTAC est inférieur ou égal à 10 tonnes ;
- le ralentisseur, obligatoire pour les véhicules appelés à circuler dans des régions difficiles ou accidentées et dont le PTAC dépasse 4 tonnes ;
- le chronotachygraphe, obligatoire pour les véhicules de transport de personnes avec 8 places assises en plus de celle du conducteur ;
- un coupe-batterie, des extincteurs, un marteau pic, une boîte de premiers secours, une lampe autonome et un éclairage des accès doivent tous être présents à bord des véhicules.

Autres équipements non obligatoires :

Même si ce n'est pas obligatoire, les autocars sont souvent équipés d'ABS (système d'anti-blocage des roues), d'ESP (contrôleur de trajectoire), d'ASR (antipatinage des roues motrices) et de rétroviseurs grand-angle. Tous les opérateurs de transport par autocar mettent en avant sur leur site internet le dispositif de suivi GPS des véhicules en temps réel. D'autres opérateurs comme Isilines apportent un dispositif supplémentaire à la sécurité à bord grâce à Toucango [21], un boîtier comportant une caméra, qui suit et analyse le comportement du conducteur. Cela permet la détection des premiers signes de fatigue ou d'inattention de ce dernier. Un bracelet à son poignet vibre pour l'alerter en cas de danger. Ce système est actuellement en cours de déploiement.

Entretien des véhicules :

Les véhicules doivent être contrôlés lors d'une visite technique tous les 6 mois dans des ateliers agréés par l'État (article R323 du code de la route). Chaque véhicule doit avoir un carnet ou un registre d'entretien numéroté. Tous les véhicules, dont le PTAC est supérieur à 10 tonnes, doivent avoir une attestation de vérification du système de limitation de vitesse datant de moins d'un an.

Permis de conduire :

Les conducteurs doivent tous avoir le permis D ou D1, qui permet de conduire des véhicules de plus de 8 (+1) places assises. En plus de cela, ils doivent suivre une Formation Initiale Minimum Obligatoire (FIMO) de 140 heures (article R3314 du code des transports). La formation qualifiante longue donne accès au titre professionnel Conducteur/trice du transport routier interurbain de voyageurs et dure 420 heures. Les conducteurs doivent ensuite suivre une Formation Continue Obligatoire (FCO) tous les 5 ans pour le perfectionnement et l'actualisation de leurs connaissances. Ils passent un examen médical obligatoire tous les 5 ans avant 60 ans et tous les ans à partir de 60 ans.

Taux d'alcoolémie :

Le taux d'alcoolémie maximal des conducteurs d'autocar est fixé à 0,2 g/L de sang par le décret du 25 octobre 2004 (contre 0,5 g/L de sang pour les automobilistes).

1.4 - Accessibilité

D'après l'article L1112-1 du code des transports, les services de transport collectif sont rendus accessibles aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite (loi n°2005-102 du 11 février 2005 modifiée par l'ordonnance du 26 septembre 2014).

1.5 - Les gares routières

Cette partie s'appuie sur un rapport du Cerema sur les gares routières, qui sera prochainement disponible [35]. Avant l'ordonnance du 29 janvier 2016, l'autorité chargée de la gestion de l'infrastructure n'était pas clairement identifiée. Depuis, les autorités pouvant créer une gare routière sont :

- les communes, leurs groupements et les syndicats mixtes de transports pour les lignes urbaines ;
- les régions pour les dessertes routières ou ferroviaires non urbaines ;
- l'État pour les lignes d'intérêt national ;
- toute personne privée ou publique, dans la limite de ses compétences (un opérateur par exemple).

Même aujourd'hui, il n'existe pas de définition légale d'une gare routière. On peut néanmoins dire que cette ordonnance ne s'applique pas seulement aux gares routières au sens courant du terme, mais également à tous les aménagements avec plusieurs quais hors voirie. Même si le champ d'application est large, le champ de régulation est plus restreint. En effet, d'après l'article L3114-4 du code des transports, un aménagement entre dans le champ de régulation de l'ordonnance dès lors qu'il fait l'objet d'une demande de desserte par un opérateur de services librement organisés.

D'après l'article L3114-3 du code des transports, l'exploitant doit être clairement identifié, qu'il soit propriétaire de la gare routière ou missionné par ce dernier. Ainsi, un registre public des gares routières est tenu par l'Arafer et contient les informations relatives au responsable d'exploitation et aux règles d'accès (transparentes, objectives et non discriminatoires).

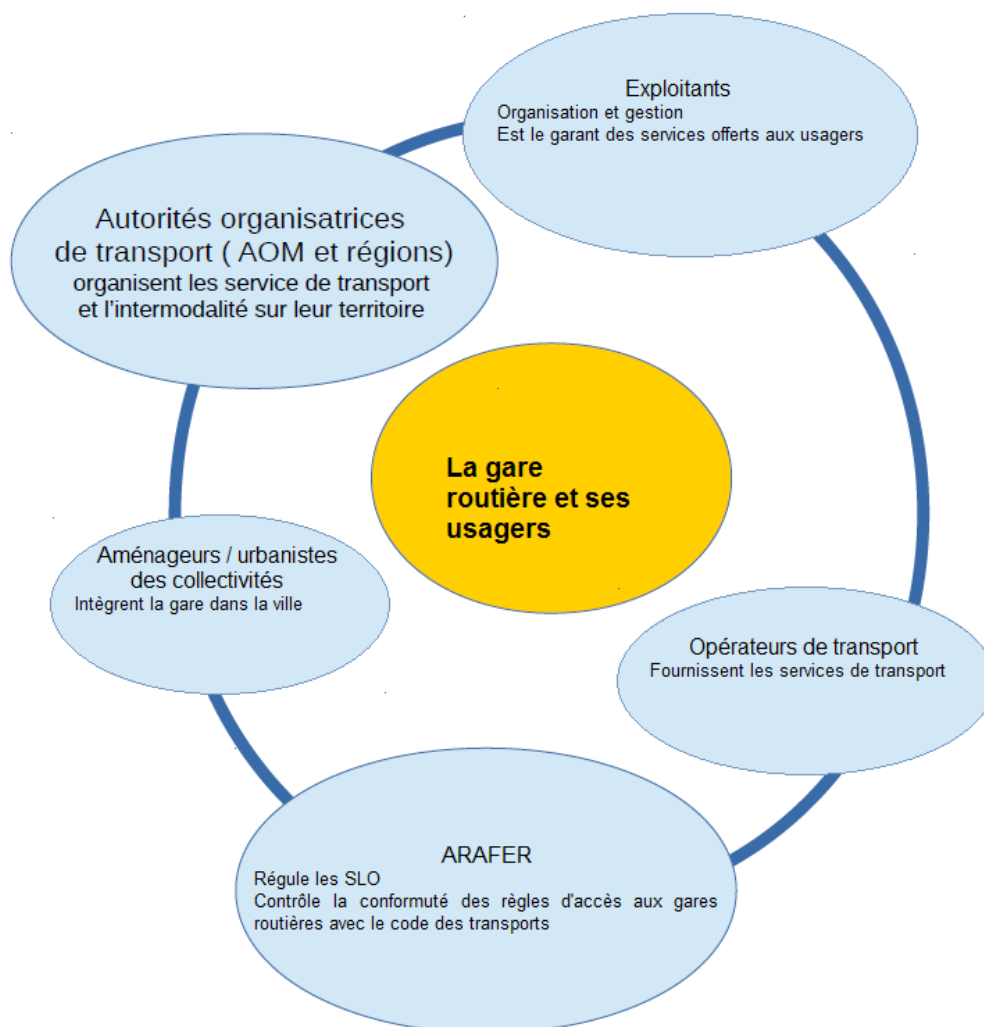


Illustration 2: Les acteurs des gares routières - Source : Cerema TV

L'Arafer veille au caractère non discriminatoire de ces règles et peut avoir recours à des sanctions pécuniaires. En particulier, les exploitants doivent répondre aux demandes d'accès adressées par les transporteurs dans un délai d'un mois et expliquer leur éventuel refus.

Les opérateurs ayant une grande influence sur le marché des transports de personnes, autrement dit la SNCF, doivent respecter des obligations spécifiques fixées par l'Arafer. Par exemple, cette dernière peut obliger la SNCF à proposer des solutions de substitution aux entreprises voulant avoir accès à des aménagements déjà saturés par la société historique.

Le décret n° 2017-17 du 30 janvier 2017 [26] sur les gares routières donne des informations sur les gares routières : l'exploitant d'un aménagement de transport public routier doit mettre à disposition des équipements permettant d'informer les voyageurs sur les services réguliers desservant la gare routière (dénomination commerciale, horaires, plans). Cet équipement doit être installé par l'exploitant de la gare routière ou les transporteurs eux-même si l'exploitant a pris les dispositions nécessaires.

Si la gare routière appartient à un pôle d'échanges stratégiques, l'exploitant doit participer à la planification régionale de l'intermodalité, en particulier avec l'installation d'équipements de stationnement pour les vélos.

1.6 - Les apports de la loi de libéralisation des services de transport par autocar

L'article 2 de la « loi Macron » portant sur la libéralisation des services de transport de voyageurs par autocars, mentionne un arrêté ministériel du 22 septembre 2015, fixant les normes d'émissions de polluants atmosphériques des véhicules assurant des services réguliers interurbains de transport public routier de personnes librement organisés. Les véhicules concernés sont des véhicules de catégorie M2 (plus de 8 places assises en plus de celle du conducteur et un poids maximal inférieur ou égal à 5 tonnes) ou M3 (plus de 8 places assises en plus de celle du conducteur et un poids maximal supérieur à 5 tonnes) au sens de l'article R311-1 du code de la route. Ces véhicules sont autorisés à circuler dans les conditions suivantes :

- jusqu'au 31 décembre 2017 pour les véhicules conformes au niveau d'émissions Euro 5 ;
- à compter du 1er janvier 2018 pour les véhicules conformes au niveau d'émissions Euro 6.

Ces autocars doivent aussi être équipés de "dispositifs permettant de prévenir la conduite d'autocars sous l'emprise d'un état alcoolique", d'après l'article 3 objet de ce chapitre (ce sont en pratique des éthylotests anti-démarrage).

Une ordonnance du 29 janvier 2016 [24] définit les principes d'accès aux gares routières. « C'est à l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (Arafer) de préciser et de contrôler ces règles d'accès, de gérer les différends entre transporteurs et exploitants de ces aménagements routiers et de prononcer des sanctions en cas d'irrégularités. » Toute exploitation de ces gares routières doit être déclarée auprès de cette autorité via un formulaire. Cette ordonnance vise à « moderniser le cadre juridique afin d'accompagner le développement du marché ».

D'après les articles L2132-14 et L-2132-15 de la « loi Macron », des contributions pour frais de contrôle sont versées par les entreprises de transport public routier de personnes et les concessionnaires d'autoroutes à destination de l'Arafer.

2 - Le transport routier interurbain de voyageurs en France jusqu'à sa libéralisation

Ce chapitre a pour objectif de retracer les grandes lignes juridiques du marché français du transport routier interurbain de voyageurs. Les trois principales lois sont la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) de 1982, la loi sur le cabotage de 2011 et la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques de 2015. La région Île-de-France et la législation spécifique qui y est appliquée, ne seront pas traitées dans ce chapitre puisque l'on se concentre ici sur le transport non urbain de voyageurs.

2.1 - Avant la LOTI de 1982

Avant la LOTI, les transports collectifs par route se développent avec le ramassage d'entreprises, les services réguliers, les services de messagerie et les déplacements en milieu rural [32][28]. Avec le décret-loi du 19 avril 1934 : les services de transport doivent désormais être déclarés à la Préfecture et par la même occasion, la création de nouveaux services de transport routier est interdite. Indirectement, ce décret protège le transport ferroviaire. Par ailleurs, la SNCF est créée le 31 août 1937.

Avec la loi de coordination et d'harmonisation des transports ferroviaires et routiers du 5 juillet 1949, les entreprises doivent inscrire leurs services à un plan départemental de transport. Des autorisations pour effectuer le transport de voyageurs à l'intérieur du département sont délivrées par l'administration. Ce sont de véritables droits acquis pour les entreprises de transport. En d'autres termes, la situation des transports est une nouvelle fois figée par les pouvoirs publics. Le décret d'application du 14 novembre 1949 correspondant, restera le texte de référence jusqu'en 1985. Il sera abrogé avec le décret d'application de la loi d'orientation des transports intérieurs promulguée le 30 décembre 1982.

Dans les années 70, le développement de l'automobile annonce le recul du transport de voyageurs (rail et route). Les départements et les communes sont amenés à intervenir financièrement pour soutenir les transporteurs. Ces collectivités souhaitent de plus en plus augmenter leur pouvoir décisionnaire en matière de transport. Le Groupement des Autorités Responsables des Transports (GART) est alors créé en 1979. La loi sur les Transports Publics d'Intérêt Local (TPIL) du 19 juin 1979 ne sera appliquée que 3 ans. Néanmoins, elle aura apporté une définition de la notion d'autorité organisatrice et permis le rapprochement entre collectivité et transporteur.

2.2 - La loi LOTI de 1982

La décentralisation de l'État vers les collectivités territoriales débute avec la loi du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions [28]. Elle se concrétise avec la loi LOTI du 30 décembre 1982 et son décret d'application du 16 août 1985 [32].

La coordination de l'État laisse place au principe de convention entre autorité organisatrice des transports et transporteur. Quatre principaux aspects ressortent de la loi LOTI [32] : le droit au transport, le service public de transport, la répartition des compétences et le conventionnement des services. Les critères définissant le droit au transport ont été précisés dans une circulaire :

- la qualité de l'accès au réseau ;
- la qualité des véhicules ;
- les aspects tarifaires ;
- les aspects relatifs au coût pour la collectivité ;
- les aspects liés à l'information des usagers.

Un service public, tel que le transport de personnes, se définit comme l'activité d'une collectivité publique, visant à satisfaire un besoin d'intérêt général. La responsabilité de la définition et de la mise en œuvre du service public de transport est donnée à l'autorité organisatrice de transport par la loi LOTI. Les services

réguliers publics sont décentralisés et font l'objet d'une convention avec l'autorité organisatrice (AO). La loi LOTI définit 4 catégories d'AO :

- les communes, groupements de communes et syndicats mixtes pour le transport urbain ;
- les départements pour le transport interurbain à l'intérieur des départements ;
- les régions pour les lignes régulières d'autocars traversant plus de deux départements ;
- l'État pour les services allant au-delà du territoire des régions ou d'intérêt national (deux ou plusieurs régions).

Ainsi, les AO créent et définissent les services, choisissent le mode d'exploitation (régie ou délégation) et la politique de tarification. L'État conserve seulement la réglementation de l'accès à la profession, définit la réglementation sociale et cofinance certaines opérations d'investissement.

2.3 - La loi sur le cabotage de 2011

En 2011, il était possible de voyager en France sur une ligne d'autocar internationale même si cette ligne avait vocation à relier deux points en dehors de la France. Par exemple, pour une ligne reliant Amsterdam et Barcelone, des arrêts pouvaient être proposés dans les villes traversées sur son trajet. Cette activité de cabotage, d'après la directive européenne 1073/2009 a été intégrée dans la loi française n°2009-1503 et codifiée à l'article L. 3421-2 du code des transports, ne devait constituer qu'un complément d'activité, soit pas plus de 50 % du trafic et du chiffre d'affaires de l'opérateur. De plus, les dessertes de cabotage routier devaient concerner au moins deux régions.

2.4 - La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques

L'Autorité de la Concurrence a rendu un avis début 2014, incitant à la libéralisation complète des liaisons interrégionales de transport par autocar supérieures à 200 km [3]. Cette libéralisation s'inscrit à la fois dans le cadre de la transition énergétique et dans l'élan européen de libéralisation de tous les modes de transport de voyageurs.

La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, communément appelée « *loi Macron* », a été promulguée le vendredi 7 août 2015. L'article 5 de cette loi a pour objectif de créer une nouvelle offre de services de transport non urbain par autocar, afin d'accroître la mobilité des plus jeunes, des plus âgés et des groupes à faible revenu, mais aussi de compléter l'offre des autres moyens de transport sur les liaisons très fréquentées et les liaisons mal desservies [14]. Les services réguliers non urbains de plus de 100 km sont désormais libéralisés et les entreprises peuvent ouvrir de nouvelles liaisons en France². Les véhicules concernés sont maintenant reconnaissables grâce à une vignette de couleur acajou collée sur le pare-brise avec la mention "Véhicule de transport de personnes affecté à des services librement organisés" et le numéro de la licence de transport de l'opérateur. Le choix de ce seuil a été difficile : s'il est trop bas, le transport public urbain subit une nouvelle concurrence non souhaitée ; s'il est trop élevé, il n'y a pas assez de liaisons déréglementées. On verra d'ailleurs par la suite que ce seuil est très variable selon les pays.

L'article L3421-2 de la « *loi Macron* » reconferme l'autorisation de cabotage pour les entreprises de transport public routier de personnes non établies en France, à condition que l'objet principal de ce service soit le transport de voyageurs entre deux arrêts dans des États différents.

C'est à l'Arafer, qu'il incombe de maintenir l'équilibre économique du service public sur les liaisons infra régionales, une fois cette nouvelle offre créée.

En ce qui concerne le risque de concurrence avec les lignes ferroviaires gérées (et subventionnées) par les Autorités Organisatrices de Transports (AOT), ces dernières peuvent s'opposer à la création d'une

² 100 km et non 200 km comme le préconisait l'Autorité de la Concurrence.

ligne de moins de 100 km en saisissant l'Arafer. Ceci ne doit néanmoins pas constituer une barrière à l'entrée pour les opérateurs. La procédure de régulation des liaisons de moins de 100 km est illustrée par le schéma ci-dessous.

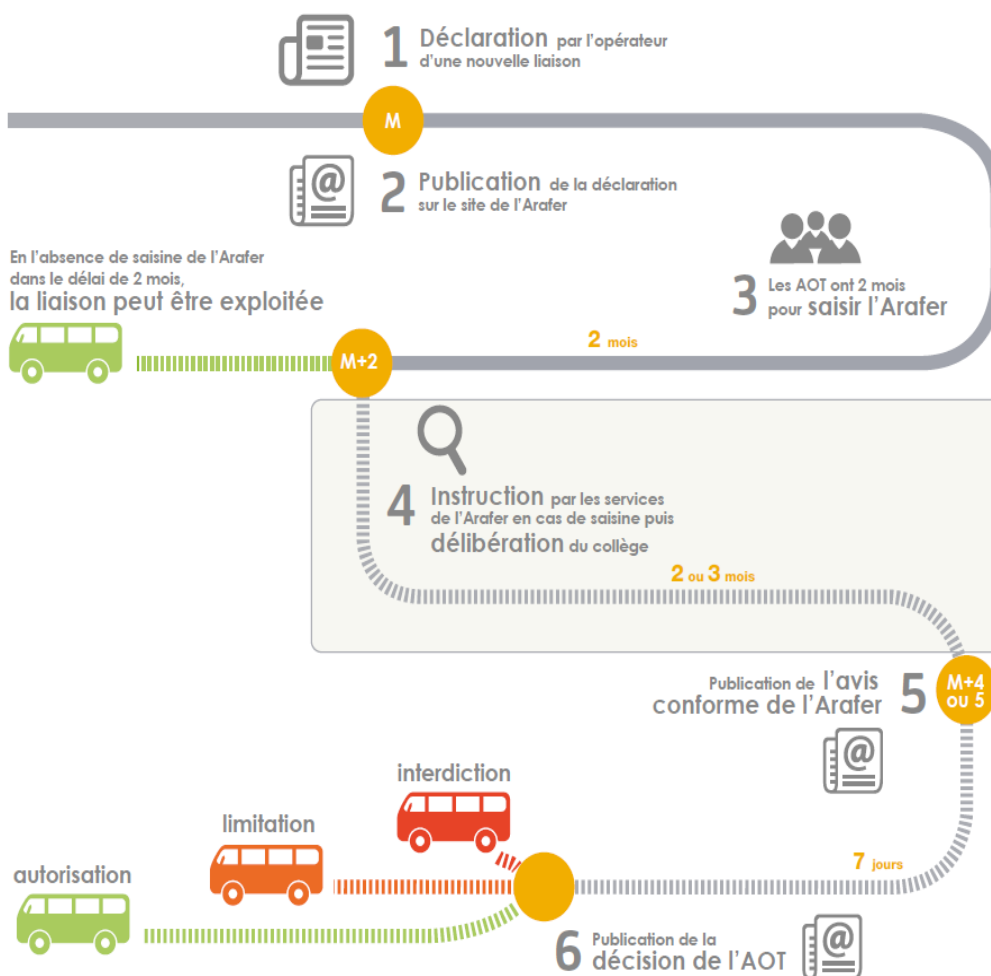


Illustration 3: Procédure de régulation des liaisons de moins de 100 km - Sources : Arafer

Tableau récapitulatif des principales lois :

Avant 1982	Protection du transport ferroviaire.
La LOTI de 1982	Décentralisation et gestion des services par les autorités organisatrices (départements et régions essentiellement).
La loi sur le cabotage de 2011	Autorisation de cabotage sur les lignes internationales.
La « loi Macron » de 2015	Les services réguliers non urbains de plus de 100 km libéralisés et les entreprises peuvent ouvrir de nouvelles liaisons en France. Pour les liaisons inférieures à 100 km : déclaration auprès de l'Arafer qui autorise ou non la création de la liaison.

Tableau 3: les grandes lignes juridiques du marché français du transport routier interurbain de voyageurs - Source : Cerema

A ce jour, au 3^e trimestre 2017, les trois opérateurs principaux sont Flixbus (qui dessert le plus de villes), Eurolines / Isilines et Ouibus. Les trois lignes les plus fréquentées au 3^e trimestre 2017 sont Lille-Paris, Aéroport de Lyon – Grenoble et Lyon-Paris .

3.2 - Le bilan des 9 premiers trimestres

L'Arafer a réalisé des bilans des 9 premiers trimestres après la libéralisation du marché des services interurbains par autocar [4][5][6][7][8]. La « loi Macron » crée en effet l'article L. 3111-23 du code des transports, qui impose à l'Arafer d'établir « chaque année un rapport portant sur les services de transport public routier de personnes librement organisés [...] et d'évaluer l'offre globale de transports interurbains existante ». Il est également indiqué dans l'article L. 3111-24 du code des transports que l'Arafer peut imposer la transmission régulière de données par les entreprises de transport. Les principaux résultats sont présentés dans les tableaux et sur les cartes suivantes (*Voir annexe 2*).

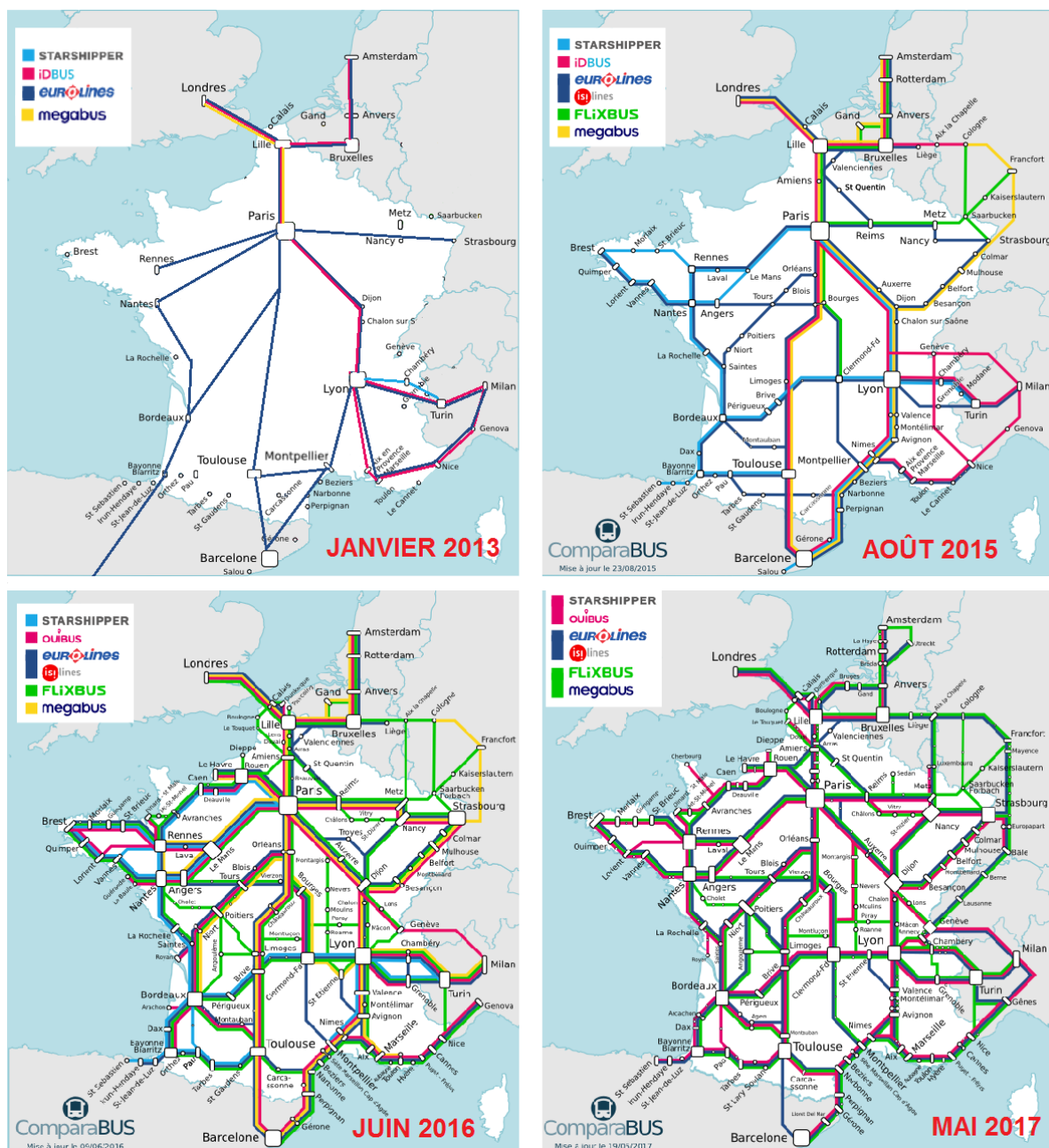


Illustration 5 : Evolution du réseau d'autocars longue distance en France - Source : Comparabus [31]

En 2013, iDBUS et Eurolines proposent des liaisons entre les grandes villes françaises via les lignes internationales existantes. Dès l'ouverture du marché en août 2015, le maillage débute entre les villes de taille moyenne. Seuls Eurolines et Starshipper ont une offre sur la partie ouest de la France. Courant 2016, la concurrence s'intensifie et tous les opérateurs sont présents sur les principales lignes radiales et transversales. Flixbus prend l'initiative de développer son réseau entre les plus petites villes. Isilines et Ouibus ne tardent pas à rejoindre l'opérateur allemand sur ces nouvelles lignes. Au 2^e trimestre 2017, le réseau se stabilise et certaines liaisons sont supprimées (Vannes – Rennes, Dijon – Troyes). Les six opérateurs ne sont plus que trois. Certaines lignes à vocation saisonnière sont créées l'été et sont supprimées l'hiver. Au 3^e trimestre ([voir annexe 2](#)) le réseau est quasiment identique à celui de mai 2017. On note cependant une extension du réseau vers l'ouest de l'Espagne.

Après une analyse des bilans de l'Arafer ([voir annexe 1](#)), les trimestres automne-hiver sont fortement impactant sur ce nouveau marché. A cette période correspondant aux 4^e trimestre 2016 et 1^{er} trimestre 2017, on observe :

- un ralentissement dans l'offre de transport proposée (moins de villes desservies³, moins de lignes exploitées) ;
- un ralentissement de la demande (moins de voyageurs transportés, un recul dans le taux d'occupation des autocars dans cette même période).

Ces deux ralentissements impactent la rentabilité de ce nouveau service :

- des recettes moyennes par passager transporté sur 100 km sont plus faibles au 1^{er} trimestre 2017 comparativement au trimestre précédent ;
- le chiffre d'affaire généré par cette activité au 1^{er} trimestre 2017 atteint le 3^e niveau le plus bas jamais atteint depuis 2015 ;
- les recettes moyennes par autocar par kilomètre en décroissance comparativement au trimestre 3^e trimestre 2016.

Avec l'arrivée de l'hiver (4^e trimestre 2016 et 1^{er} trimestre 2017) l'offre et la demande tendent à diminuer. Cela témoigne de la sensibilité de ce mode de transport sur la saisonnalité. Au 3^e trimestre 2017, avec l'arrivée des beaux jours, les indicateurs sur l'offre et la demande retrouvent des niveaux assez hauts voire des records depuis l'ouverture à la concurrence en 2015, notamment pour :

- le nombre de villes françaises desservies (270 villes, niveau le plus haut jamais égalé une fois) ;
- le nombre de liaisons commercialisés (1603 liaisons, niveau le plus haut jamais égalé) ;
- les recettes moyennes par passagers sur 100 km (4,90 €, niveau le plus haut jamais égalé) ;
- le nombre de passagers transportés (2157000 passagers, niveau le plus haut jamais égalé) ;
- le taux d'occupation (56,2 %, niveau le plus haut jamais égalé) ;
- le chiffre d'affaires généré par le service (34287 €, niveau le plus haut jamais égalé) ;
- les recettes par autocar par kilomètres (1,210 €, niveau le plus haut jamais égalé).

Malgré son niveau le plus haut, le nombre d'emplois créés au 3^e trimestre 2017 est de 2282 personnes. Près du ¼ de ces emplois créés sont occupés par des conducteurs. Ces chiffres sont assez éloignés des effets attendus, de l'ordre de 22 000 emplois [41].

3.3 - L'offre et les tarifs

Le trafic de voyageurs sur le réseau ferroviaire français était en diminution en 2013. Ceci peut s'expliquer par l'autorisation de cabotage des liaisons internationales instaurée en 2011. L'effet de substitution entre l'autocar et le covoiturage est confirmé puisque les opérateurs semblent aligner leurs tarifs sur ceux de Blablacar. D'après une étude de France Stratégie [29] sur les premiers mois de libéralisation, les tarifs observés sont parfois inférieurs à ceux du covoiturage et toujours en dessous de ceux du train.

³Réduction de l'offre Eurolines/Isilines de 10 %, arrêt des liaisons saisonnières de Migratour au 4^e trimestre 2016. Arrêt de l'activité de l'opérateur Megabus (8 % de l'offre environ racheté alors par Flixbus) au 1^{er} trimestre 2017

Liaison	Distance	Nombre de compagnies bus	Fréquence quotidienne bus	Prix au kilomètre (en euro)			Temps du trajet		
				Bus*	Covoit.*	Train**	Bus durée mini-maxi	Covoit.	Train
Lyon-Grenoble	112 km	3	≈ 7	0,065	0,063	0,200	1h20-2h00	1h10	1h30
Nantes-Rennes	113 km	3	≈ 8	0,050	0,053	0,180	1h30-2h00	1h25	1h40
Amiens-Rouen	120 km	2	≈ 2	0,039	0,058	0,168	1h30-1h45	1h20	1h15
Paris-Rouen	132 km	3	≈ 12	0,046	0,068	0,098	1h45-2h55	1h45	1h10
Perpignan-Montpellier	157 km	1	≈ 2	0,031	0,064	0,096	2h45	1h40	1h40
Strasbourg-Nancy	160 km	4	≈ 7	0,063	0,063	0,094	2h00-2h30	1h45	1h25
Lille-Paris	225 km	6	≈ 25	0,045	0,067	0,067	2h20-3h45	2h20	1h15
Dijon-Strasbourg	330 km	2	≈ 2	0,053	0,061	0,061	4h15-5h45	3h10	2h00
Toulouse-Clermont-Fd	376 km	1	≈ 2	0,041	0,059	0,129	5h15	3h45	7h30
Lyon-Paris	456 km	6	≈ 32	0,038	0,062	0,064	5h30-7h00	4h15	2h10
Lyon-Bordeaux	555 km	3	≈ 8	0,036	0,065	0,092	7h00-9h00	5h10	6h20
Bordeaux-Nice	802 km	1	≈ 1	0,036	0,060	0,051	11h45	7h15	10h30
Moyenne				0,045	0,062	0,108			

* Prix moyen ; ** Prix minimum.

Source : France Stratégie, relevés de prix entre le 14 décembre 2015 et le 4 janvier 2016 pour des voyages compris entre le 20 décembre et le 11 janvier.

Illustration 6 : Relevé de tarifs de France Stratégie [29] - Source : France Stratégie

Les temps de trajet en covoiturage sont néanmoins inférieurs pour la plupart à ceux de l'autocar. France Stratégie souligne également que la variance inter-compagnie des prix augmente avec le nombre d'opérateurs en concurrence. Les auteurs de cette étude avancent l'hypothèse que la concurrence s'opère via la qualité.

La variance intra-compagnie augmente elle aussi avec le nombre de compagnies en concurrence, ce qui révèle une stratégie de Yield Management accrue. La concurrence a lieu aussi à travers la fréquence des voyages qui augmente aussi avec le nombre d'opérateurs. Toutefois, ce relevé met la lumière sur certaines compagnies qui n'ont pas du tout recours au Yield Management.

Blayac et Bougette [9] ont eux aussi réalisé une étude de tarifs, mais sur une durée beaucoup plus longue (9 mois), afin de tester les hypothèses suivantes :

- la libéralisation du marché de transport de voyageurs par autocars sur les routes existantes induit de nouvelles entrées, laissant envisager des stratégies de tarification agressives ;
- la libéralisation du marché de transport de voyageurs par autocars incite les opérateurs à pratiquer des tarifs plus bas, spécialement quand la concurrence intermodale est forte ;
- la libéralisation du marché de transport de voyageurs par autocars améliore les services (fréquence et confort plus élevés) ;
- la libéralisation du marché de transport de voyageurs par autocars encourage la concurrence intermodale ;
- des stratégies de fusion/acquisition sont appliquées, ce qui consolide le marché.

Les effets de la libéralisation ont été jusqu'à présent encourageants en termes de prix du ticket, de nouvelles entrées, de fréquence et de qualité. Sur les nouvelles liaisons, les opérateurs ont recours initialement à une stratégie de tarification agressive et augmentent ensuite leurs tarifs une fois que les consommateurs sont fidélisés. Pour les liaisons internationales sous cabotage, la libéralisation du marché de transport de voyageurs par autocars a entraîné les résultats attendus notamment sur les lignes Lyon – Turin et Paris – Londres.

Il y a également un effet de frontière : les liaisons pour lesquelles une frontière est traversée ont des tarifs, toutes choses égales par ailleurs, plus élevés [9].

Le système de transport par autocar est basé sur un système de coûts fixes bien plus faibles que le ferroviaire. Cela lui permet de proposer des tarifs assez faibles, dans la même gamme de prix que le covoiturage. Même s'il apporte plus de confort et de sécurité que le covoiturage, les principaux

inconvénients sont liés à son manque de flexibilité, sa vitesse commerciale et sa fréquence réduite sur certaines liaisons.

Le Cerema a réalisé une analyse de l'offre de transport régionale et inter-régionale (y compris les services librement organisés) dans la région Auvergne-Rhône-Alpes en 2016 [36]. Cette étude porte sur :

- 8 origines-destinations sélectionnées dans la région (liaisons de 100 à 400 km) ;
- 3 modes de déplacement : les services librement organisés, les services conventionnés (trains Intercités et TER) et le covoiturage ;
- 5 indicateurs principaux : le nombre de trajets, le temps de trajet, la capacité offerte, la fréquentation et les tarifs.

Les principaux enseignements sont les suivants :

- la capacité totale estimée offerte par les trains est toujours majoritaire, celle des autocars est comparable à celle des trains sur certaines liaisons, à contrario, l'offre en capacité du covoiturage est minoritaire ;
- l'offre en termes de services et de répartition horaire est supérieure pour l'autocar à celle des services conventionnés sur certaines origines-destinations, la répartition est plus régulière pour les trains et très large pour le covoiturage ;
- les tarifs (hors réductions et abonnements) sont toujours inférieurs pour l'autocar et le covoiturage à ceux des services de transport conventionnés (entre 3 et 10 cts/km pour les SLO, 15 et 30 cts/km pour les trains et 3 à 6 cts/km pour le covoiturage) ;
- les tarifs varient peu en fonction de la période de l'année (relevés réalisés en juin, octobre et novembre 2016) ;
- il n'y a pas de classement absolu des trois modes selon le temps de trajet ;
- la ponctualité des cars est correcte ;
- le temps de trajet annoncé pour le covoiturage est souvent sous-estimé.

3.4 - Les usagers

Le profil d'un voyageur par autocar :

L'Arafer a réalisé une enquête [30] auprès de 1 476 usagers des « cars Macron » entre octobre et décembre 2016.

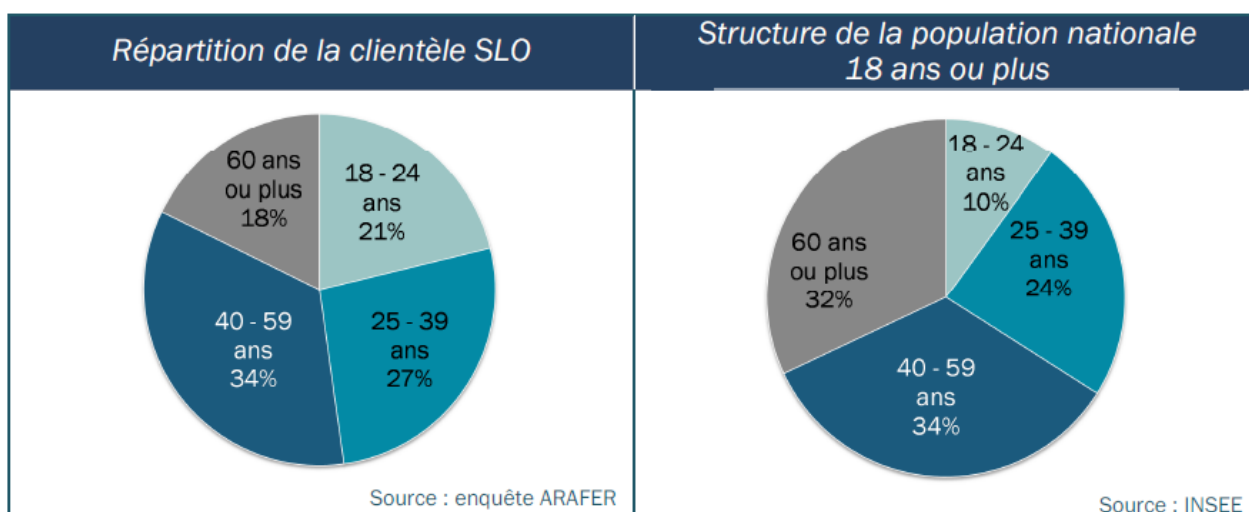


Illustration 7: Répartition par âge des voyageurs de 18 ans ou plus - Source : Arafer

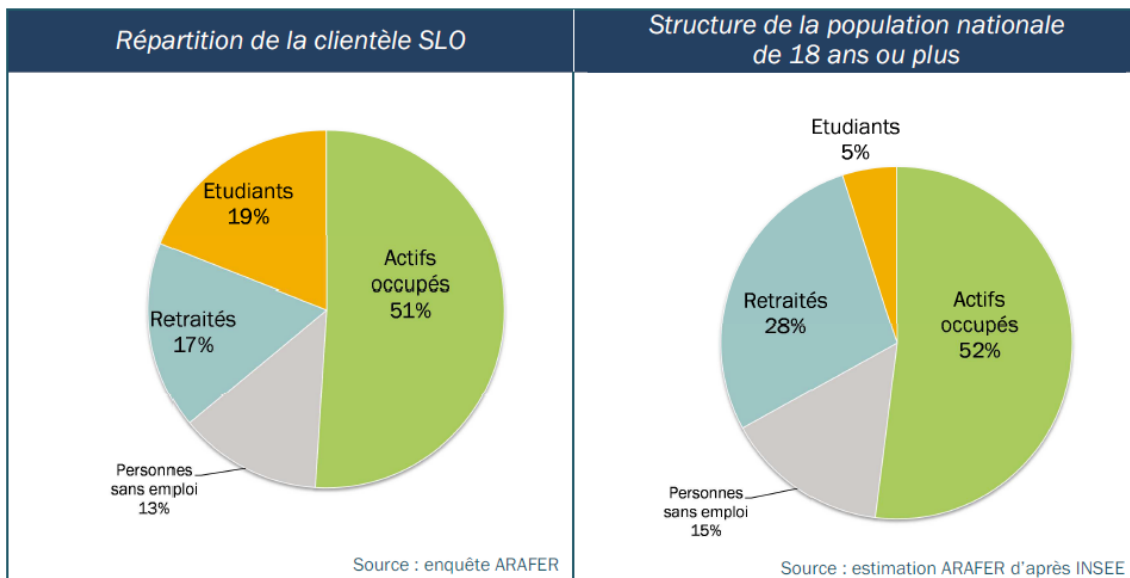


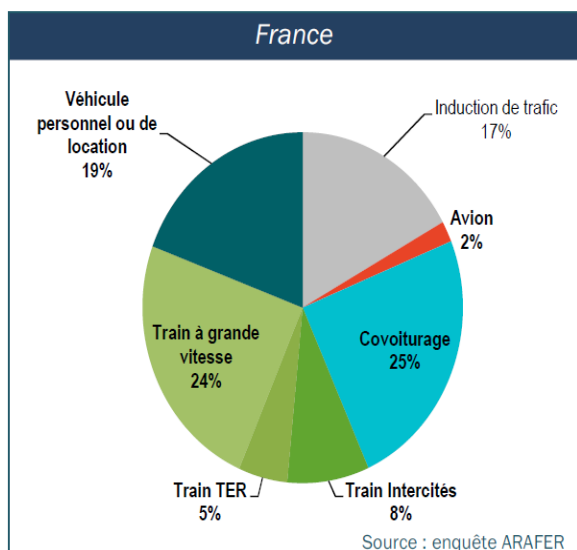
Illustration 8 : Répartition par catégorie socio-professionnelle des voyageurs de 18 ans ou plus - Source: Arafer

Ces graphiques ci-dessus montrent que les moins de 25 ans sont surreprésentés parmi les usagers de l'autocar (SLO, 21 % des usagers de l'autocar contre 10 % de la population nationale) et les plus de 60 ans sont sous-représentés (18 % contre 32 % de la population nationale).

On retrouve cette surreprésentation des plus jeunes dans la répartition par catégorie socio-professionnelle puisque 19 % des interrogés sont étudiants (contre 5 % de la population nationale). De même les retraités sont sous-représentés (17 % contre 28 % de la population nationale). On observe aussi une corrélation entre la part des retraités (17 %) et les utilisateurs de plus de 60 ans (18 %).

Toujours d'après l'enquête réalisée par l'Arafer, 30 % des voyageurs (hors étudiants) déclarent un revenu net mensuel inférieur à 1 500 euros. Les ménages à haut revenu (revenu supérieur à 3 000 euros nets mensuels) sont sous représentés (21 % contre 40 % de la population nationale). Concernant les motivations des voyageurs, 90 % évoquent des motifs non professionnels. 73 % des interrogés voyagent seuls. Plus de 60 % des interrogés jugent le covoiturage plus cher et moins pratique (notamment pour les bagages) que l'autocar.

Le report modal :



Pour les interrogés de l'enquête de l'Arafer, en l'absence de services par autocar longue distance, on aurait la répartition modale suivante :

En l'absence d'autocars Macron, 39 % des interrogés prendraient un transport collectif. Dans ces 39 %, la majorité emprunterait le mode ferroviaire (37 %), dont 24 % le TGV. 44 % utiliseraient la voiture, dont 25 % via le covoiturage. Les autocars « Macron » ont par ailleurs permis à 17 % des personnes interrogées de se déplacer.

Le report modal vers les autocars Macron provient essentiellement du covoiturage et du TGV. Les impacts sur les TET et TER sont assez moindres d'après cette enquête. Elle ne nous renseigne pas non plus sur le type de TGV concerné. D'après des analyses de prix, le TGV « low cost » (IDTGV et Ouigo) serait plus exposé à la

Illustration 9 : Report modal vers l'autocar – Source : Arafer

concurrence des autocars « Macron » que les TGV conventionnels, dont les prix pratiqués sont assez élevés [34].

L'Ademe a également réalisé une enquête [33] auprès de 1 000 usagers. Cette enquête fait partie de l'évaluation de l'impact environnemental du développement du transport par autocar, prévue par l'article 9 de la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques. Le report modal est représenté sur le graphique suivant :

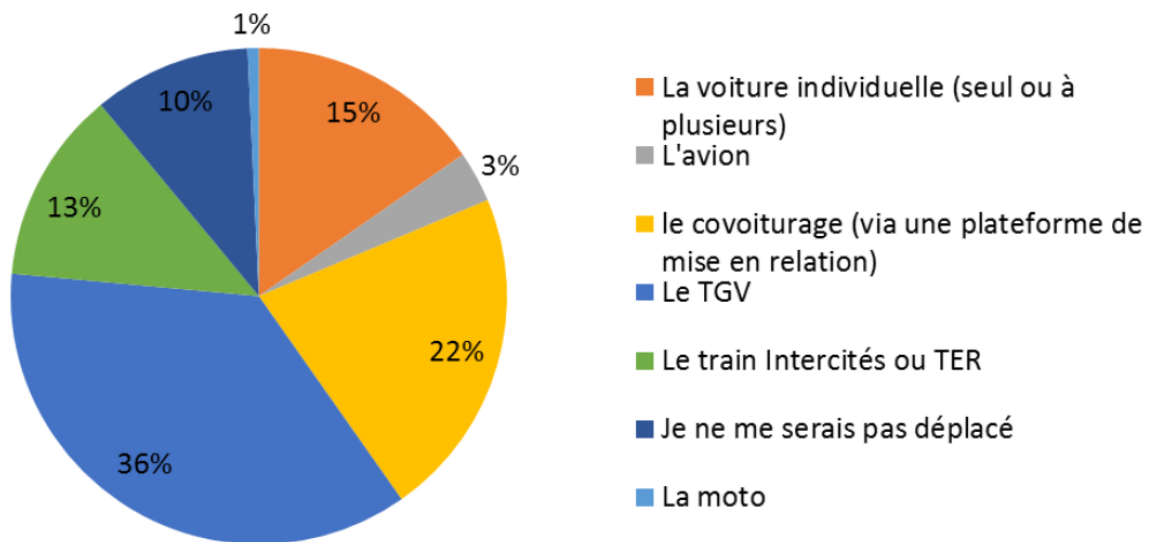


Illustration 10 : Report modal vers l'autocar - Sources: Ademe

D'après cette enquête Ademe, en l'absence d'autocars librement organisés, près d'un passager sur 2 aurait pris les transports collectifs dont 36 % le TGV. 37 % auraient emprunté une voiture particulière (dont 22 % le covoiturage). Ici aussi, les autocars Macron ont permis à des personnes de se déplacer. 10 % ne se seraient pas déplacés si le service par autocar n'existait pas.

Ces deux enquêtes donnent les mêmes tendances. Les nouveaux services par autocars captent des usagers du TGV et du covoiturage. L'analyse de la prévision de l'impact de la libéralisation des services par autocars [41] prévoyait un report modal important de la voiture⁴ vers l'autocar mais aussi du train. Néanmoins, il manque des détails sur le report modal à partir du TGV. L'offre TGV est assez large. Il y a de fortes chances que les autocars Macron attirent une clientèle habituée au Ouigo, notamment sur de courtes liaisons (Paris-Lille ou Lyon-Valence). Les prix pratiqués du TGV sont légèrement plus élevés que l'autocar pour ces liaisons. Autre élément intéressant, les nouveaux voyageurs sont assez nombreux. Ce mode de transport incite donc au voyage.

3.5 - Le confort à bord

Les véhicules utilisés font pour la plupart partie des gammes "grand-tourisme" des constructeurs. Les services à bords, proposés sur les sites des trois principaux opérateurs [20] [21] [22], sont regroupés dans le tableau suivant :

⁴Sans préciser si ce report de la voiture est issu du covoiturage ou de la voiture en tant que conducteur

	Flixbus	Ouibus	Isilines
Réservation / billetterie	En ligne / application pour smartphone ou en points de vente	En ligne sur le site www.voyages-sncf.com , le site Ouibus ou en points de vente	En ligne sur le site www.voyages-sncf.com (partenariat avec la SNCF, Isilines et Ouibus appartiennent tous les deux indirectement à l'État), le site Isilines ou en agence
Wifi gratuit	Oui	Oui, il est néanmoins conseillé de télécharger ses fichiers avant le voyage	Oui, 4G
Prises électriques et/ou USB	Oui	Oui, 220 volts	Oui
Écrans de télévision	Oui, diffusion de films et séries	Oui, voyage en temps réel	Pas d'information
Sièges	Pas d'information	Dossier inclinable, repose-pieds réglable, sièges écartables latéralement	Espacés de 74 cm au minimum, inclinables, avec appuie-tête
Climatisation	Oui	Oui	Oui
Éclairage individuel	Oui	Oui	Oui
WC	Oui	Oui	Oui

Tableau 4 : Confort à bord des autocars par opérateurs

3.6 - Les gares routières

Les infrastructures d'accueil des voyageurs des SLO apparaissent comme inadaptées [18]. Les gares routières sont souvent mal équipées : il n'y a pas toujours de toilettes, ni même de panneaux indiquant les horaires ou simplement la gare routière. Pourtant l'étude de France Stratégie [41] soulignait qu'une des conditions de succès de la libéralisation résidait sur l'accès et le développement de ces gares routières pour permettre un bon fonctionnement des services par autocar. De plus, une enquête réalisée par Flixbus indique que 28 % des voyageurs ne sont pas satisfaits par les gares routières. Une étude réalisée chez Gares & Connexions distingue trois catégories de gares routières existantes :

- niveau 1 : point d'arrêt sur la voie publique sans équipement de confort ;
- niveau 2 : point d'arrêt dans une infrastructure de transport dont la fonction principale n'est pas routière ;
- niveau 3: gare routière adaptée à l'attente des voyageurs avec panneaux d'informations, éventuellement une salle d'attente, etc.

Le business plan des opérateurs ne leur permet pas encore d'avoir des lignes rentables, il est donc difficile aujourd'hui d'exiger des opérateurs qu'ils financent eux-même les gares routières. Certains observateurs, comme Ingrid Mareschal, secrétaire générale de la FNTV, estiment qu'il est encore trop tôt pour construire des gares alors que le marché n'est pas encore stabilisé. Aujourd'hui, tous les cas de figures sont observés : financement par l'opérateur, par les collectivités locales, financement mixte, etc. En attendant, le système D semble suffisant et cette situation ne nuit pas à la croissance de l'activité.

4 - La libéralisation dans les autres pays européens

Ce chapitre est un benchmark sur les pays ayant déjà libéralisé les services de transport de voyageurs par autocar. Nous identifierons les impacts de cette libéralisation au Royaume-Uni, en Norvège et en Allemagne, i.e. de la libéralisation la plus ancienne à la plus récente.

4.1 - Le Royaume-Uni

En 1980, l'ensemble du marché britannique du transport est déréglementé et en particulier, les lignes par autocar pour des trajets supérieurs à 50 km [17][19]. Avec le Transport Act⁵ de 1980, les licences ne sont dorénavant plus requises et le contrôle des prix est supprimé. Les opérateurs doivent simplement enregistrer les services qu'ils proposent avec l'itinéraire, les horaires et les tarifs à leur convenance. En 1985, il n'est plus nécessaire de s'enregistrer pour les services où les usagers sont transportés sur une distance supérieure à 15 miles (environ 24 km). Il existe néanmoins un système où les opérateurs doivent respecter des critères de sécurité pour obtenir une licence leur permettant de déployer des véhicules de transport de passagers : la taille de la flotte est alors spécifiée par la licence. Il existe ainsi des commissaires ayant le pouvoir de réduire le nombre de véhicules de la flotte d'un opérateur ou même de lui retirer sa licence.

L'offre a réagi très rapidement et le volume de déplacements dans les transports collectifs a augmenté dès cette ouverture [25]. Au départ, la National Express, opérateur historique privatisé en 1988, domine le marché via ses sous-traitants. Megabus, marque « *low cost* » de Stagecoach Group, arrive sur le marché en 2003. Il n'y a néanmoins pas de concurrence directe entre ces opérateurs puisqu'ils ne ciblent pas la même demande. Megabus, avec son offre « *low cost* », vise les jeunes voyageurs et les personnes non motorisées, grâce notamment à un système de réservation en ligne. Il opère essentiellement sur les lignes transversales et évite les gares routières fréquentées par la National Express. Des opérateurs indépendants ont fait leur entrée mais n'ont pas survécu longtemps face à la National Express. Cela s'explique en partie par le peu de gares routières existantes et par le fait que certaines appartiennent à la National Express.

Dans le cas britannique, les voyageurs ne sont pas les mêmes selon le mode de transport. Une étude a montré qu'un usager d'autocar attribue une valeur au temps très inférieure (£ 2,40 par heure, soit environ 2,64 €) à celle des usagers du train (£ 4,80 par heure, soit 5,8 € environ) [25]. D'autre part, les usagers du train se déplacent pour leur trajet pendulaire alors que ceux du car voyagent pour leurs loisirs. L'exemple britannique a permis d'observer un effet de substitution très limité entre le train et l'autocar mais relativement important entre la voiture et l'autocar.

En termes de tarifs, dix ans après l'ouverture, le car était pour un même trajet 30 % moins cher en moyenne que le train (jusqu'à 60 % sur certaines lignes). Une étude sur la Midland Main Line⁶ [25] montre que le rail capte 88 % des revenus du transport public contre 8 % pour la National Express. En volume, le car détient une part de 24 % contre 73 % pour le rail.

1980	« Transport Act » : lignes d'autocars de plus de 50 km déréglementées.
1988	Un opérateur domine le marché, la National Express, qui opère sur les lignes radiales.
2003	Arrivée d'un autre opérateur, Megabus, qui opère sur les lignes transversales.

Tableau 5 : Principales étapes de la libéralisation du transport de voyageurs par autocar au Royaume Uni - Source : Cerema

⁵ Loi du Parlement au Royaume-Uni présenté par le gouvernement conservateur de Margaret Thatcher. Elle permet la mise en circulation de services de bus privatisés et déréglementés dans toute la Grande-Bretagne.

⁶ Axe majeur de chemin de fer en Grande Bretagne. Il relie Londres à Leeds et Manchester en passant par Leicester Derby, Nothingam et Sheffield.

4.2 - La Norvège

En Norvège, la dérégulation s'est faite graduellement entre 1998 et 2003 [1] [17]. Avant 1998, les opérateurs de services par autocar devaient prouver qu'ils ne faisaient pas concurrence aux voies ferroviaires afin d'obtenir une licence. Dans les années 1980, les opérateurs ayant des licences dans des comtés voisins ont coopéré afin de proposer un service inter-comté. Ce système a été étendu à partir de 1999 à des régions plus vastes et c'est en 2003 que la réglementation à l'entrée des services entre comtés, a été totalement supprimée.

En Norvège, on utilise le terme « car express » pour désigner les services par autocar à travers au moins deux des 19 comtés norvégiens, sans prendre en considération la longueur de la liaison. Jusqu'en 2012, le marché a été dominé par l'entreprise Nor-Way Bussekspress (NBE), un regroupement de plus de 20 opérateurs, créé bien avant la déréglementation pour desservir des régions sans ligne ferroviaire. NBE ne gère pas de flotte, elle s'occupe uniquement de la commercialisation des services proposés par ses opérateurs. NBE a largement participé à l'essor du transport par autocar grâce à un réseau déjà mis en place avant 1998.

Le nombre de passagers a augmenté dès 1998 (2 millions de passagers en 2000) et doublé suite à la déréglementation totale de 2003 (4,3 millions de passagers) [1]. Le nombre de passagers s'est stabilisé dès 2007 autour des 5,2 millions de passagers. La plupart des usagers des cars express voyagent sur les liaisons les plus courtes (inférieures à 200 km). Cela s'explique par le développement de la marque TIMEkspressen, concept de l'opérateur Nettbuss, qui propose des services à fréquence élevée pour essentiellement assurer des mouvements pendulaires autour des villes norvégiennes les plus grandes. Le nombre d'entreprises sur le marché des services par autocar est passé de 30 à 12 entre 2001 et 2015. Au cours du temps, les petites entreprises ont fusionné ou ont été absorbées par les plus grandes.

Le service des cars express est devenu une activité annexe des opérateurs de bus locaux subventionnés. Ces derniers, suite à la réglementation européenne 1370/2007, appliquée en Norvège en décembre 2009, ont vu leur organisation radicalement changer. En effet, le système de contrats, entre les opérateurs locaux et les collectivités, a été remplacé par un système d'appel d'offres, aboutissant à plusieurs fusions d'entreprises. Jusqu'alors, les services étaient subventionnés par les comtés. Aujourd'hui, tous les opérateurs des services de « cars express » étendent leurs services au niveau local ou sont des filiales d'opérateurs du marché local.

La concurrence intramodale est très faible en Norvège et il est rare d'avoir plus d'un opérateur sur une liaison. En revanche, la concurrence est rude entre les « cars express », le train, les lignes à grande vitesse, l'avion et le ferry. L'arrivée en particulier des compagnies aériennes low-cost a réduit fortement les parts de marché du transport par autocar sur les longs trajets. D'autre part, la crainte initiale que le transport ferroviaire soit fortement touché par la déréglementation du transport par autocar n'était pas fondée, puisque le train a continué à se développer après 2003. Les usagers des autocars sont des nouveaux voyageurs et des automobilistes ayant changé de mode de transport.

Avant 1998	Services par autocar inter comtés et protection du transport ferroviaire.
Après 1998	Services étendus à des régions plus grandes.
Après 2003	Suppression totale de la réglementation des services par autocar.

Tableau 6 : Principales étapes de la libéralisation du transport de voyageurs par autocar en Norvège - Source : Cerema

4.3 - L'Allemagne

Jusqu'au 31 décembre 2012, les services organisés par autocar étaient marginalisés du fait d'un cadre légal très restrictif lié à la *Personenbeförderungsgesetz*⁷ [15].

Cette loi protégeait les lignes ferroviaires détenues par l'État de ses deux concurrents intermodaux : les voitures et les camions. Même si cette loi est ancienne, la *Deutsch Bahn AG* l'a utilisée récemment dans un procès pour empêcher la création d'une ligne d'autocars par la start-up *Yourbus*.

L'élément répressif de cette loi était la section 13(2), car elle interdisait la délivrance de toute licence pour la création d'un service par autocar si ce service pouvait nuire aux intérêts du transport public. Autrement dit, aucune création de service n'était autorisée si l'offre publique existante répondait déjà à toute la demande ou souhaitait elle-même créer des services pour le faire. Avoir protégé ainsi la *Deutsch Bahn (DB)* pendant des années ne lui a pas forcément profité : elle n'a jamais été incitée à augmenter sa productivité et la qualité de ses offres.

Depuis le 1er janvier 2013, une nouvelle section a été ajoutée dans la loi sur le transport allemand de passagers. En effet, la nouvelle section 42a légalise tous les services interurbains par autocar pour des trajets supérieurs ou égaux à 50 km. Si un tel service est mis en place sur une liaison déjà proposée par le train, alors la durée du trajet ne doit pas être inférieure à une heure. Ces conditions ne sont pas obligatoires dans le cas où le service ferroviaire existant est insuffisant ou s'il est peu probable que le nombre d'usagers du train diminue une fois que le service par autocar est créé.

De fin 2012 à 2015, le nombre de lignes a plus que triplé pour atteindre 277 lignes au 31 mars 2017. Le nombre de voyageurs est passé de 3 millions par an à 8 millions fin 2015. Le taux d'occupation a atteint 55 % (un taux supérieur à celui du train qui s'élève à 50,7 %) [15]. On distingue dès 2012, trois catégories de services :

- les lignes radiales (reliquat de la séparation de Berlin Ouest et de l'ex-RFA) sur lesquelles opéraient 4 entreprises (*Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH*, *Autokraft GmbH*, *Haru Reisen OHG* et *Bus-Verkehr-Berlin KG*), qui se sont maintenant regroupées pour créer la *Berlin Linien Bus GmbH*.
- les transferts avec les aéroports (*DB AG* est leader sur ce marché)
- les autres services.

La *DB* (et ses nombreuses filiales) a réagi tardivement à la concurrence qui s'est rapidement emparée du marché, principalement à travers les opérateurs *Mein Fernbus* et *Flixbus*. Ces derniers ont d'ailleurs fusionné en 2015 et détiennent 75 % de parts de marché.

Parmi les autres concurrents, on peut citer *ADAC Postbus* et *Megabus*. De manière générale, il y a eu beaucoup d'entrées et de sorties sur le marché, face à une guerre des prix féroce. Aucun opérateur ne possède sa flotte, son rôle est uniquement de s'occuper de la gestion du réseau, de la tarification et du marketing. Les opérateurs ont pour la plupart recours à des autocaristes régionaux et locaux, qui cherchent à minimiser le risque lié à leurs autres activités (bus scolaire, transport urbain). *Mein Fernbus* et *Flixbus* ont des liaisons qui traversent tout le pays alors que *Postbus* se concentre sur les liaisons interrégionales entre les principaux pôles démographiques. *DB* prévoit de regrouper toutes ses filiales et d'augmenter son offre.

Il n'est pas encore possible [15] d'identifier clairement le report modal sur les liaisons entre villes ou selon le type de consommateurs. Cependant, les deux concurrents de la *DB AG* sur le marché du transport ferroviaire de voyageurs (*InterConnex* et *Hamburg-Köln-Express*) ont cessé leurs activités début 2015. La déréglementation du transport par autocar était la première justification de leur départ.

⁷ Loi sur le transport allemand de passagers de 1935 [15]

Personenbeförderungsgesetz (1935)	Protection du transport ferroviaire.
1^{er} janvier 2013 : ajout de la section 42a	Légalisation des services interurbains par autocar pour des trajets supérieurs ou égaux à 50 km.

Tableau 7 : Principales étapes de la libéralisation du transport de voyageurs par autocar en Allemagne - Source : Cerema

4.4 - Autres pays

En Suède :

Contrairement au réseau norvégien, le réseau suédois est centralisé et n'existait pas avant la déréglementation [17]. La déréglementation suédoise a eu lieu en 1998. Le seuil retenu pour la déréglementation a été de 100 km.

Dix ans après, le marché a été dominé par des opérateurs privés principalement sur des liaisons radiales. Une déréglementation plus vaste des transports a été entreprise en 2012. La concurrence l'a emporté sur la coopération entre opérateurs, ce qui a entraîné la mise en place aujourd'hui d'un réseau essentiellement centré autour de la capitale et assurant difficilement les liaisons entre les autres villes. Du point de vue des usagers de l'autocar, le gain lié à la baisse des tarifs (relativement au train) semble avoir été supérieur à la perte de temps.

En Pologne :

En Pologne [17], avant la loi de 1988, une autorisation temporaire était donnée par le ministère des transports aux opérateurs de transport routier privés pour traverser plus d'une région (voïvodie). L'administration nationale des transports routiers (PKS) a ensuite éclaté en 233 entreprises rachetées pour la plupart par leurs propres employés. Cette situation a fait fuir les investisseurs étrangers (à l'exception de Veolia).

L'entreprise Polski Express (filiale de la National Express) est créée en 1994, pour opérer sur les itinéraires mal desservis par le train. Elle a cependant eu de grosses difficultés financières par la suite. PKS est resté l'opérateur dominant malgré l'arrivée d'opérateurs privés indépendants sur les itinéraires les plus rentables à la fin des années 90. En 1995 a lieu le regroupement de 21 entreprises PKS et d'entreprises privées pour créer Polkus-PKS (qui suit le modèle de Nor-Way Bussekspress). Se pose encore aujourd'hui le problème des liaisons semi-légales et illégales avec les pays voisins de la Pologne, malgré son entrée dans l'Union Européenne.

En Espagne :

Le système espagnol de concessions octroyées par l'administration centrale, de manière exclusive et pour 8 à 20 ans, est un cas unique en Europe [17]. De même, les autorités régionales octroient des concessions de transport interurbain régional par autobus. Dans les deux cas, des appels d'offres sont réalisés.

Entre 1987 et 1990, le système est décentralisé et la nouvelle législation aboutit à 113 concessions en 2007 (qui durent jusqu'en 2018 pour certaines). Les autocaristes sont très nombreux en Espagne et l'autocar est souvent préféré au train. Aucune subvention n'est versée aux opérateurs et ils sont donc tous rentables. Parmi les plus gros, on peut citer la société publique Enatcar, créée en 1988 (reprenant les services d'autocars du transporteur ferroviaire national Renfe) et rachetée ensuite par Alsa (membre d'Eurolines). Alsa est aussi rachetée en 2005 par la National Express.

5 - Les trajectoires possibles des autocars en France

Dans ce chapitre sont envisagées les trajectoires possibles pour la France à partir des enseignements issus du chapitre précédent.

5.1 - Le type de services

Au regard des expériences des différents pays européens (dont la France), il est possible de distinguer deux catégories de services de transport de voyageurs [17] : ceux relevant d'une initiative du marché (majoritairement choisie en Europe) et ceux relevant d'une initiative de l'autorité.

L'initiative du marché signifie que ce sont des agents privés qui proposent spontanément une offre de services de transport. L'initiative de l'autorité signifie que c'est cette dernière qui crée les services et qu'elle peut, soit les fournir elle-même, soit concéder ces services à un opérateur en ayant par exemple recours à un appel d'offres.

Dans la deuxième catégorie, si l'autorité ne prend aucune initiative, il ne peut légalement rien se passer au niveau de l'offre de services. Ces deux initiatives sont synthétisées dans le tableau ci-dessous en fonction des pays étudiés dans le parrainage.

Initiative de l'autorité		Initiative du marché	
Secteur public	Concessions privées	Réglementé	Déréglementé
<i>Anciennement la France</i>	Espagne	<i>Anciennement l'Allemagne</i>	France, Allemagne, Royaume-Uni, Suède, Norvège et Pologne

Tableau 8 : Les catégories de services de transport de voyageurs – Sources : Van De Velde & Cerema

5.2 - Une comparaison entre la France et les pays précédemment étudiés

Les convergences :

La France, la Norvège, l'Allemagne et la Suède ont eu tendance par le passé à protéger l'opérateur historique ferroviaire.

En France, en Norvège et en Suède, la libéralisation du transport de voyageurs s'est faite avec une étape intermédiaire : le cabotage autorisé en France à partir de 2011 et la possibilité en Norvège dès 1998 (en 1999 pour la Suède) d'organiser du transport routier de personnes sur des distances plus grandes (liaisons inter-comtés).

Concernant le nombre d'opérateurs, celui-ci a fortement augmenté à l'ouverture du marché en France, au Royaume-Uni et en Allemagne, puis les opérateurs se sont concentrés. Deux opérateurs dominent en Allemagne et au Royaume-Uni.

Que ce soit en France, en Allemagne en Norvège ou encore en Espagne, les opérateurs de transport sous-traitent partiellement (Oibus) ou totalement (NBE en Norvège) leur lignes de transport à des autocaristes locaux. L'opérateur de transport longue distance supporte juste les coûts liés à la mise en relation entre le service et les clients.

On observe pour le cas de l'Allemagne et de la France, également pour la Norvège et la Suède, la présence d'opérateurs de transport identiques opérant sur les deux pays (Par exemple Flixbus pour la France/Allemagne et Swebus pour la Suède et la Norvège).

La Suède et la France ont retenu une distance inter-arrets de 100 km minimum pour les services d'autocars librement organisés.

Les divergences :

La France est le seul pays étudié où le marché national est divisé entre 3 grands opérateurs. D'autres opérateurs gèrent un réseau local à vocation ciblée (liaison touristique, aéroport...). Pour les autres pays, on remarque un seul grand opérateur ou deux.

Le Royaume-Uni a protégé la National Express, qui est un opérateur national routier et non ferroviaire. Il est le seul pays étudié pour lequel la stratégie était de protéger l'opérateur historique routier. En Allemagne, la libéralisation s'est faite directement sans étape intermédiaire. La Norvège est l'un des rares pays où l'avion « *low-cost* » est en concurrence directe avec les autocars. Le Royaume-Uni est le seul pays pour lequel la libéralisation du service par autocar a été mise en place avant la directive européenne. Cette libéralisation s'est faite en 1980.

Points communs avec la France :

L'analyse des convergences/divergences sur le processus de libéralisation des SLO dans les pays analysés nous permet de voir que la France a plus de points communs avec la Suède et la Norvège. Au delà de ces points communs, les expériences des autres pays européens sont primordiales pour comprendre et prévoir la trajectoire suite à l'ouverture du marché en France. Dans tous ces pays la demande en transport par autocar connaît une augmentation. Toutefois, la France constitue un cas unique et ce, pour deux raisons :

- Le réseau autoroutier et le réseau ferroviaire se superposent ;
- Le système de concession du réseau autoroutier français assure un transport par autocar déjà sûr, rapide et confortable.

L'autocar est plus rapide que le train dans certaines zones accidentées (le Massif Central, la liaison Montpellier/Limoges, etc). Ce dernier point est cependant à relativiser, car la demande est faible dans ces zones et l'autocar serait ici un complément du train, qui y est non viable économiquement.

5.3 - Un bilan en France après deux ans de services

Avant 2011, transport routier de voyageurs longue distance en France était régi par la loi LOTI de 1982. Cette loi ne conférait pas la compétence à un opérateur de transport de mettre en place une ligne de transport routière reliant des villes françaises. Seul le ferroviaire était compétent pour de telles liaisons. La loi sur le cabotage en 2011 a permis aux opérateurs de transport routier de voyageurs de réaliser des arrêts en France, sous condition que la ligne soit en cabotage sur le territoire français.

Quatre ans plus tard, ce sont toutes les communes françaises qui peuvent être desservies par autocar, sous condition de respecter le seuil de 100 km entre deux arrêts. C'est ainsi que d'autres opérateurs ont développé de nouvelles lignes. Aux quatre précités s'ajoutent Isilines ou encore Flixbus pour ne citer que les plus connus.

Depuis cette libéralisation du transport par autocar en août 2015, la majorité des indicateurs qui témoignent de la santé économique de ce nouveau service de transport de voyageurs sont en hausse au 3^e trimestre 2017 et atteignent des niveaux records depuis la mise en place des SLO en août 2015 ([voir annexe 1](#)). Derrière ces chiffres encourageants, deux aspects importants sont à souligner :

- **le développement des gares routières ;**
- **l'impact de la concurrence sur les opérateurs et les voyageurs.**

Le développement des gares routières :

Déjà repérée comme un des critères favorisant la réussite de ce nouveau marché [41] avant la libéralisation par France Stratégie, la situation des gares routières n'a pas évolué. Mal équipées, difficilement localisables (pas de panneaux indiquant les horaires ou simplement la gare routière), France

Stratégie [41] prévoyait également que leur développement serait à la charge des opérateurs. Or, le business plan des opérateurs ne leur permet pas pour le moment d'avoir des lignes rentables. Il est donc difficile de leur demander de financer eux-mêmes les gares routières et points d'arrêts.

Les opérateurs et les voyageurs se sont néanmoins adaptés à cette situation sans que cela nuise au développement du marché, largement facilité par l'expansion d'internet et des services de réservation en ligne. Une conséquence de cette situation est le manque d'intermodalité au niveau des gares routières.

L'impact de la concurrence sur les opérateurs et les voyageurs :

Cette concurrence entre les opérateurs a pour effet d'instaurer une « guerre » sur les prix et sur les liaisons des SLO sous l'arbitrage de l'Arafer, veillant à l'équilibre du service public sur les liaisons infrarégionales. Même si à ce jour, l'offre a fortement augmenté durant les premiers mois, la mise en concurrence a un impact important sur :

- Les différents opérateurs :

Globalement, on assiste dans tous les pays à une tendance à la concentration et/ou à un recours à la sous-traitance. En France, certains opérateurs alors présents en 2015 (voire 2011) ont disparus en 2018. D'autres opérateurs adoptent des stratégies propres afin de résister à la concurrence tels que : Mise en place de contrats de sous-traitance avec des autocaristes locaux, rachat ou franchise avec d'anciens opérateurs, développement de l'offre vers les petites villes, dessertes variables selon la saisonnalité (par exemple, développement de lignes vers les montagnes en hiver et renforcement des fréquences l'été vers les plages).

- Les voyageurs :

Cette concurrence a été salubre pour le porte-feuille des voyageurs en général. Les tarifs ont été nivelés vers le bas, ce qui a eu pour effet de rendre ce mode attractif. En moyenne plus bas que le ferroviaire et même que le covoiturage, certains opérateurs mettent en place des stratégies tarifaires agressives pour attirer plus de passagers à bord.

Ces stratégies sont payantes. On assiste à un report modal important du mode ferroviaire et du covoiturage vers les autocars. Contrairement à ce que l'on pouvait s'attendre, ce mode de transport est plébiscité par les 40-59 ans et 60 ans et plus. Certes moins rapide que le ferroviaire et le covoiturage, ce mode permet d'emporter plus de valises, il est plus confortable que le covoiturage, et bon marché.

En contrepartie, le voyageur a moins de garanties en cas de retard d'annulation.

- Sur les autres modes de transport (report modal) :

Le report modal du covoiturage vers les autocars ainsi que du TGV vers l'autocar est important. Face à cette perte de clientèle, le covoiturage et les modes ferrés s'adaptent. Un an après la loi sur le cabotage pour les autocars, la SNCF lance sa première ligne de train « *low cost* » sous le nom de Ouigo en 2013 sur l'axe Paris – Lyon – Marseille/Montpellier. Une ligne stratégique qui relie les trois plus grandes villes de France et des villes proche de la mer et ses loisirs. En 2017, ce sont près de 5 lignes Ouigo qui existent aujourd'hui reliant les quatre coins de la France afin d'attirer son ancienne clientèle sur le ferroviaire. Les tarifs de l'autocar sont davantage alignés sur celui du covoiturage. Alors que beaucoup craignaient que seul le train soit touché par cette libéralisation, on remarque que le covoiturage n'est pas épargné comme en témoignent les chiffres de report modal.

Le covoiturage a également réagi à la libéralisation des autocars. Avant cette dérégulation, l'autocar n'était pas une menace pour le covoiturage puisque ce dernier était moins cher, mais ce n'est plus le cas aujourd'hui ([voir chapitre 6](#), [9][29]). Ainsi, Blablacar a lancé une opération Vavacances à l'été 2017 permettant aux conducteurs de proposer une place à un tarif unique de 5 euros quel que soit la liaison. Cette opération valorise le conducteur qui propose des places pas chères et lui donnant le sentiment d'aider un passager. Via cette opération, l'opérateur de covoiturage tente de fidéliser une clientèle.

Dans une étude sur le covoiturage longue distance du Cerema [34], les modes Ouigo, covoiturage et autocar avant 2015 sont plus accessibles aux valeurs du temps les plus faibles. Une étude de France Stratégie de juillet 2017 [39] réalise le même constat pour le covoiturage et l'autocar après la libéralisation.

Au vu des enquêtes réalisées sur le report modal, et les études pré-citées ci-dessus, le TGV et le covoiturage sont les deux principaux modes de transport concurrents de l'autocar [30][33]. Fort de ce constat, nous allons par la suite réaliser une analyse comparative entre le covoiturage, le TGV et l'autocar en intégrant également les services de train « *low cost* ».

Cela nous permettra de comprendre les raisons d'une concurrence entre ces modes de transport.



Illustration 11: Photo Porte maillot (Sources - Cerema)

6 - Étude de cas : l'autocar, pour quel profil d'utilisateur ?

L'objectif de ce chapitre est d'analyser les tarifs des autocars afin de comprendre pourquoi un tel report modal du TGV et du covoiturage vers l'autocar est observé. Dans un premier temps, nous analyserons à partir d'un relevé de tarifs pour un même jour, les stratégies de Yield Management des différents transporteurs et opérateurs uniquement sur les tarifs. Ensuite, à partir d'un relevé sur trois liaisons pendant un mois, nous comparerons les tarifs, fréquences journalières et durées de trajet des quatre modes de transport (Ouigo, TGV, autocar et covoiturage). Enfin, nous identifierons les principales différences dans les services proposés par chaque mode.

6.1 - Analyse du Yield Management 14, 7 et 3 jours avant le départ

Objectif de l'analyse :

Une étude Cerema sur le covoiturage [34], nous montre que l'autocar était plus cher que le covoiturage, mais moins cher que les transports ferrés en 2015, avant l'apparition des services par autocar librement organisés. L'objectif de cette analyse est de voir, si en 2017, après la libéralisation des services par autocars nous pouvons dresser un constat similaire à 2015.

Sélection des lignes :

Nous reprenons les lignes sur lesquelles des relevés ont été effectués pour une étude sur le covoiturage [34], de manière à comparer ces résultats avec les nôtres. Ces lignes sont :

- Paris – Lille et Lille – Paris ;
- Paris – Lyon et Lyon – Paris ;
- Paris – Strasbourg et Strasbourg – Paris ;
- Paris – Montpellier et Montpellier – Paris ;
- Lyon – Lille et Lille – Lyon ;
- Lyon – Montpellier et Montpellier – Lyon.

Méthodologie :

Nous reprenons la même méthodologie que les relevés issus de l'étude sur le covoiturage [34]. A savoir, un relevé 14 jours, 7 jours et 3 jours avant le départ (le vendredi 16 juin 2017⁸). Ne sont pris en compte que les trajets avec au plus une correspondance et les prix minimaux standards⁹ (hors promotion). Les relevés effectués pour l'étude sur le covoiturage concernaient un départ le vendredi 19 juin 2015.

Trajet		Route			Ferroviaire		
Origine	Destination	Autocar (2015)	Autocar	Covoiturage	Ouigo	IDTGV	TGV
Paris	Lille	↗	=	↘	=		↗
Lille	Paris	↗	↗	↘	=		↗
Lyon	Lille	=	↗	↗	=		↗
Lille	Lyon		↗	↗	↗		↗
Lyon	Montpellier	=	↗	↗	↗		↗
Montpellier	Lyon	↗	↗	=	=		↗
Lyon	Paris	↗	↗	↘	=	=	↘
Paris	Lyon	↗	↗	↕	=	↗	↗
Strasbourg	Paris		=	↘			↗
Paris	Strasbourg	↗	↗	↕			↗
Montpellier	Paris	=	↕	↘	=	↗	↗
Paris	Montpellier	↘	↕	↘	=	↗	↗

- ↗ augmentation de J-14 à J-3
- ↘ diminution de J-14 à J-3
- = pas de variation
- ↕ diminution puis augmentation de J-14 à J-3
- ↗ augmentation puis diminution de J-14 à J-3

Illustration 12: Evolution des tarifs des modes de transport collectifs interurbains 14, 7 et 3 jours avant le départ

⁸La date du vendredi 16 juin a été retenue pour faciliter les comparaisons avec celles de 2015, (même période).

⁹ Les prix maximaux sont difficilement exploitables, en particulier pour le covoiturage où les amplitudes de prix sont les plus grandes, c'est pourquoi nous ne relevons que les prix minimaux. Par ailleurs l'étude sur le covoiturage [34] exploitait uniquement les prix minimaux. Pour le TGV seul les tarifs seconde classe sont pris en compte.

Enseignements de cette analyse :

Cette analyse nous a permis de voir que le TGV est le mode de transport le plus cher sur 11 des 12 liaisons étudiées. En revanche, l'autocar est le mode de transport le moins cher sur 10 des 12 liaisons étudiées ([annexe 3](#)).

- Les cas où le prix des transports augmente avec l'approche du jour du départ : Fréquents pour le TGV, l'iDTGV et l'autocar dans une moindre mesure, l'utilisateur est donc incité à acheter en avance son billet pour ces modes de transport. Cette incitation existe mais est moins forte pour l'autocar, car les augmentations de tarifs observées en [annexe 3](#) sont plus faibles. Pour l'autocar, on observe entre 2 € et 9 € de différence entre J -14 et J -3 et pour le TGV on observe 3 € et 39 € de différence.
- Les cas où le prix des transports baisse avec l'approche du départ : Le covoiturage : C'est en partie ce qui rend ce mode attractif, même si au final, c'est l'autocar qui est pour la majorité des liaisons étudiées ici, moins cher que le covoiturage.
- Les cas où les tarifs 14 à 3 jours avant le départ sont plutôt stables : Le Ouigo : L'impact de la période de l'année et des liaisons choisies ont sans doute également un effet.

Il y a deux ans, l'autocar était :

- 1,5 fois plus cher sur les liaisons Lyon – Lille et Paris – Lyon ;
- 1,5 fois plus cher sur les liaisons Lyon – Montpellier, Montpellier – Lyon, Lyon – Paris et Montpellier – Paris ;
- deux fois plus cher sur la liaison Paris – Strasbourg ;
- trois fois plus cher sur les liaisons Paris – Lille et Lille – Paris.

D'après cette analyse, du point de vue de l'utilisateur, renoncer au covoiturage au profit de l'autocar signifie pour la majorité des cas un prix minimal moins élevé. Cela implique souvent de réserver son billet au moins deux semaines en avance pour bénéficier du meilleur prix. Renoncer au TGV au profit de l'autocar signifie pour l'utilisateur qu'il n'aura pas à subir des variations de prix aussi fortes (voir les variations brutes en [annexe 3](#)).

6.2 - Comparaison des tarifs, fréquences journalières et durées de trajet entre le TGV, le covoiturage et l'autocar

Objectif de l'analyse :

Cette analyse s'appuie sur une méthode développée par Blayac et Bougette [9] pour évaluer l'impact de la libéralisation des services par autocars en France sur l'offre. L'objectif était d'analyser les tarifs de l'autocar avant et après la libéralisation du marché entre le 20 août 2015 et le 9 juin 2016.

Dans cette période, pour chacune des lignes étudiées un relevé hebdomadaire a été effectué sur les tarifs, la fréquence et le temps de trajet en autobus pour chaque opérateur. Ces relevés ont été effectués 3 jours avant le jeudi de chaque semaine (le lundi). Cette méthode a été appliquée non seulement aux autocars mais aussi au train et au covoiturage afin d'évaluer une éventuelle concurrence au niveau des prix.

Sélection des lignes :

Nos critères de sélection des origines-destinations sont différents de ceux de l'étude faite par Blayac et Bougette [9]. Le but de cette étude n'est pas d'analyser les tarifs de l'autocar avant et après la libéralisation du marché. Ainsi, il n'est pas nécessaire d'avoir des lignes existantes avant 2015 d'une part et de nouvelles liaisons d'autres part. Toutefois, nous souhaitons avoir au moins une ligne radiale et une

ligne transversale sur lesquelles les trois modes de transport cités plus haut étaient présents avec en plus, une offre « *low cost* » de TGV (Ouigo et/ou iDTGV).

Nous avons donc choisi une ligne radiale à l'ouest, Bordeaux – Paris et une ligne radiale à l'est, Paris-Lyon. Enfin, nous avons choisi une ligne transversale, Montpellier – Lyon. Nous voulions aussi une ligne courte (300 km : Montpellier – Lyon), moyenne (500 km : Paris – Lyon) et longue distance (600 km : Bordeaux – Paris). Nous avons été confortés dans ce choix grâce à l'article du CGDD [38], révélant que la distance moyenne parcourue par les Français en train, en voiture et en autocar est respectivement de 420 kilomètres, 298 kilomètres et 460 kilomètres en 2009.

France Stratégie et Blayac & Bougette [9][29] suggèrent de faire un relevé de tarifs sur les liaisons de moins de 100 kilomètres. Cependant, l'enquête réalisée par l'Arafer [30] sur la demande de transport montre que plus de 86 % des interrogés utilisent l'autocar pour des distances supérieures à 150 kilomètres.

Méthode de récolte des données :

Pendant cinq semaines (du 15 juin au 17 juillet 2017), nous avons relevé chaque lundi pour le jeudi suivant :

- les tarifs ;
- la fréquence ;
- la durée du trajet sur les liaisons précédemment citées, pour l'autocar, le TGV et Blablacar.

Les tarifs relevés sont des tarifs standards pour un trajet direct, sans promotion et sans abonnement ni réduction. Ces relevés ont été effectués sur les sites de réservation des opérateurs et transporteurs, mais également sur le site de comparaison de tarifs busradar.¹⁰ Les tarifs relevés pour le TGV ne concernent que la seconde classe.

Nous n'avons pas pris en compte les opérateurs étrangers comme Eurolines et Alsa pour éviter ce que Blayac et Bougette appellent l'effet de frontière (le prix augmente quand une frontière est franchie sur la ligne).

Méthodologie :

Pour chaque liaison et chaque mode de transport, le Revenu Moyen par Voyageur-kilomètre (RMVK) a été calculé. Ce revenu moyen par kilomètre correspond au tarif moyen du trajet avec un mode de transport. La formule utilisée est celle de Blayac et Bougette :

$$RMVK_j = \frac{\sum_{i=1}^p \left(\frac{Fréquence_{ij} \times Prix_{ij}}{Distance_j} \right)}{\sum_{i=1}^p Fréquence_{ij}} \quad \text{avec } j \text{ la liaison et } i \text{ un opérateur.}$$

Ensuite le RMVK de chaque mode est comparé l'un à l'autre.

¹⁰ En comparant directement avec les sites des opérateurs, il s'est avéré que tous les trajets proposés par autocar n'étaient pas référencés sur ce site. Nous l'avons donc uniquement utilisé pour le covoiturage, car les durées de trajet étaient plus facilement accessibles.

Résultats :

La liaison Paris – Lyon :

	TGV		Ouigo		Autocar		Covoiturage	
	Moyenne	Ecart-type	Moyenne	Ecart-type	Moyenne	Ecart-type	Moyenne	Ecart-type
RMVK (€/voy.km)	0,224	0,007	0,104	0,042	0,061	0,024	0,068	0,004
Fréquence	17	5,7	3,4	0,5	30,4	4,2	67,2	34,9
Durée trajet (min.)	119	0,0	106,8	2,5	375,1	2,6	309	10,7

Illustration 13: Revenu Moyen Voyageurs kilomètre sur du Paris - Lyon

La liaison Bordeaux – Paris :

	TGV		iDTGV		Autocar		Covoiturage		Ouigo	
	Moyenne	Ecart-type	Moyenne	Ecart-type	Moyenne	Ecart-type	Moyenne	Ecart-type	Moyenne	Ecart-type
RMVK (€/voy.km)	0,158	0,018	0,087	0,017	0,045	0,005	0,066	0,001	0,031	0,015
Fréquence	25	4,5	5	0	10	1,7	27	7,2	2	0
Durée trajet (min.)	180	36,0	200	1,7	495	2,3	391	14,0	130	0

Illustration 14: Revenu Moyen Voyageurs kilomètre sur du Bordeaux - Paris

La liaison Montpellier – Lyon :

	TGV		Ouigo		Autocar		Covoiturage	
	Moyenne	Ecart-type	Moyenne	Ecart-type	Moyenne	Ecart-type	Moyenne	Ecart-type
RMVK (€/voy.km)	0,151	0,004	0,083	0,060	0,048	0,007	0,066	0,001
Fréquence	12	2,6	1	0	5	0,6	24	2,5
Durée trajet (min.)	112	0,6	103	6,4	263	11,1	211	3,1

Illustration 15: Revenu Moyen Voyageurs kilomètre sur du Montpellier - Lyon

Enseignements de cette analyse :

- En termes de tarifs : Le covoiturage est toujours plus cher que l'autocar même si l'écart n'est pas le même selon les liaisons. Le positionnement du Ouigo n'est pas le même pour chaque liaison. Ce mode est parfois plus ou moins cher que l'autocar et le covoiturage. Pour la liaison Paris-Bordeaux, le Ouigo est le mode le moins cher : Cette offre est récente sur cette liaison cela fait sans doute partie d'une stratégie de fidélisation de la clientèle.
- En termes de vitesse : il est clair que le TGV, le Ouigo et l'iDTGV sont beaucoup plus rapides que l'autocar. Ceci est vrai pour le covoiturage même si les écarts de durée de trajet avec l'autocar sont moindres. Le Ouigo apparaît plus rapide que le TGV, mais ce résultat est à relativiser ; en effet, le Ouigo dessert des gares excentrées. Cela nécessite un déplacement assez lointain de ses voyageurs, ce qui peut constituer un frein à son utilisation pour des usagers ayant des valeurs du temps élevées.

Il ne faut pas non plus se limiter à la comparaison des fréquences journalières. Cette dernière permet d'apprécier la plus ou moins grande répartition des trajets sur une journée mais ne donne pas d'information sur la capacité de chaque mode. Même si nous n'avons pas obtenu de données précises sur la capacité (qui dépend du nombre de rames pour le TGV), il est facile d'imaginer que le covoiturage avec une capacité d'environ 5 places et une fréquence journalière de 25 trajets par exemple, soit 125 places, ne pèse pas lourd face au Ouigo et sa capacité de 1 200 places environ pour deux rames.

Il est à noter que même en considérant les cartes d'abonnement ou les réductions proposées par la SNCF et qui ne concernent pas le Ouigo ou l'iDTGV (ex : carte 12 -27 ans à 50 euros/an pour une réduction des prix de 30 %), l'autocar reste largement moins cher que le TGV.

Du point de vue de l'utilisateur, renoncer au TGV au profit de l'autocar implique des prix beaucoup plus faibles, mais des durées de trajet plus longues. Renoncer au covoiturage au profit de l'autocar implique des prix plus faibles et des durées de trajet plus longues. À noter qu'en pratique, avoir recours au covoiturage signifie faire des détours pour déposer ses passagers en tant que conducteur, ou « subir » les arrêts en cours de parcours pour les passagers. Ces aspects ne sont pas pris en compte dans les temps de trajet indiqués (et utilisés dans cette analyse). In fine, la différence entre les durées de trajet de ces deux modes n'est peut être pas aussi importante qu'elle n'y paraît.

6.3 - Analyse des critères de décision de l'utilisateur

Au vu de l'enquête réalisée auprès des usagers par l'Arafer et des avis publiés sur les sites de réservation en ligne, nous avons retenu six principaux critères de décision pour un voyageur, en dehors du tarif, de la fréquence journalière et de la durée du trajet :

- le confort à bord ;
- les bagages ;
- la réservation ;
- la sécurité ;
- l'accès aux gares, leurs équipements, les informations à bord et à quai et l'intermodalité ;
- l'impact environnemental.

Pour chaque mode de transport étudié (autocar, covoiturage, TGV, TGV « low cost »), nous avons comparé chaque critère. Pour certains, la comparaison s'est faite à partir d'observations sur les 3 lignes étudiées dans la [section 6.2](#). Les critères suivants n'ont pas été pris en compte :

- la propreté : critère subjectif et difficile à mesurer ;
- les équipements de sécurité : il est difficile de classer les modes de transport selon ce critère d'autant que les équipements obligatoires ne sont pas les mêmes selon le mode de transport ;
- les réductions et les abonnements : ce critère est déjà pris en compte par l'utilisateur quand il compare les tarifs ;
- la ponctualité (taux de retard et d'annulation) : données manquantes sur le covoiturage et l'autocar ;
- l'esprit convivial : certaines personnes préfèrent le covoiturage parce qu'il leur permet de faire de nouvelles rencontres. Il nous est cependant difficile d'intégrer ce paramètre subjectif dans notre étude, et d'en déduire un classement des modes de transport.

Le détail de l'analyse des 6 critères choisis est disponible [en annexe 5](#). Le tableau suivant résume les gains et les pertes d'un voyageur quand celui-ci préfère l'autocar aux autres modes de transport :

Ancien mode	Nouveau mode	Gains	Pertes
Covoiturage	Autocar	Plus écologique Sécurité Déchargé de l'organisation du trajet Espaces assis Bagages transportables Moins cher Services à bord Toilettes à bord	Vitesse commerciale Flexibilité Réservation en avance (moins cher)
TGV	Autocar	Bagages transportables Moins cher Pas obligé de s'y prendre en avance	Vitesse commerciale Se déplacer à bord Espaces assis Flexibilité dans les réservations Informations sur le trajet (retard...) Écologique
Ouigo	Autocar	Fréquence Plus de bagages transportables Services à bord Flexibilité dans les réservations	Vitesse commerciale Se déplacer à bord Informations sur le trajet (retard...) Écologique

Tableau 9 : Gains et pertes de l'abandon de l'ancien mode de déplacement pour l'autocar

Un usager qui choisit l'autocar au détriment du covoiturage renonce à un gain de temps (certes moindre que celui du TGV, [voir section 6.2](#)) et à la flexibilité liée à son trajet et au choix du lieu d'arrêt¹¹. Il dispose cependant de plus d'espace assis, de WC et de services à bord. Il utilise un mode de transport plus propre et statistiquement plus sûr. Il est déchargé de l'organisation du voyage, peut emporter davantage de bagages et paye surtout son voyage moins cher.

Un usager qui choisit l'autocar au détriment du TGV renonce à la vitesse de ce dernier, aux informations sur son voyage, à la liberté de se déplacer à bord, au choix de sa place, à la flexibilité liée à la réservation (échange et annulation) et à utiliser un mode de transport plus propre. Il peut cependant emporter plus de bagages, n'a pas à s'y prendre aussi tôt pour réserver son titre et paye surtout son voyage moins cher.

Un usager qui choisit l'autocar au détriment du Ouigo renonce comme pour le TGV à la vitesse, aux informations sur son voyage, à la liberté de se déplacer à bord et à utiliser un mode de transport plus propre. En contre partie, il bénéficie d'un plus large choix d'horaires et davantage de services à bord. Il peut également emporter plus de bagages et peut modifier ou annuler sa réservation à moindres frais.

¹¹ Cette notion du choix d'arrêt paraît comme imposée de prime abord lorsque l'on fait du covoiturage en tant que passager, mais dans les faits, covoitureurs et covoiturés s'arrangent pour trouver un arrêt de dépose ou appariement qui arrangent les deux parties. In fine, le panel de choix est plus large pour un passager qui covoiture que pour un passager de l'autocar.

7 - Conclusion

Après deux années d'existence des Services Librement Organisés par autocar, en France, nous pouvons retenir les points suivants :

- **La situation des SLO par autocar n'est pas encore stabilisée.**

Contrairement à l'Allemagne, la situation en France est encore mouvante. Le nombre d'opérateurs n'est pas stable (3 nouveaux entrants au 3^e trimestre 2017), de même pour le nombre de lignes. Au-delà des lignes saisonnières, le nombre de villes desservies varie encore.

- **La France possède de nombreux points communs avec la Suède et la Norvège.**

Ce point se vérifie plus particulièrement dans le processus de libéralisation du transport routier de personnes par autocars. Bien qu'ils l'aient fait plus tôt que la France, une analyse de l'évolution des tarifs en Norvège et en Suède comparativement à la France reste à faire. Elle permettrait, a priori, de mettre en évidence les points communs existants et d'entrevoir la trajectoire possible des Services Librement Organisés en France.

- **La guerre des prix entre les opérateurs entraîne une baisse des tarifs pour les voyageurs.**

Cette stratégie a eu pour effet de concentrer le nombre des opérateurs majeurs (passés de 5 à 3), mais aussi de favoriser un report modal important du ferroviaire et du covoiturage vers les SLO.

- **Un report modal pas seulement économique.**

L'aspect économique n'est pas l'unique raison du report modal vers l'autocar. D'autres raisons comme le confort à bord ou le volume de bagages transportables peuvent entrer en compte, notamment pour le report modal du covoiturage vers l'autocar. En revanche, le report modal du TGV vers l'autocar est majoritairement économique.

- **Un arbitrage sur le choix des dessertes ne faisant pas toujours l'unanimité.**

La loi Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) et l'agrandissement des régions, ont dotés celles-ci des compétences de transport routier et ferroviaire de voyageurs. Il arrive souvent que les TER et cars TER opèrent sur les mêmes lignes que les SLO, ce qui peut aboutir à une situation de concurrence. Dans son rôle d'autorité de régulation, l'Afafer peut se retrouver dans une position où la contestation devient de plus en plus importante, pouvant aller jusqu'à remettre en cause les résultats de ses analyses. L'Arafer a donc un rôle à jouer, notamment pour mieux définir les critères d'analyse des situations de concurrence, auprès des acteurs des collectivités territoriales.

- **La question des gares routières et des arrêts.**

La consultation du registre des gares routières des SLO montre des niveaux d'équipement assez bas et qui n'ont pas évolués depuis l'ouverture des SLO :

- 88 % des gares routières du registre sont intermodales (proche des Transports Collectifs Urbains) ;
- 78 % sont accessibles 24h/24 ;
- les autres équipements (Informations en temps réel, billetterie, salle d'attente, toilettes voyageurs, distributeurs de boissons, accès wifi, salle de repos) ont un taux de pénétration inférieur à 50 %.

Par ailleurs, il peut arriver que les SLO décident sans concertation avec l'AO des lieux de leurs arrêts. Ainsi, certains arrêts des SLO se situent dans des zones où il n'existe aucun mode de transport collectif à proximité pour relier la ville sensée être desservie. L'absence d'intermodalité SLO/TC au premier et/ou dernier maillon de la chaîne de transport des voyageurs utilisant les SLO reste préoccupante. Cette configuration est assez fréquente pour la desserte des villes de moins de 30 000 habitants.

Néanmoins, les opérateurs et les voyageurs semblent s'être adaptés à cette situation sans que cela nuise au développement du marché, largement facilité par l'expansion d'internet et des services de réservation en ligne.

8 - Annexes

Annexe 1 : Bilan des premiers trimestres (source : bilans de l'Arafer [5][6][7][8])

Année		2015	2016			
Ligne	Critères	3e et 4e trimestres 2015	1er trimestre 2016	2e trimestre 2016	3e trimestre 2016	4e trimestre 2016
1	Villes françaises desservies / villes desservies par au moins 2 opérateurs	-	150 / 68	193 / 89	208 / 90	180 / 90
2	nombre de liaisons commercialisées	653	791	859	1014	985
3	Nombre de passagers transportés	771 000	1 081 000	1 502 000	1 995 000	1 563 000
4	Emplois directs ou indirects (effectif)	900	1 200	1 350	1 400	2 085
5	Dont : part conducteurs	69 %	81 %	83 %	83 %	87 %
6	Recette moyenne / passager pour 100 km (€ HT)	3,20 €	3,30 €	3,70 €	4,00 €	4,70 €
7	Taux moyen d'occupation	31,00%	30,20%	40,70%	46,60%	36,10%
8	CA (€)	9267 €	12185 €	18952 €	27673 €	24312 €
9	Recettes moyenne en € par autocar.km	-	0,459	0,729	0,880	0,838
Année		2017				
Ligne	Critères	1er trimestre 2017	2e trimestre 2017	3e trimestre 2017		
1	Villes françaises desservies / villes desservies par au moins 2 opérateurs	204 / 97	208 / 97	270 / 141		
2	nombre de liaisons commercialisées	1073	1085	1603		
3	Nombre de passagers transportés	1 353 000	1 652 000	2 157 000		
4	Emplois directs ou indirects (effectif)	2057	2166	2 282		
5	Dont : part conducteurs	86 %	86 %	86 %		
6	Recette moyenne / passager pour 100 km (€ HT)	4,30 €	4,80 €	4,90 €		
7	Taux moyen d'occupation	44,00%	44,70%	56,20%		
8	CA (€)	18 650 €	25 688 €	34 287 €		
9	Recettes moyenne en € par autocar.km	0,870	1,079	1,210		

Tableau 10: Les chiffres clés des neuf premiers trimestres - Source : Arafer

Le tableau 10 met en évidence :

- une augmentation du nombre de villes françaises desservies depuis l'ouverture à la concurrence en 2015 et le 3^e trimestre de 2017 (lignes 1). Le 4^e trimestre 2016 a été la seule période où le nombre de lignes connaît une baisse par rapport au trimestre précédent ;
- le nombre de liaisons commercialisées est en hausse depuis 2015 jusqu'au 3^e trimestre 2017 (lignes 2). Le nombre de lignes commercialisées le 4^e trimestre 2016 connaît une baisse ;

- une augmentation du nombre de passagers transportés depuis l'ouverture à la concurrence entre 2015 et le 3^e trimestre de 2017 (lignes 3). Depuis le 4^e trimestre 2016, on observe une baisse de la fréquentation. Après deux trimestres en baisse le 2^e trimestre 2017 voit le nombre de passagers transporter remonter ;
- une augmentation du nombre d'emplois créés de 2015 à 2017. Cette tendance masque le léger recul du nombre d'emplois entre le dernier trimestre 2016 et le 1^{er} trimestre 2017 (lignes 4) ;
- une part conducteurs toujours majoritaire dans les emplois direct et indirects créés par les nouveaux services par autocars (lignes 5) ;
- une augmentation des recettes par passagers (lignes 6) entre 2015 et le 2^e trimestre 2017. Cette évolution générale cache une baisse légère entre le 4^e trimestre 2016 et le 1^{er} trimestre 2017, sur les recettes moyennes par passagers ;
- un taux d'occupation plus important en 2017 comparativement à l'année 2015 (lignes 7) ;
- comme le taux d'occupation, le chiffre d'affaire généré par les opérateurs (lignes 8) est en hausse entre 2015 et 2017 ;
- les recettes moyennes par autocar entre 2015 et 2017 sont en hausse. On observe une légère baisse des recettes moyennes au 4^e trimestre 2016 (lignes 10).

	villes	3 ^{ème} et 4 ^{ème} trimestres 2015			1 ^{er} trimestre 2016			2 ^{ème} trimestre 2016		
		En %	En nombre	Taux de couverture	En %	En nombre	Taux de couverture	En %	En nombre	Taux de couverture
1	Moins de 10 000	18,00 %	25	0,10%	17,00%	25	0,10%	28,87%	55	0,10%
2	Entre 10 000 et 50 000	35,00 %	48	6,10%	40,00%	60	7,6 %	40,93%	78	10,00%
3	Entre 50 000 et 100 000	21,00 %	29	39,20%	20,67%	31	41,90%	16,58%	31	43,20%
4	Entre 100 000 et 400 000	22,00 %	30	85,70%	20,00%	30	85,70%	15,54%	29	85,70%
5	Plus de 400 000 (Paris, Marseille, Lyon et Toulouse)	3,00%	4	100,00%	3,00%	4	100,00%	2,00%	4	100,00%
6	Total	-	-	0,40%	-	-	0,40%	-	-	0,50%

Tableau 11: Répartition des villes desservies pour les 4 premiers trimestres - Source : Arafer

Ce tableau nous permet de voir :

- globalement, **une augmentation du nombre de villes de moins de 100 000 habitants desservies par les nouveaux services par autocars ;**
- **une stabilité pour les villes de plus de 400 000 habitants desservies par le nouveau service par autocars (ligne 5) ;**
- **une légère décroissance du nombre de villes entre 10 000 et 400000 habitants desservies par autocar (Lignes 3 et 4) entre le 1^{er} trimestre et le 2^e trimestre.** On observe le phénomène inverse pour les villes de moins de 10 000 habitants ;
- **une augmentation du taux de couverture du service par autocars depuis 2015 (ligne 6) ;**
- **une augmentation du taux de couverture du service par autocars depuis 2015 pour les villes de plus de 100 000 habitants (ligne 3) ;**
- **un taux de couverture de 100 % pour les lignes desservant les villes de plus de 400 000 habitants (ligne 5) et un taux de couverture inférieur à 50 % pour les villes de moins e 100 000 habitants (ligne 1, 2 et 3).**

	3 ^e et 4 ^e trimestres 2015	1 ^{er} trimestre 2016	2 ^e trimestre 2016	3 ^e trimestre 2016	4 ^e trimestre 2016	1 ^{er} trimestre 2017	2 ^e trimestre 2017	3 ^e trimestre 2017
Ouibus	Réseau les plus étendus. Lignes issues de leur activité de cabotage précédente	30 % des lignes. Grosse part en cabotage.	28 % des lignes. Dernier en nombre d'arrêts	Franchise avec Starshipper	29 % des lignes	Propose le plus de départs quotidiens. 30 % des lignes	35 % des lignes. + 12 villes desservies	42 % des lignes. + 39 villes desservies
Eurolines / Isilines		25 % des lignes. Grosse part en cabotage.	Réseau le plus long. 35 % lignes. Lignes radiales et transversales	37 % des lignes. Réduction de l'offre de 10 %.	45 % des lignes. Réduction de l'offre de 10 %.	43 % des lignes	33 % des lignes. - 19 villes desservies	31 % des lignes
Flixbus	19 % des lignes	25 % des lignes	23 % des lignes	Rachat de Megabus	68 % des lignes	Réseau diversifié (2/3 des villes desservies). 67 % des lignes	70 % des lignes. + 13 villes desservies	65 % des lignes. + 20 villes desservies
Megabus	Réseau concentré (9 % des lignes chacun). Radial pour Megabus, Transversal pour Starshipper	Réseau restreint, lignes radiales. 8 % des lignes	8 % des lignes Grands axes et prolongements à l'international	Rachat par Flixbus		Arrêt des activités		
Starshipper		Réseau restreint, lignes transversales. 11 % des lignes	6 % des lignes. Trajets régionaux	Franchise Ouibus				
Migratour	Liaisons de moins de 100 km	-	Liaisons saisonnières	-	Arrêt des liaisons saisonnières		Reprise des activités	Liaisons saisonnières
Fréthelle	-	-	-	-	2 liaisons Navette ville / aéroport	-	2 liaisons Navette ville / aéroport	2 liaisons Navette ville / aéroport
Keolis Sud Lorraine	Liaisons de moins de 100 km	-	-	liaison Navette ville / gare TGV	1 liaison Navette ville / gare TGV	-	1 liaison Navette ville / gare TGV	1 liaison Navette ville / gare TGV
Darbier Autocars				Liaison 2 villes de la région Centre-val de Loire	Arrêt des activités			
Jacqueson							1 ligne desservant 3 villes	1 ligne desservant 4 villes
Actibus								1 liaison Navette ville / aéroport
DMA Autocars								1 liaison Navette ville / gare TGV
Escapad' Kreol								1 liaison Navette ville / aéroport

Tableau 12: Positionnement des opérateurs (Source : Bilan de l'Arafer)

Ce tableau nous permet de voir les stratégies de chaque opérateurs :

- Des opérateurs possédant peu de lignes : Migratour (dont l'activité varie en fonction de la saison) ;

Keolis Sud Lorraine qui se concentre sur les liaisons entre Nancy et la gare TGV lorraine ;
Fréthelle qui opère sur deux lignes entre les aéroports de Paris-Roissy et Beauvais-Tillé ;
Jacqueson qui opère sur une ligne entre Réthel, Reims et Paris ;
DMA Autocars qui relie la gare Lorraine TGV à Pont-à-Mousson ;
Actibus qui opère sur la liaison Grenoble ville et l'aéroport de Grenoble ;
Escapad'Kreol qui relie l'aéroport à la ville de Saint-Pierre.

- Des opérateurs qui ont disparus :
Starshipper, qui possédait un réseau peu vaste mais concentré sur les lignes transversales a été franchisé par Ouibus
Megabus possédait un réseau peu vaste mais concentré sur des lignes radiales a été racheté par Flixbus puis a arrêté ses activités
Darbier Autocars
- Les opérateurs qui existent encore :
Flixbus, qui s'est le plus développé en 9 trimestres et propose le réseau le plus diversifié. Il propose des lignes selon la saisonnalité (lignes vers des villes maritimes) ;
Ouibus qui opère sur des lignes plutôt radiales propose le plus de départs. Il propose des lignes selon la saisonnalité (lignes vers des villes maritimes). Le nombre de ville desservies est en hausse ;
Eurolines/Isilines qui maintient le nombre de villes desservies au trimestre 2 de l'année 2017.

Annexe 2 : Evolution du réseau d'autocars en France :

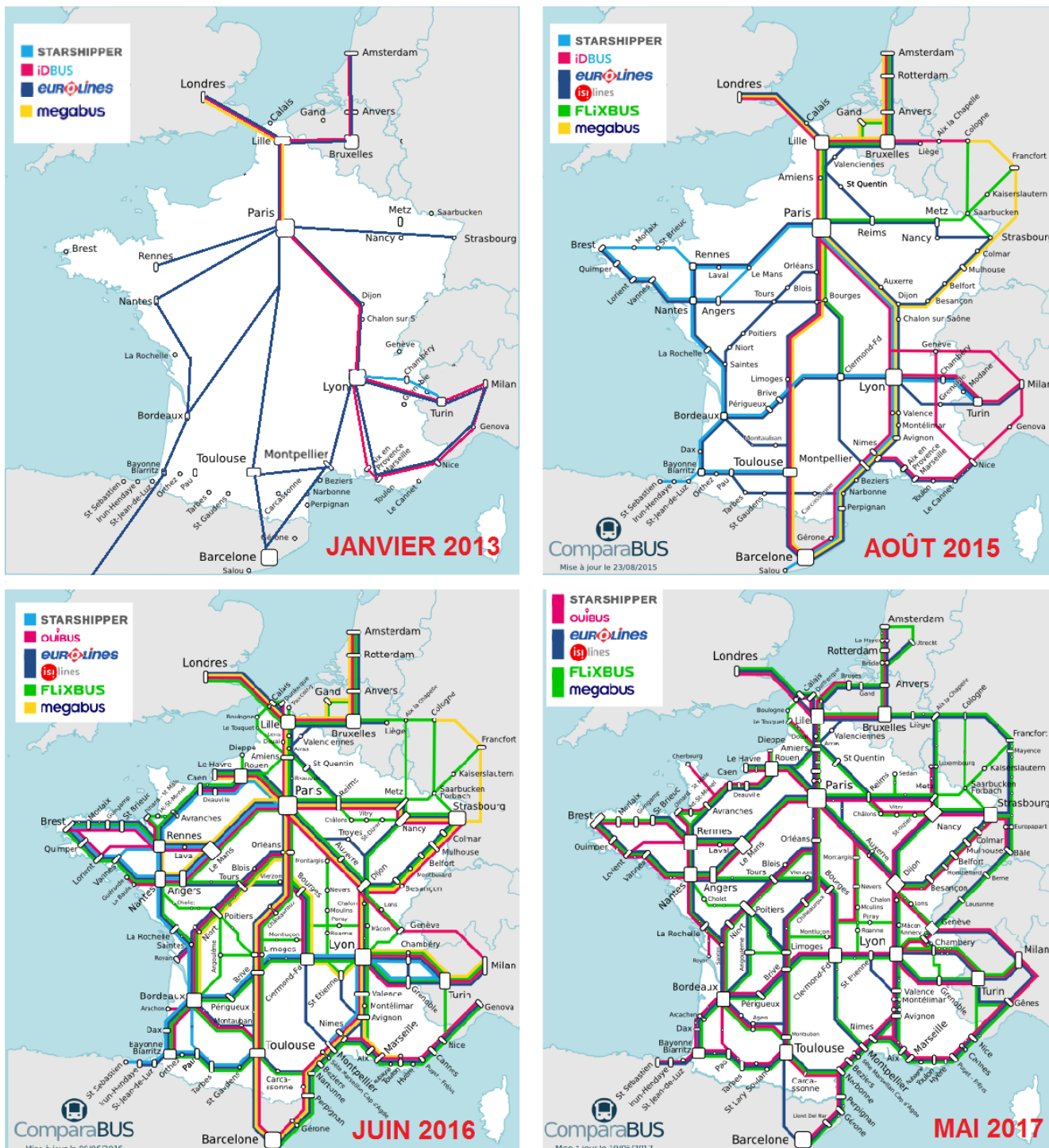


Illustration 16: Evolution du réseau d'autocars longue distance en France - Source : Comparabus [31]

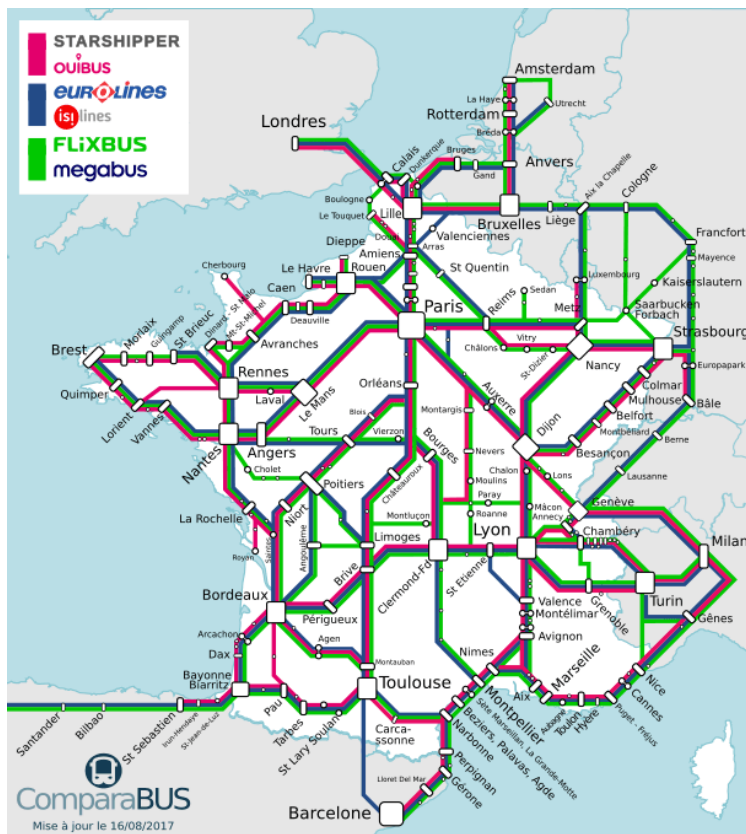


Illustration 17: Evolution du réseau d'autocars longue distance en France Aout 2018 - Source : Comparabus [31]

Annexe 3 : Résultats détaillés de l'analyse sur le Yield Management

Objectif de l'analyse :

Une étude Cerema sur le covoiturage [34], nous montre que l'autocar était plus cher que le covoiturage, mais moins cher que le transports ferrés en 2015, avant l'apparition des services par autocar librement organisés. L'objectif de cette analyse est de voir si en 2017 après la libéralisation des services par autocars nous pouvons dresser un constat similaire à 2015.

Sélection des lignes :

Nous reprenons les lignes sur lesquelles des relevés avaient été effectués pour une étude sur le covoiturage [34], de manière à comparer ces résultats avec les nôtres. Ces lignes sont :

- Paris – Lille et Lille – Paris ;
- Paris – Lyon et Lyon – Paris ;
- Paris – Strasbourg et Strasbourg – Paris ;
- Paris – Montpellier et Montpellier – Paris ;
- Lyon – Lille et Lille – Lyon ;
- Lyon – Montpellier et Montpellier – Lyon.

Méthodologie :

Nous reprenons la même méthodologie que les relevés issus de l'étude sur le covoiturage [34]. A savoir, un relevé 14 jours, 7 jours et 3 jours avant le départ (le vendredi 16 juin 2017). Ne sont pris en compte que les trajets avec au plus une correspondance et les prix minimaux standards¹² (hors promotion). Les relevés effectués pour l'étude sur le covoiturage concernaient un départ le vendredi 19 juin 2015.

Résultats 1 :

Ce tableau représente l'évolution des tarifs des transport le moins cher repéré 14, 7 et 3 jours à l'avance.

Trajet		Route			Ferroviaire		
Origine	Destination	Autocar (2015)	Autocar	Covoiturage	Ouigo	IDTGV	TGV
Paris	Lille	↗	=	↘	=		↗
Lille	Paris	↗	↗	↘	=		↗
Lyon	Lille	=	↗	↗	=		↗
Lille	Lyon		↗	↗	↗		↗
Lyon	Montpellier	=	↗	↗	↗		↗
Montpellier	Lyon	↗	↗	=	=		↗
Lyon	Paris	↗	↗	↘	=	=	↘
Paris	Lyon	↗	↗	↕	=	↗	↗
Strasbourg	Paris		=	↘			↗
Paris	Strasbourg	↗	↗	↕			↗
Montpellier	Paris	=	↕	↘	=	↗	↗
Paris	Montpellier	↘	↕	↘	=	↗	↗

- ↗ augmentation de J-14 à J-3
- ↘ diminution de J-14 à J-3
- = pas de variation
- ↕ diminution puis augmentation de J-14 à J-3
- ↗ augmentation puis diminution de J-14 à J-3

¹² Les prix maximaux sont difficilement exploitables, en particulier pour le covoiturage où les amplitudes de prix sont les plus grandes, c'est pourquoi nous ne relevons que les prix minimaux. Par ailleurs l'étude sur le covoiturage [34] exploitait uniquement les prix minimaux. Pour le TGV seul les tarifs seconde classe sont pris en compte.

Résultats 2 :

Ce tableau représente l'évolution des variations brutes des tarifs le moins cher par mode de transport repéré 14, 7 et 3 jours à l'avance.

Origine	Destination	Autocar	Autocar (2015)	Covoiturage	Ouigo	IDTGV	TGV
Paris	Lille	0	+1	-1,5	0		+3
Lille	Paris	+2	+1	-2,5	0		+3
Lyon	Lille	+9	0	+4	0		+39
Lille	Lyon	+6		+9	+5		+21
Lyon	Montpellier	+3	0	+2	+25		+7
Montpellier	Lyon	+3	+4	0	0		+22
Lyon	Paris	+3	+9	-5	0	0	-3
Paris	Lyon	+7	+11	-6 puis +1,5	0	+15	+30
Strasbourg	Paris	0		-1,5			+35
Paris	Strasbourg	+3	+6	-1,5 puis +7,5			+19
Montpellier	Paris	-9 puis +3	0	-15,5	0	+27	+31
Paris	Montpellier	+4 puis -1		-5	0	+96	+39

Enseignements de cette analyse :

Cette analyse nous a permis de voir que le TGV est le mode de transport le plus cher sur 11 des 12 liaisons étudiées. En revanche, l'autocar est le mode de transport le moins cher sur 10 des 12 liaisons étudiées.

Au travers du tableau page précédente, certaines tendances ressortent :

- Les cas où le prix des transports augmente avec l'arrivée du jour du départ : Ces cas sont les plus fréquents pour le TGV, l'iDTGV et l'autocar dans une moindre mesure.. L'utilisateur est donc incité à acheter en avance son billet pour les modes de transport cités ci-dessus. Cette incitation existe mais est moins forte pour l'autocar, car les augmentations de tarifs observées sont plus faibles. Pour l'autocar on observe entre 2 € et 9 € de différence entre J -14 et J -3 et pour le TGV on observe 3 € et 39 € de différence).
- Les cas où le prix des transports baisse avec l'arrivée du départ : Ce cas est pour la majorité fréquents pour le covoiturage. C'est en partie ce qui rend ce mode attractif, même si au final, c'est l'autocar qui est pour la majorité des liaisons étudiées ici, moins cher que le covoiturage.
- Les cas où les tarifs 14 à 3 jours avant le départ sont plutôt stables : C'est le cas du Ouigo. L'impact de la période de l'année et des liaisons choisies ont sans doute également un effet.

Il y a deux ans, l'autocar était :

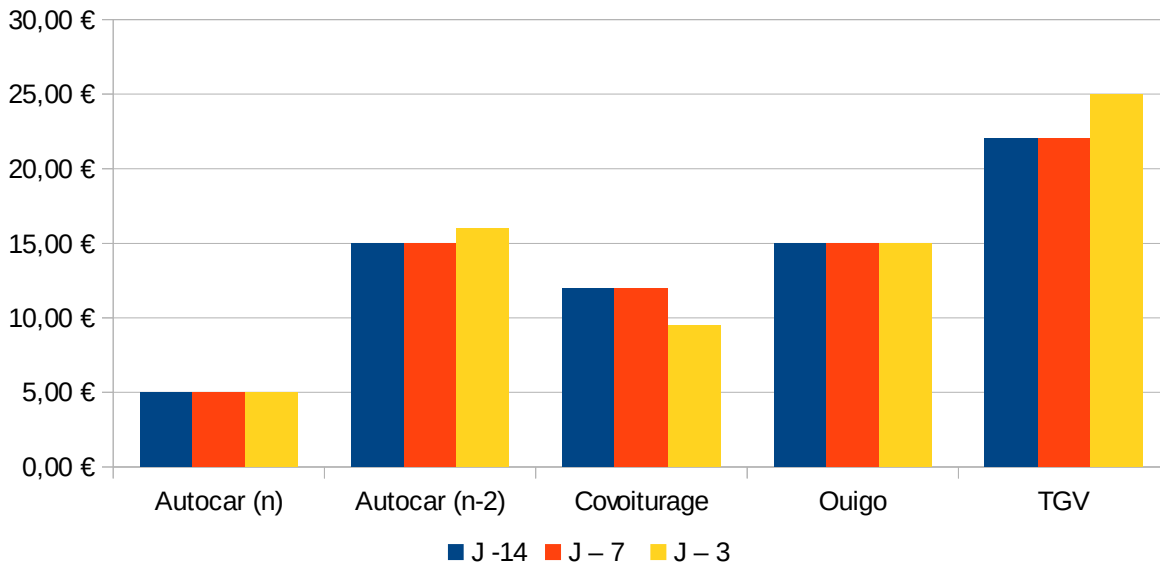
- 1,5 fois plus cher sur les liaisons Lyon – Lille et Paris – Lyon ;
- 1,5 fois plus cher sur les liaisons Lyon – Montpellier, Montpellier – Lyon, Lyon – Paris et Montpellier – Paris ;
- deux fois plus cher sur la liaison Paris – Strasbourg
- trois fois plus cher sur les liaisons Paris – Lille et Lille – Paris.

D'après cette analyse, du point de vue de l'utilisateur, renoncer au covoiturage au profit de l'autocar signifie pour la majorité des cas un prix minimal moins élevé. Cela implique souvent de réserver au moins deux semaines en avance pour bénéficier du meilleur prix. Renoncer au TGV au profit de l'autocar signifie pour l'utilisateur qu'il n'aura pas à subir des variations de prix aussi fortes (voir les variations brutes en annexes).

Résultats 2 :

Les graphiques suivants représentent l'évolution des tarifs minimaux pour chaque O/D.

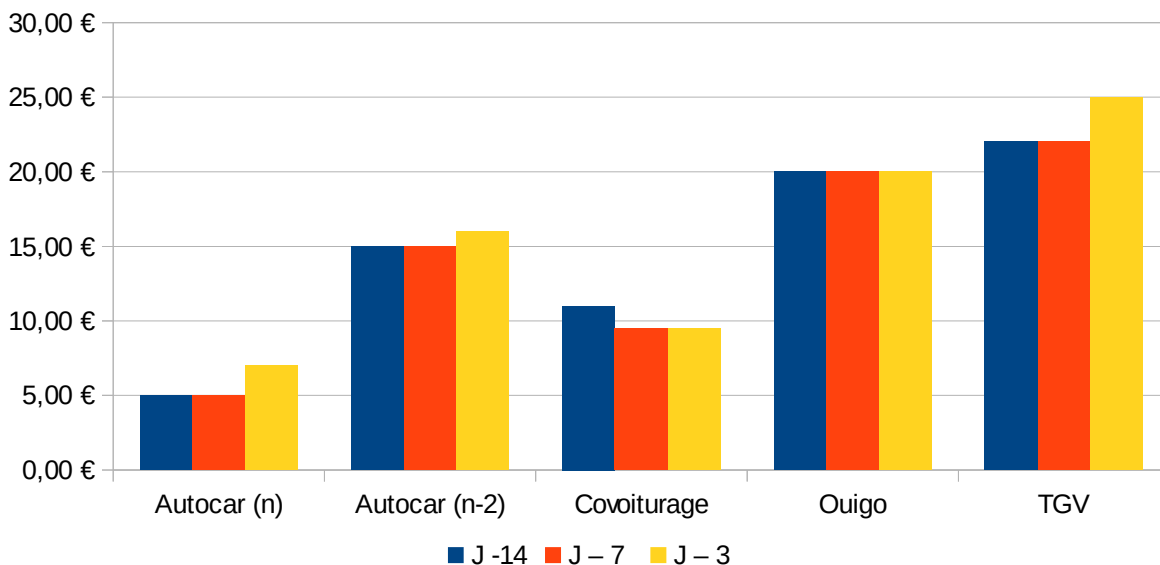
Paris - Lille



En ce qui concerne les tarifs minimaux pour chaque mode sur la liaison Paris – Lille, on a le classement suivant, en allant du moins cher au plus cher : l'autocar, le covoiturage, le Ouigo et le TGV. De 14 jours à 3 jours avant le départ, les prix augmentent pour le TGV, diminuent pour le covoiturage et ne varient pas pour l'autocar et le Ouigo. Il y a deux ans, les prix minimaux de l'autocar étaient 3 fois plus élevés qu'aujourd'hui sur cette liaison.

En ce qui

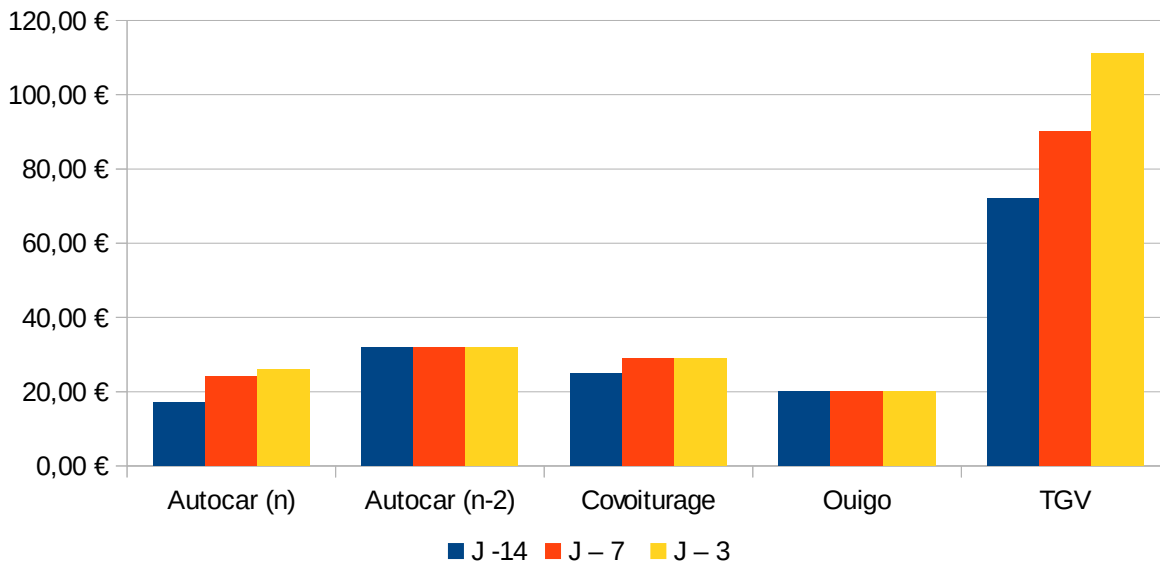
Lille - Paris



concerne les tarifs minimaux pour chaque mode sur la liaison inverse (Lille – Paris), on a le même classement en allant du moins cher au plus cher que la liaison précédente : l'autocar, le covoiturage, le Ouigo et le TGV. De 14 jours à 3 jours avant le départ, les prix augmentent pour le TGV et l'autocar, diminuent pour le covoiturage et ne varient pas pour le Ouigo. Il y a deux ans, les prix minimaux de l'autocar étaient 3 fois plus élevés qu'aujourd'hui sur cette liaison.

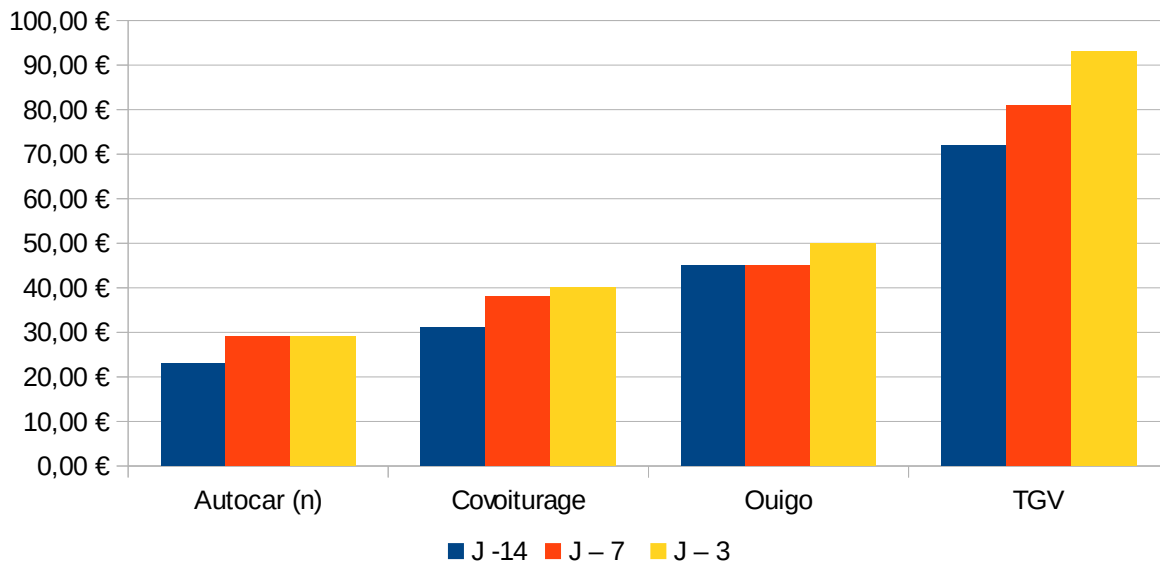
En ce qui

Lyon - Lille



concerne les tarifs minimaux pour chaque mode sur la liaison Lyon - Lille, le classement du moins cher au plus cher change selon le nombre de jours avant le départ. 14 jours avant, l'autocar est le moins cher, suivi du Ouigo, du covoiturage et du TGV. 3 jours avant le départ, le Ouigo est moins cher que l'autocar. De 14 jours à 3 jours avant le départ, les prix augmentent pour le TGV, l'autocar et le covoiturage. Ils ne varient pas pour le Ouigo. Il y a deux ans, les prix minimaux de l'autocar étaient 1,4 fois plus élevés qu'aujourd'hui sur cette liaison.

Lille - Lyon



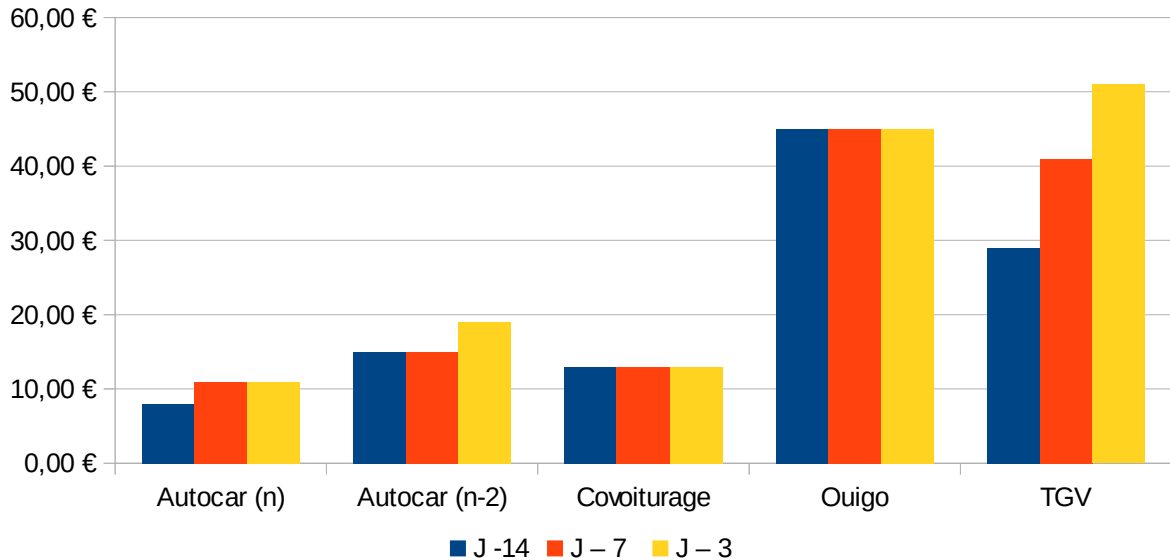
En ce qui concerne les tarifs minimaux pour chaque mode sur la liaison inverse (Lille – Lyon), le classement du moins cher au plus cher est le même que précédemment : l'autocar, le covoiturage, le Ouigo et le TGV. De 14 jours à 3 jours avant le départ, les prix augmentent pour tous les modes de transport. Les données d'il y a deux ans sur l'autocar ne sont pas disponibles pour cette liaison.

En ce qui concerne les tarifs minimaux pour chaque mode sur la liaison Lyon – Montpellier, le classement du moins cher au plus cher est le suivant : l'autocar, le covoiturage, le Ouigo et le TGV.

De 14 jours à 3 jours avant le départ, les prix augmentent pour tous les modes de transport. Ils augmentent en particulier très fortement pour le Ouigo entre 7 et 3 jours avant le départ. Il y a deux ans, l'autocar était presque 2 fois plus cher qu'aujourd'hui sur cette liaison.

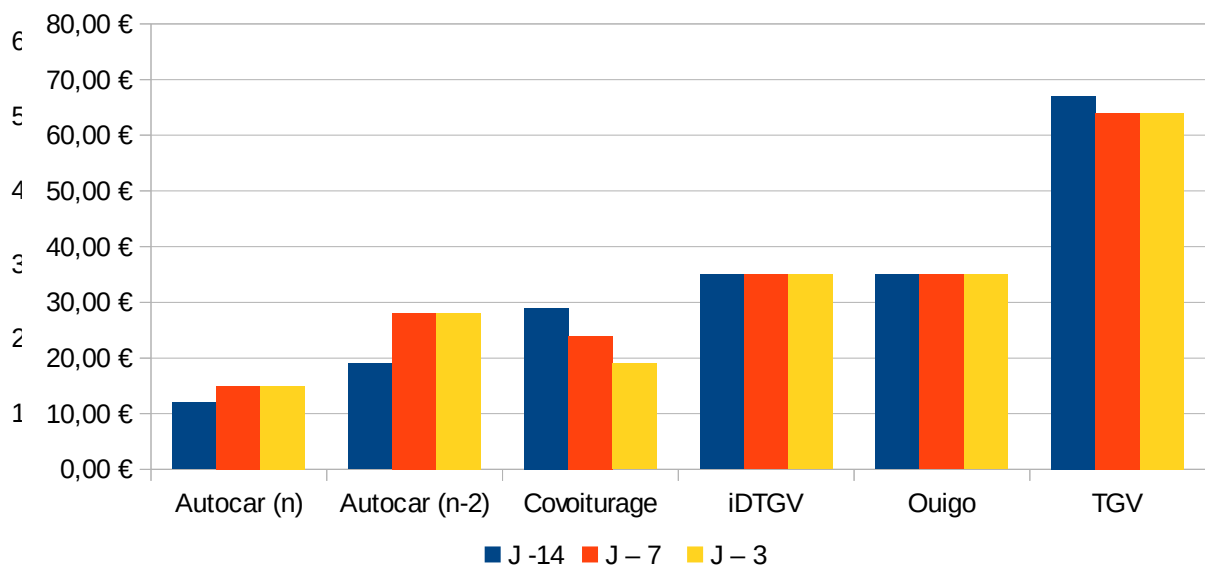
En ce qui

Montpellier - Lyon



concerne les tarifs minimaux pour chaque mode sur la liaison inverse (Montpellier – Lyon), le classement du moins cher au plus cher n'est pas le même selon le nombre de jours avant le départ. 14 jours avant le départ, le mode le moins cher est l'autocar, suivi du covoiturage, du TGV et du Ouigo. 3 jours avant le départ, le Ouigo est moins cher que le TGV. De 14 jours à 3 jours avant le départ, les prix augmentent pour l'autocar et le TGV. Ils ne varient pas pour le covoiturage et le Ouigo. Il y a deux ans, l'autocar était 1,5 fois plus cher qu'aujourd'hui sur cette liaison.

Lyon - Paris

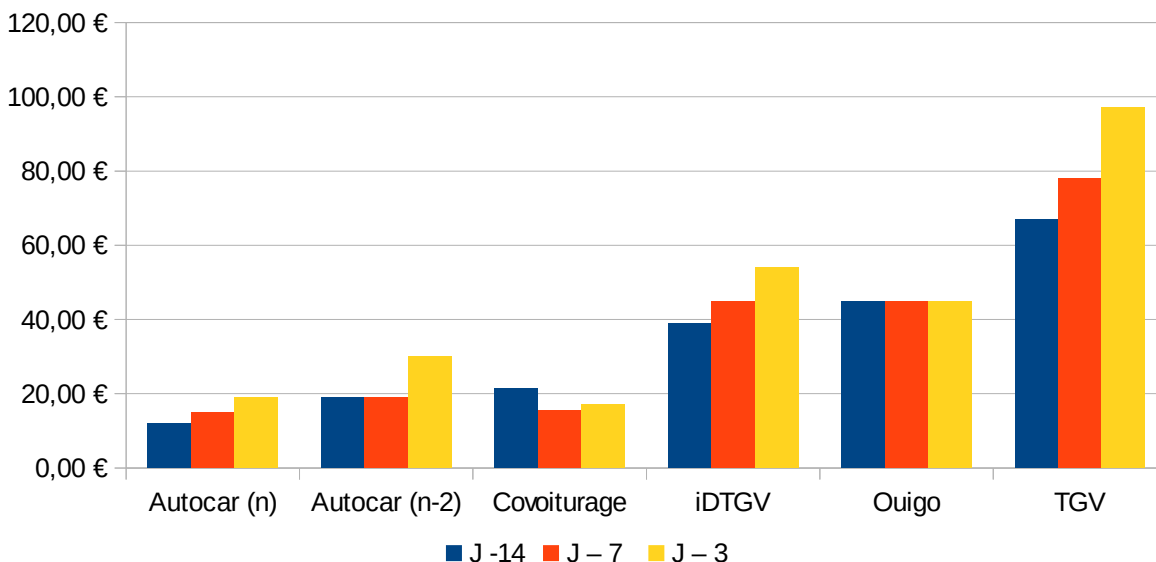


En ce qui

concerne les tarifs minimaux pour chaque mode sur la liaison Lyon – Paris, le classement du moins cher au plus cher est le suivant : l'autocar, le covoiturage, l'iDTGV ex aequo avec le Ouigo et le TGV.

De 14 jours à 3 jours avant le départ, les prix augmentent pour l'autocar et diminuent pour le covoiturage et le TGV. Ils ne varient pas pour l'iDTGV et le Ouigo. Il y a deux ans, l'autocar était presque deux fois plus cher qu'aujourd'hui sur cette liaison.

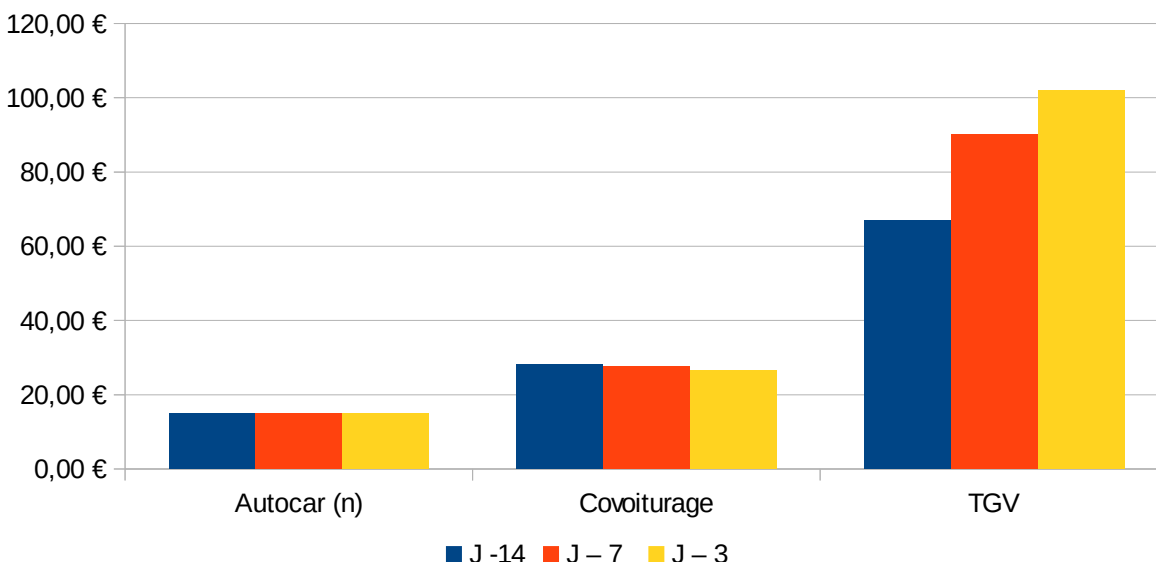
Paris - Lyon



En ce qui concerne les tarifs minimaux pour chaque mode sur la liaison inverse (Paris – Lyon), le classement du moins cher au plus cher n'est pas le même selon le nombre de jours avant le départ. 14 jours avant le départ, le mode le moins cher est l'autocar, suivi du covoiturage, de l'iDTGV, du Ouigo et du TGV. 3 jours avant le départ, le classement est le suivant : le covoiturage, l'autocar, le Ouigo, l'iDTGV et le TGV. De 14 jours à 3 jours avant le départ, les prix augmentent pour l'autocar, l'iDTGV et le TGV. Ils diminuent pour le covoiturage et ne varient pas pour le Ouigo. Il y a deux ans, l'autocar était légèrement plus cher qu'aujourd'hui sur cette liaison.

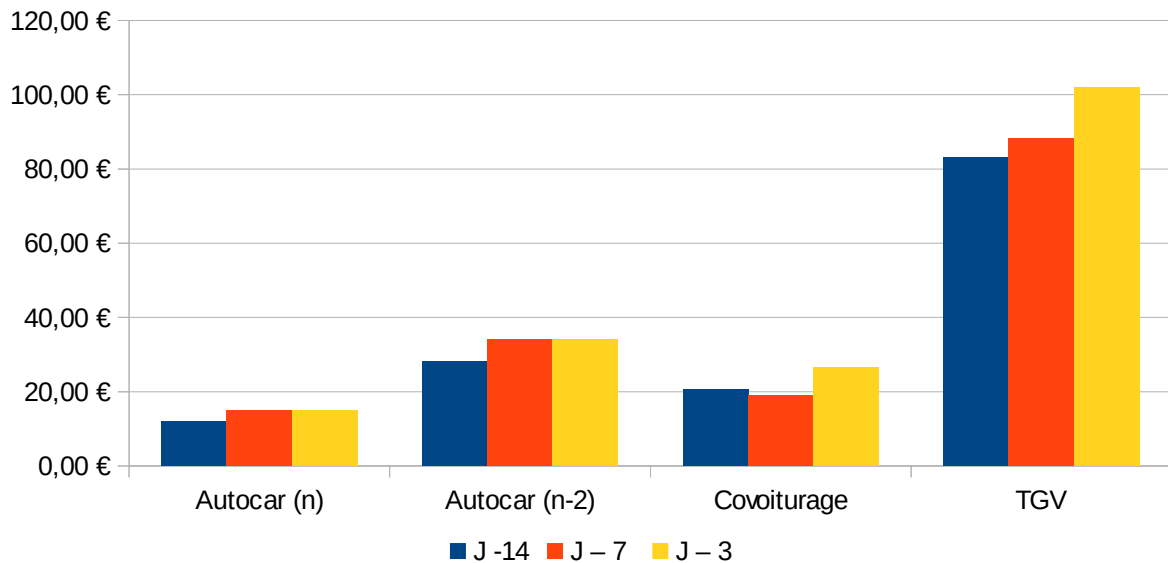
En ce qui

Strasbourg - Paris



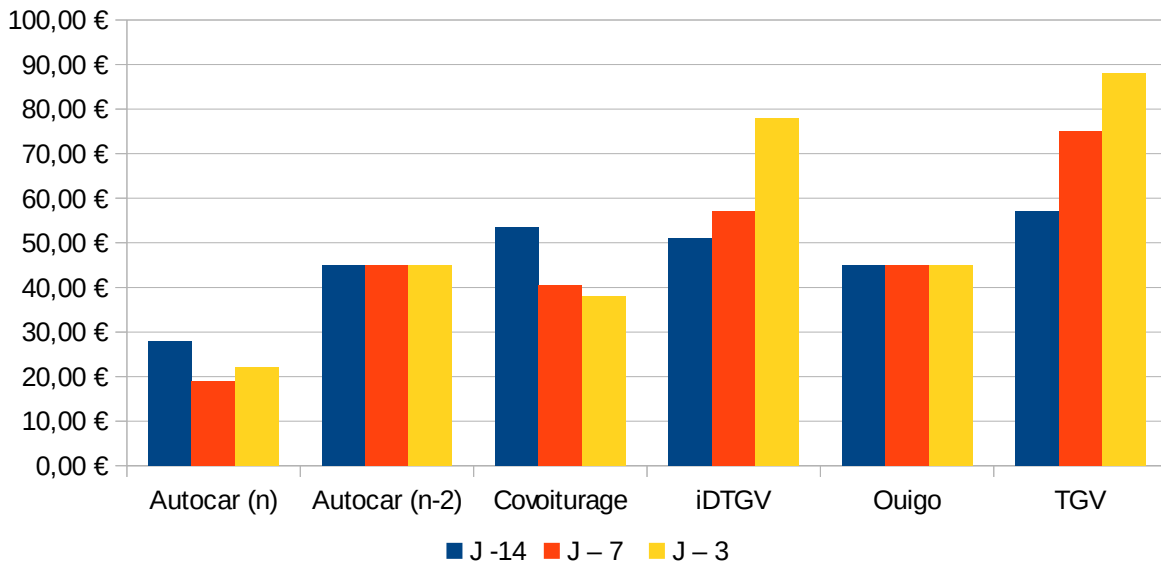
concerne les tarifs minimaux pour chaque mode sur la liaison Strasbourg – Paris, le classement du moins cher au plus cher est le suivant : l'autocar, le covoiturage et le TGV. De 14 jours à 3 jours avant le départ, les prix augmentent pour le TGV, diminuent légèrement pour le covoiturage et ne varient pas pour l'autocar. Les données d'il y a deux ans sur l'autocar ne sont pas disponibles pour cette liaison.

Paris - Strasbourg

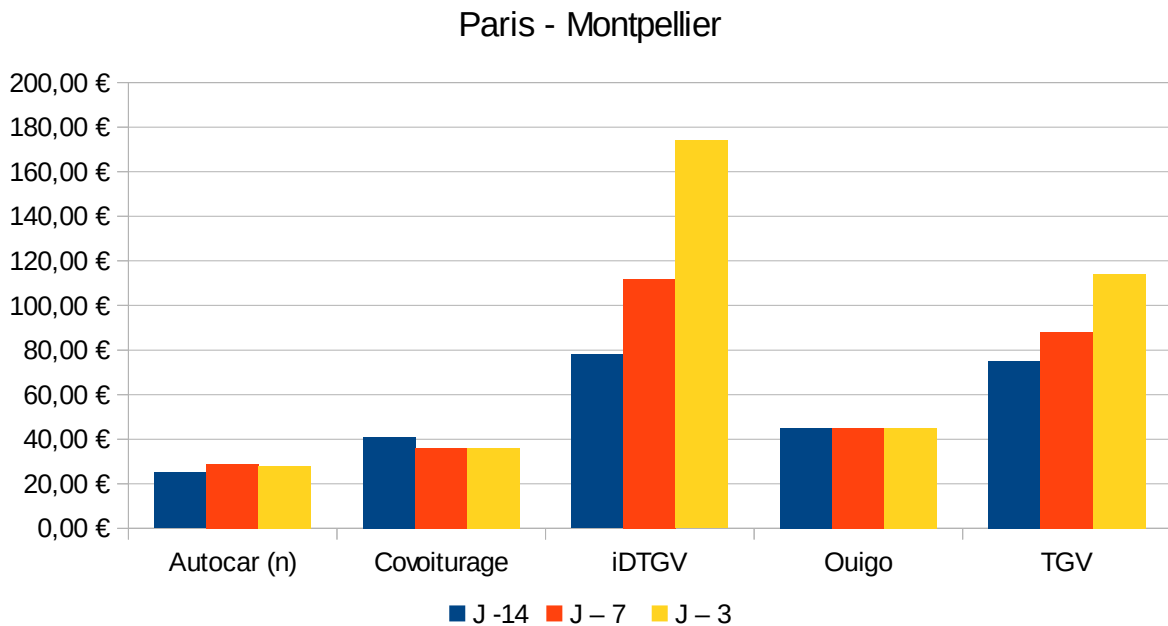


En ce qui concerne les tarifs minimaux pour chaque mode sur la liaison inverse (Strasbourg – Paris), le classement du moins cher au plus cher est le suivant : l'autocar, le covoiturage et le TGV. De 14 jours à 3 jours avant le départ, les prix augmentent pour tous les modes de transport. Il y a deux ans, l'autocar était deux fois plus cher qu'aujourd'hui sur cette liaison.

Montpellier - Paris



En ce qui concerne les tarifs minimaux pour chaque mode sur la liaison Montpellier – Paris, le classement du moins cher au plus cher n'est pas le même selon le nombre de jours avant le départ. 14 jours avant le départ, le mode le moins cher est l'autocar, suivi du Ouigo, de l'iDTGV, du covoiturage et TGV. 3 jours avant le départ, le classement est le suivant : l'autocar, le covoiturage, le Ouigo, l'iDTGV et le TGV. De 14 jours à 3 jours avant le départ, les prix augmentent pour l'iDTGV et le TGV. Ils diminuent pour l'autocar et le covoiturage et ne varient pas pour le Ouigo. Il y a deux ans, l'autocar était 1,7 fois plus cher qu'aujourd'hui sur cette liaison.



En ce qui concerne les tarifs minimaux pour chaque mode sur la liaison inverse (Paris – Montpellier), le classement du moins cher au plus cher est le suivant : l’autocar, le covoiturage, le Ouigo, le TGV et l’iDTGV. De 14 jours à 3 jours avant le départ, les prix augmentent pour l’autocar, l’iDTGV et le TGV. Ils diminuent pour le covoiturage et ne varient pas pour le Ouigo. Les données d’il y a deux ans sur l’autocar ne sont pas disponibles pour cette liaison.

Annexe 4 : Résultats détaillés de la comparaison des tarifs, fréquences journalières et durées de trajet entre le TGV, le covoiturage et l'autocar

Objectif de l'analyse :

Cette analyse s'appuie sur une méthode développée par Blayac et Bougette [9] pour évaluer l'impact de la libéralisation des services par autocars en France. L'objectif était d'analyser les tarifs de l'autocar avant et après la libéralisation du marché entre le 20 août 2015 et le 9 juin 2016.

Dans cette période, pour chacune des lignes étudiées un relevé hebdomadaire a été effectué sur les tarifs, la fréquence et le temps de trajet en autobus ont été relevés pour chaque opérateur. Ces relevés ont été effectués 3 jours avant le jeudi de chaque semaine. Cette méthode a été appliquée non seulement aux autocars mais aussi au train et au covoiturage afin d'évaluer une éventuelle concurrence au niveau des prix.

Sélection des lignes :

Nos critères de sélection des origines-destinations sont différents de ceux de l'étude faite par Blayac et Bougette [9]. Le but de cette étude n'est pas d'analyser les tarifs de l'autocar avant et après la libéralisation du marché. Ainsi, il n'est pas nécessaire d'avoir des lignes existantes avant 2015 d'une part et de nouvelles liaisons d'autres part. Toutefois, nous souhaitons avoir au moins une ligne radiale et une ligne transversale sur lesquelles les trois modes de transport cités plus haut étaient présents avec en plus, une offre « *low cost* » de TGV (Ouigo et/ou iDTGV).

Nous avons donc choisi une ligne radiale à l'ouest, Bordeaux – Paris et une ligne radiale à l'est, Paris-Lyon. Enfin, nous avons choisi une ligne transversale, Montpellier – Lyon. Nous voulions aussi une ligne courte (300 km : Montpellier – Lyon), moyenne (500 km : Paris – Lyon) et longue distance (600 km : Bordeaux – Paris). Nous avons été confortés dans ce choix grâce à l'article de Richard Grimal [38], révélant que la distance moyenne parcourue par les Français en train, en voiture et en autocar est respectivement de 420 kilomètres, 298 kilomètres et 460 kilomètres en 2009.

France Stratégie et Blayac & Bougette [9][29] ont suggéré de faire un relevé de tarifs sur les liaisons de moins de 100 kilomètres. Cependant, l'enquête réalisée par l'Arafer [30] sur la demande montre que plus de 86 % des interrogés utilisent l'autocar pour des distances supérieures à 150 kilomètres.

Méthode de récolte des données :

Pendant cinq semaines (du 15 juin au 17 juillet 2017), nous avons relevé chaque lundi pour le jeudi suivant :

- les tarifs ;
- la fréquence ;
- la durée du trajet sur les liaisons précédemment citées, pour l'autocar, le TGV et Blablacar.

Les tarifs relevés sont des tarifs standards pour un trajet direct, sans promotion et sans abonnement ou réduction. Ces relevés ont été effectués sur les sites de réservation des opérateurs et transporteurs, mais également sur le site de comparaison de tarifs busradar.¹³ Les tarifs relevés pour le TGV ne concernent que la 2nde classe.

¹³En comparant directement avec les sites des opérateurs, il s'est avéré que tous les trajets proposés par autocar n'étaient pas référencés sur ce site. Nous l'avons donc uniquement utilisé pour le covoiturage car les durées de trajet étaient plus facilement accessibles.

Nous n'avons pas pris en compte les opérateurs étrangers comme Eurolines et Alsa pour éviter ce que Blayac et Bougette appellent l'effet de frontière (le prix augmente quand une frontière est franchie sur la ligne).

Méthodologie :

Pour chaque liaison et chaque mode de transport, le Revenu Moyen par Voyageur-kilomètre (RMVK) a été calculé. La formule utilisée est celle de Blayac et Bougette :

$$RMVK_j = \frac{\sum_{i=1}^p \left(\frac{Fréquence_{ij} \times Prix_{ij}}{Distance_j} \right)}{\sum_{i=1}^p Fréquence_{ij}}$$

avec *j* la liaison et *i* un opérateur.

Résultats :

La liaison Paris – Lyon :

	TGV		Ouigo		Autocar		Covoiturage	
	Moyenne	Ecart-type	Moyenne	Ecart-type	Moyenne	Ecart-type	Moyenne	Ecart-type
RMVK (€/voy.km)	0,224	0,007	0,104	0,042	0,061	0,024	0,068	0,004
Fréquence	17	5,7	3,4	0,5	30,4	4,2	67,2	34,9
Durée trajet (min.)	119	0,0	106,8	2,5	375,1	2,6	309	10,7

Illustration 18: Revenu Moyen Voyageurs kilomètre sur du Paris - Lyon

Les écart-types sont « gonflés » par le dernier relevé qui correspond au week-end du 14 juillet où il y a une augmentation des fréquences journalières pour le covoiturage et des prix pour l'autocar et le Ouigo. Les variations sont moindres pour les précédents relevés. Sur cette liaison, l'autocar et le covoiturage sont les modes avec les tarifs les plus attractifs puisque les valeurs du RMVK sont de 0,061 €/voyageur-km et 0,068 €/voy.km pour l'autocar et le covoiturage, respectivement.

Le Ouigo est le plus rapide, suivi de près par le TGV. Viennent ensuite le covoiturage et enfin de l'autocar. Le mode le plus lent est l'autocar avec une durée moyenne de trajet plus longue d'une heure que celle du covoiturage.

Le covoiturage est le mode présentant le plus d'offres journalières, suivi de l'autocar, du TGV et enfin du Ouigo.

La liaison Bordeaux – Paris :

	TGV		iDTGV		Autocar		Covoiturage		Ouigo	
	Moyenne	Ecart-type	Moyenne	Ecart-type	Moyenne	Ecart-type	Moyenne	Ecart-type	Moyenne	Ecart-type
RMVK (€/voy.km)	0,158	0,018	0,087	0,017	0,045	0,005	0,066	0,001	0,031	0,015
Fréquence	25	4,5	5	0	10	1,7	27	7,2	2	0
Durée trajet (min.)	180	36,0	200	1,7	495	2,3	391	14,0	130	0

Illustration 19: Revenu Moyen Voyageurs kilomètre sur du Bordeaux - Paris

Sur la liaison Bordeaux – Paris, le RMVK le plus faible est celui du Ouigo (0,031 €/voy.km) suivi ensuite par l'autocar (0,045 €/voy.km), le covoiturage (0,066 €/voy.km), l'iDTGV (0,087 €/voy.km) et le TGV (0,158 €/voy.km). L'écart entre l'autocar et le covoiturage est toutefois plus grand que sur la liaison précédente.

En termes de fréquence, le covoiturage est toujours en tête mais l'autocar est devancé par le TGV (10 trajets journaliers en moyenne pour l'autocar contre 25 pour le TGV). Il est à noter que durant le relevé de tarifs (semaine du 3 juillet), une ligne grande vitesse a été mise en place sur cet axe. Les temps de trajet

du TGV ont été raccourcis et l'iDTGV a été remplacé par le Ouigo. Sur cette ligne, le Ouigo est moins cher et plus rapide que l'iDTGV et l'autocar, avec néanmoins des fréquences journalières plus faibles.

La liaison Montpellier – Lyon :

	TGV		Ouigo		Autocar		Covoiturage	
	Moyenne	Ecart-type	Moyenne	Ecart-type	Moyenne	Ecart-type	Moyenne	Ecart-type
RMVK (€/voy.km)	0,151	0,004	0,083	0,060	0,048	0,007	0,066	0,001
Fréquence	12	2,6	1	0	5	0,6	24	2,5
Durée trajet (min.)	112	0,6	103	6,4	263	11,1	211	3,1

Illustration 20: Revenu Moyen Voyageurs kilomètre sur du Montpellier - Lyon

Sur la liaison Montpellier – Lyon, le TGV est toujours en tête en termes de RMVK (0,151 €/voy.km), suivi du Ouigo (0,083 €/voy.km), du covoiturage (0,066 €/voy.km) et de l'autocar (0,048 €/voy.km).

La fréquence journalière moyenne est faible pour l'autocar et le Ouigo (5 et 1 respectivement). Le TGV et le Ouigo restent les modes les plus rapides et l'écart de durée de trajet entre l'autocar et le covoiturage est de 50 minutes en moyenne.

Enseignements de cette analyse :

D'après notre relevé de tarifs, le covoiturage est toujours plus cher que l'autocar même si l'écart n'est pas le même selon les liaisons. Le positionnement du Ouigo selon les autres modes n'est pas le même pour chaque liaison. Ce mode est parfois plus ou moins cher que l'autocar et le covoiturage. Pour la liaison Paris-Bordeaux, le Ouigo est le mode le moins cher : comme cette offre est récente sur cette liaison ; la SNCF est peut être en phase de fidélisation et compte augmenter ses tarifs ensuite. En termes de vitesse, il est clair que le TGV, le Ouigo et l'iDTGV sont beaucoup plus rapides que l'autocar. Ceci est vrai pour le covoiturage même si les écarts de durée de trajet avec l'autocar sont moindres.

Le Ouigo apparaît plus rapide que le TGV, mais ce résultat est à relativiser ; en effet, le Ouigo dessert des gares excentrées. Cela nécessite un rabattement assez lointain de ses voyageurs, ce qui peut constituer un frein à son utilisation pour des usagers ayant des valeurs du temps élevées. Il ne faut pas non plus se limiter à la comparaison des fréquences journalières. Cette dernière permet d'apprécier la plus ou moins grande répartition des trajets sur une journée mais ne donne pas d'information sur la capacité de chaque mode. Même si nous n'avons pas obtenu de données précises sur la capacité (qui dépend du nombre de rames pour le TGV), il est facile d'imaginer que le covoiturage avec une capacité d'environ 5 places et une fréquence journalière de 25 trajets par exemple, soit 125 places, ne pèse pas lourd face au Ouigo et sa capacité de 1 200 places environ pour deux rames.

Il est à noter que même en considérant les cartes d'abonnement ou les réductions proposées par la SNCF et qui ne concernent pas le Ouigo ou l'iDTGV (ex : carte 12 -27 ans à 50 euros/an pour une réduction des prix de 30 %), l'autocar reste largement moins cher que le TGV.

Du point de vue de l'utilisateur, renoncer au TGV au profit de l'autocar implique des prix beaucoup plus faibles, mais des durées de trajet plus longues. Renoncer au covoiturage au profit de l'autocar implique des prix plus faibles et des durées de trajet plus longues. À noter qu'en pratique, avoir recours au covoiturage signifie faire des détours pour déposer ses passagers en tant que conducteur, ou « subir » les arrêts en cours de parcours pour les passagers. Ces aspects ne sont pas pris en compte dans les temps de trajet indiqués (et utilisés dans cette analyse). In fine, la différence entre les durées de trajet de ces deux modes n'est peut être pas si importante qu'il ne paraît.

Annexe 5 : Analyse des 6 critères de décisions de l'utilisateur retenus

Le confort :

Toilettes à bord :

L'autocar et le TGV (« *low cost* » ou non) en sont équipés. En revanche, aller aux toilettes nécessite un arrêt en voiture. Il est à noter que se déplacer pour aller aux toilettes à bord d'un autocar en circulation est en théorie contraire au code de la route puisque le port de la ceinture est obligatoire. Toutefois, les opérateurs indiquent sur leur site internet que l'accès aux toilettes est assuré sur tout le trajet.

Wifi :

Les autocars sont a priori tous équipés de wifi même si certains avis d'utilisateurs laissent penser que ce service ne fonctionne pas toujours. Isilines a parfois recours à des véhicules Eurolines qui ne sont pas équipés (voir site Isilines). Dans les autocars Ouibus, la connexion est interrompue au-delà d'une certaine quantité de données téléchargées. Le wifi 4G est en cours de déploiement dans le TGV et n'est pour l'instant disponible que sur la ligne entre Paris et Lyon. Il n'y a pas de wifi dans le Ouigo et l'iDTGV. Même si certaines automobiles sont équipées du wifi, elles restent minoritaires sur l'ensemble des véhicules de covoiturage.

Prises de courant / USB :

Les autocars et les TGV sont équipés de prises de courant ou USB. À bord du Ouigo, il faut payer un supplément de 2 euros pour avoir accès à une prise électrique ou avoir réservé une place dans « l'espace tranquille ». Des prises sont disponibles dans les TGV en 1ère classe et parfois en 2nde classe. Au moins une prise électrique est disponible dans une automobile, à condition d'avoir un adaptateur pour allume-cigare.

Espace entre rangées de sièges :

Les autocars utilisés pour les services librement organisés ont des sièges espacés de plus de 74 cm. Nous n'avons pas trouvé la largeur en centimètres des couloirs de TGV et de Ouigo. Ces questions ont été posées plusieurs fois sur les « foires aux questions » de la SNCF sans obtenir de réponse précise. Il semblerait que les sièges soient plus espacés en 1ère classe qu'en seconde dans les TGV. Dans les Ouigo, la disposition des sièges est similaire à celle d'un TER ou d'un autocar.

Snack / Bar :

Certains opérateurs de services librement organisés, Flixbus par exemple, proposent la vente de boissons et de nourriture. Celle-ci est effectuée par le chauffeur et doit par conséquent se faire lors d'un arrêt. Une voiture restaurant est présente dans les TGV mais pas dans les Ouigo. La restauration à bord des iDTGV se fait en prévente dès la réservation. Un tel service n'existe pas pour Blablacar. Des arrêts sont possibles selon la volonté des passagers et l'accord du conducteur.

Climatisation / chauffage :

Tous les types de véhicules étudiés ici en sont a priori équipés. Cette option n'est cependant pas obligatoire pour les véhicules de covoiturage.

Espace calme :

L'option « espace calme » est disponible sans supplément en TGV pour la 1ère classe sur certaines liaisons. La SNCF y garantit « des discussions à voix basse, l'usage d'écouteurs, des appels

téléphoniques uniquement depuis les plateformes, des appareils électroniques en mode silencieux ». Une option similaire, « l'espace tranquille », est proposée sur les Ouigo, moyennant un supplément de 10€ (source : www.kelbillet.com). Pour les voyageurs à bord d'un iDTGV, ces derniers ont le choix au moment de la réservation entre l'espace iDzen et iDzap. Le premier garantit le respect d'une charte de bonne conduite par les passagers et le deuxième une ambiance moins restrictive vis-à-vis du bruit (conseillé pour les familles).

Se déplacer :

Il est possible de se déplacer librement à bord des TGV (« low cost » inclus). Le port de la ceinture est obligatoire dans les autocars.

Choix de la place :

Seul le TGV standard permet de choisir sa place. Avec l'iDTGV, on réserve soit dans l'espace iDzen, soit dans l'espace iDzap.

Peut-on s'isoler pour téléphoner ?

Seuls le TGV, le Ouigo et l'iDTGV permettent de s'isoler pour téléphoner (sur les plateformes entre les voitures du train).

En termes de confort, il y a un clivage entre le covoiturage d'un côté et l'autocar et le train de l'autre (pour l'espace assis et l'accès aux toilettes notamment). L'autocar est le seul à proposer gratuitement à tous ses passagers l'accès à des prises électriques. Le train offre la liberté de pouvoir se déplacer à bord, que ce soit pour téléphoner ou s'isoler. Enfin, le TGV est le seul mode qui permet de choisir sa place.

Les bagages :

	Volume max. de bagages autorisé	Bagage supplémentaire
Ouibus	Soute : 2 x 20 kg avec dim. Long. + larg. + prof. = 200 cm	Non autorisé
Flixbus	Soute : 2 x (67*50*27 cm) = 30 kg Bagage à main : 42*30*18 cm = 7kg	5 € (< 15 kg)
Isilines	Soute : 2 x 20 kg avec dim. Long. + larg. + prof. = 170 cm	Frais supplémentaires non communiqués
TGV et iDTGV	« Seuls les bagages à main que vous pouvez porter et placer vous-même aisément dans les espaces dédiés sont autorisés. »	
Ouigo	Un bagage cabine (55x35x25cm) sans limite de poids et un bagage à main (36x27x15cm)	Si famille avec plus de 3 enfants (0 à 11 ans), un bagage supplémentaire par personne gratuit. Sinon, 5 € pour un bagage supplémentaire.

L'autocar semble être le plus avantageux en termes de volume maximal de bagages autorisé.

La réservation :

	Modification	Annulation	Mode de réservation
Ouibus	Oui jusqu'à 30 min. avant le départ. Modification possible de la date/heure, l'identité du passager et services annexes. Remboursement en bons d'achat Ouibus. Frais supp. / passager si réservation en agence (5€) ou par le service clientèle (10€)		En ligne / Point de vente (avec frais de dossier) / Chauffeur (pas systématique et supplément de 5 €) / téléphone
Flixbus	Annulation requise pour modification de la date/heure. Remboursement en bons d'achat Flixbus moins les frais d'annulation (inconnus).		En ligne / Point de vente / chauffeur (tarif maximal) / téléphone

Isilines	Oui avec frais de minimum 4 €	> 48h avant départ retenue de 25 %, > 6h - retenue de 50 % < 6h - non remboursé	En ligne / Point de vente / Chauffeur (tarif maximal + 15 €) / téléphone
TGV	Billet échangeable et remboursable avec retenue de 5 € à compter de 30 jours avant le départ, portée à 15 € la veille et le jour du départ. À ces frais s'ajoute l'éventuelle différence de prix entre l'ancien et le nouveau billet.		En ligne / Point de vente
Ouigo	Échangeable avec pénalités selon mode de réservation	Non remboursable	En ligne (l'utilisateur doit imprimer son billet)
IDTGV	Échangeable avec pénalités selon mode de réservation	Non remboursable	En ligne (l'utilisateur doit imprimer son billet)
Blablacar	Annulation nécessaire	> 24h avant départ, remboursement intégral moins les frais de réservation. < 24h - retenue de 50 %	En ligne pour certains trajets, mise en contact avec le conducteur pour les autres

Le mode de transport le plus flexible en termes de réservation est le TGV (pour un titre standard). Les usagers de l'autocar sont incités à réserver en ligne, car des frais supplémentaires sont à prévoir en agence ou auprès du chauffeur. Le Ouigo et l'iDTGV proposent des prestations sur réservation en ligne uniquement et non remboursables. Quant à Blablacar, c'est à l'utilisateur de prendre contact avec le chauffeur.

L'accès aux gares, leurs équipements et l'intermodalité :

Les informations utilisées dans cette partie sont issues du registre public des gares routières tenu par l'Arafer. En ce qui concerne l'intermodalité, nous avons regardé dans un rayon de 100 mètres autour du point d'arrêt les autres modes de transport disponibles. Nous regardons uniquement les arrêts disponibles sur les 3 origines - destinations précédemment étudiées (Paris - Lyon, Montpellier - Lyon, Bordeaux - Paris).

Avec le train, les voyageurs sont informés des retards, des annulations, du numéro de train et du quai d'embarquement. Pour les grandes villes telles que Paris et Lyon, il n'y a pas de différence d'équipements ou d'intermodalité entre les modes de transport puisque les arrêts d'autocar et de covoiturage sont à côté des gares ferroviaires. En revanche, à Montpellier et à Bordeaux, certains arrêts sont effectués à des emplacements bien spécifiques et moins bien équipés.

La halte routière « les Sabines » de Montpellier comporte seulement deux emplacements d'autocar. Il n'y a pas de personnel, d'information en temps réel, de restauration ou de wifi. Les locaux de billetterie présents sont ceux d'Isilines uniquement. En revanche, il y a des toilettes, une salle d'attente et le mode d'accès à la gare est indiqué. Il y a un accès au tram, une vélostation, un système d'autopartage et un parking à proximité.

Le parking Château Descas à Bordeaux comporte 6 emplacements et un accès aux transports en commun urbains. En revanche, il n'y a pas de personnel, d'information en temps réel, de toilettes, de salle d'attente, de billetterie ou de restauration. Ce manque d'équipement est à relativiser puisque ce parking est à 8 minutes à pied de la gare Bordeaux Saint-Jean.

Les opérateurs de services librement organisés par autocar tentent de compenser un manque d'infrastructures similaires aux gares ferroviaires en proposant un service de suivi en temps réel des véhicules sur leur application ou leur site web. Ce système n'est cependant pas opérationnel pour tous les trajets.

La sécurité :

D'après le Commissariat Général au Développement Durable [37], le train est le mode de transport avec le moins d'accidents (72 en 2014) et le moins de tués (57 en 2014), d'autant plus que les tués

comptabilisés sont les usagers de la route tués en franchissant un passage à niveau. Selon les chiffres de 2016 publiés par l'Observatoire national Interministériel de la sécurité routière, il y a eu 12 tués dans les transports en commun contre 1 760 pour les voitures de tourisme en 2016. En 2015, sur la totalité des accidents corporels, 0,3 % impliquaient un autocar. D'un point de vue statistique, le train et l'autocar apparaissent donc beaucoup plus sûrs que la voiture.

L'impact environnemental :

D'après l'ADEME [33], avec un taux d'occupation de 38 %, l'impact environnemental de l'autocar est maîtrisé quelles que soient les émissions considérées. Ce constat dépend cependant de la répartition des modes de transport. Un report du covoiturage vers l'autocar est positif mais un report du train vers l'autocar entraîne un bilan moins favorable à l'autocar.

9 - Glossaire

ADAC Postbus : Compagnie Allemande de transport routier de voyageurs longue distance fondée en 2013. La majorité de ses lignes ont été remises à Flixbus en 2017.

Chronotachygraphe : Appareil mesure de temps de conduite et de vitesse installé sur les véhicules de transport routiers.

Cabotage : Dans le domaine des transports routiers de voyageurs, le cabotage concerne une ligne d'autocar internationale dont la vocation est de relier deux points dans des pays différents.

Eurolines : Entreprise de transport de voyageurs par autocar belge créée en 1984. Elle est issue du regroupement de diverses entreprises de transport.

Enatcar : Entreprise du secteur du transport routier de voyageurs racheté par Alsa.

Flixbus : Entreprise allemande de transport longue distance par autocars opérant en Europe. Créée en 2013 après la dérégulation du marché allemand.

IdTGV : Filiale du groupe SNCF mis en place en 2004 propose une offre de transport par TGV dont la réservation se fait uniquement par internet. Elle avait initialement pour but de répondre à la concurrence « *low cost* » aérienne sur les trajets nationaux.

Idbus : Filiale du groupe SNCF mise en place en 2012 il exploite un réseau de lignes d'autocars longue distance en Europe à partir de la France.

Isilines : Créée en 2015, c'est une filiale de Transdev qui exploite un réseau de lignes de transport longue distance par autocars.

(Service) **low-cost** : Service pratiquant des prix bon marché basé sur un concept économique et marketing du « *low-cost* » en proposant des prix inférieurs à la moyenne du marché.

Megabus : Filiale du groupe Britannique Stagecoach Group, Megabus est un service de transport de voyageurs par autocar longue distance. Megabus est arrivé en France en 2012 et a été racheté par Flixbus en 2016.

NBE NOR-WAY Bussekpress : Regroupement de plus de 20 autocaristes créé bien avant la déréglementation pour desservir à l'origine, des régions sans ligne ferroviaires.

OHG : « Offene HandelsGesellschaft » ou « société de négoce à capital variable », dans laquelle deux personnes physiques et morales ou plus se sont associées pour exploiter une société de négoce sous une coentreprise.

Ouibus : Filiale du groupe SNCF qui remplace Idbus suite à la loi permettant la libéralisation des services de voyageurs par autocars en 2015.

Ouigo : Service de transport ferroviaire proposé directement par la SNCF. Lancée en 2013, cette offre propose des tarifs proche de ceux de l'autocar et du covoiturage avec un service proche de ceux du secteur aérien (gares excentrées des centres-villes)

Starshipper : Filiale du groupement des transporteurs Réunir mis en place en 2012 il exploite un réseau de lignes de transport longue distance par autocars opérant en Europe. En 2016, Starshipper annonce que son réseau va être intégré dans le réseau Ouibus.

Yield Management : Technique marketing et commerciale basée sur une tarification et une offre flexibles qui est utilisée dans les services caractérisés par une forte présence de coûts fixes et par une certaine inertie des capacités proposées (transport en commun, hôtellerie...)

10 - Acronymes

ABS : « Anti Blocage System » signifiant système anti-blocage des roues
Ademe : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
AG : Aktiengesellschaft signifiant Société Anonymes
AO : Autorité Organisatrice
AOM : Autorité Organisatrice de la mobilité (ex-AOTU)
AOT : Autorité Organisatrice des Transports
Arafer : Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières
ASR : « Anti Slip Regulation », antipatinage des roues motrices
Cerema : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CGDD : Commissariat Général au Développement Durable
DB : « Deutsche Bahn », entreprises ferroviaire publique allemande
DTecTM : Direction Technique des Infrastructures de Transport et des Matériaux
DtecTV : Direction Technique Territoires et Villes
EGR : « Exhaust Gas Recirculation » signifiant recirculation des gaz d'échappement
ESP : « Electronic Stability Program » correcteur électronique de trajectoire
FCO : Formation Continue Obligatoire
FIMO : Formation Initiale Minimum Obligatoire
FNTV : Fédération Nationale des Transports de Voyageurs
GART : Groupement des Autorités Responsables des Transports
GmbH : Acronyme de « Gesellschaft mit beschränkter Haftung » signifiant « Société à Responsabilité limitée »
GPS : Géolocalisation Par Satellite
KG : « Kommanditgesellschaft » société en commandite, c'est-à-dire que l'associé n'est pas une personne physique mais morale.
LOTI : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs
NH3 : Ammoniac
Nox : Oxyde d'azote
PKS : administration nationale des transports routiers
PM : « Particulate Matter » signifiant « Particules fines »
PME : Petites et Moyennes Entreprises
PTAC : Poids Total Autorisé en Charge
Renfe : « *Red nacional de los ferrocarriles españoles* », signifiant « réseau national des chemins de fer espagnol
RFA : République fédérale d'Allemagne
RMVK : revenu Moyen par Voyageurs Kilomètre
SCR : Réduction Catalytique Sélective permettant de réduire les émissions de NOx
SLO : Services Librement Organisés
SNCF : Société nationale des chemins de fer français
TET : Trains d'équilibre des territoires (Intercités)
TER : Trains Express Régionaux
TGV : Train à Grande Vitesse
THC : TetraHydroCanabiol
TPIL : Transports Publics d'Intérêt Local (loi)

11 - Bibliographie

- [1] AARHAUG Jorgen & FEARNLEY Nils ; *Deregulation of the Norwegian long distance express coach market* ; Transport Policy 46 1-6, 2016.
- [2] Autorité de la concurrence ; *Quel avenir pour le transport longue distance par autocar en France ?* ; Document de consultation publique sur le fonctionnement concurrentiel du marché du transport interrégional régulier par autocar ; Instruction de la décision n°13-SOA-13 du 26 février 2013.
- [3] Autorité de la concurrence ; *Avis n°14-A-05 du 27 février 2014 relatif au fonctionnement concurrentiel du marché du transport interrégional régulier par autocar.*
- [4] Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières L'observatoire des transports et de la mobilité – *Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar- Bilan des T3 et T4 2015.*
- [5] Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières L'observatoire des transports et de la mobilité – *Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar- Bilan du 1^{er} trimestre 2016.*
- [6] Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières L'observatoire des transports et de la mobilité – *Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar- Bilan du 2^e trimestre 2016.*
- [7] Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières L'observatoire des transports et de la mobilité – *Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar- Bilan du 3^e trimestre 2016.*
- [8] Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières L'observatoire des transports et de la mobilité – *Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar- Bilan du 4^e trimestre 2016.*
- [9] BLAYAC Thierry, BOUGETTE Patrice, *Should I go by bus? The liberalization of the long-distance bus industry in France*, Transport Policy (56), mai 2017, p.50-62.
- [10] Centre de Gestion de la Fonction Publique Territoriale de la Vienne ; *Risque routier – Les équipements présents dans les véhicules professionnels* ; avril 2012.
- [11] Commissariat Général au Développement Durable (145), *Elements d'évaluation socio-économique et environnementale du transport par autocar*, mai 2016, 40 p.
- [12] Fédération Nationale des Transports de Voyageurs ; *L'autocar : Rester le mode de déplacement terrestre le plus sûr !* ; 2016.
- [13] Fédération Nationale des Transports de Voyageurs, *Normes EURO*, 16 décembre 2010.
- [14] France Stratégie ; *Commission d'étude des effets de la loi pour la croissance et l'activité ; Ouverture de l'offre de transport par autocar* ; janvier 2015.
- [15] KNORR A. & LUEG-ARNDT A., *Intercity bus deregulation in Germany – Intramodal and intermodal effects after two years*, Research in Transportation Economics, 2016, <http://dx.doi.org/10.1016/j.retrec.2016.06.005>.
- [16] SIA PARTNERS, *La libéralisation du transport de voyageurs par autocar : une menace pour le ferroviaire*, Insight, La lettre Sia Partners, 4^{ème} trimestre 2014.
- [17] VAN DE VELDE Didier ; International Transport Research Symposium - Les perspectives du transport interurbain de personnes - Rapprocher les citoyens - Session 3 : Concurrence et réglementation

des transports interurbains : vers un nouveau cadre réglementaire ? - *Les services d'autocars interurbains en Europe : concessions ou marché ouvert ?* novembre 2009.

[18] Ville rail & transports n°592 ; *Gares routières* ; octobre 2016.

[19] WHITE Peter & DEREK Robbins ; *Long-term development of express coach services in Britain* ; *Research in Transportation Economics* 36(1):30-38 · septembre 2012.

[20] www.FlixBus.fr

[21] www.isilines.fr

[22] www.ouibus.com/bus-sncf

[23] www.transbus.org/

[24] www.arafer.fr

[25] WHITE Peter; *Regular Interurban, coach services in Europe; European Conference of Minister of Transport*, ITF, Round table 114, p. 77-109; 2001.

[26] Cerema; *Covoiturage et TC; Actualités législatives* ; mars 2017.

[27] Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer ; *Transport en commun de personnes par autocar ; Rappel des principales mesures de sécurité prises depuis 10 ans* ; juin 2011.

[28] GOUIN Thierry ; CERTU ; Association for European Transport ; *Décentralisation et Organisation des Transports Publics en France* ; 2001.

[29] France Stratégie ; *Autocars interurbains : un bilan après six mois d'ouverture* ; La note d'analyse ; n°44 ; mars 2016.

[30] Arafer ; *Libéralisé, l'autocar a permis de créer une nouvelle demande de transport* ; 6 janvier 2017.

[31] <http://www.comparabus.com/fr/>

[32] GELBMANN-ZIV Béatrice ; *Cadre juridique et institutionnel du transport de voyageurs* ; *Transport public routier et urbain* ; Celse ; 2ème trimestre 2001.

[33] Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie ; *Evaluation de l'impact environnemental du développement du transport par autocar – Rapport d'étude* ; 2016.

[34] Cerema, *Analyse économique exploratoire du covoiturage longue distance*, octobre 2016.

[35] Cerema, *Gares routières*, mai 2017.

[36] Cerema, *Analyse de l'offre de transport régionale et inter-régionale : services conventionnés, services librement organisés et covoiturage*, Bilan 2016, Région Auvergne-Rhône-Alpes, avril 2017.

[37] Commissariat général au développement durable ; *Chiffres clés du transport Edition 2016* ; mars 2016.

[38] GRIMAL Richard, *Mobilité à longue distance : plus de voyages s'effectuent en train, mais les seniors restent adeptes de la voiture*, Sétra, décembre 2010.

[39] France Stratégie, *Perspectives de développement des autocars*, La note d'analyse n°58, juillet 2017.

[40] <<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/normes-euros-demissions-polluants-vehicules-lourds-vehicules-propres>>

[41] France stratégies <<http://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/fiche-offretransport.pdf>>

[42] <http://raildar.fr/osrm/#14/48.8815/2.7977>

[43] <<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/organisation-des-transport-routiers-internationaux-personnes-0#e5>>

Résumé

La directive européenne 1073/2009 intégrée dans la loi française n°2009-1503, la loi pour la croissance l'activité et l'égalité des chances économiques en 2015 ont permis de libéraliser le transport de voyageurs par autocar.

Ce rapport analyse le processus de libéralisation en France ainsi que dans d'autres pays européens, dresse un bilan des 8 premiers trimestres suivant la libéralisation de ces nouveaux services de transport de manière globale et du point de vue des voyageurs.

Aménagement et développement des territoires, égalité des territoires - Villes et stratégies urbaines - Transition énergétique et changement climatique - Gestion des ressources naturelles et respect de l'environnement - Prévention des risques - Bien-être et réduction des nuisances - Mobilité et transport - Gestion, optimisation, modernisation et conception des infrastructures - Habitat et bâtiment

Document consultable et téléchargeable sur le site <http://www.setra.developpement-durable.gouv.fr>

*Ce document ne peut être vendu. La reproduction totale du document est libre de droits.
En cas de reproduction partielle, l'accord préalable de l'auteur devra être demandé.
Référence : 1803w – ISRN : CEREMA-DTeciTM-2018-003-1-FR*

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

Direction technique infrastructures de transport et matériaux - 110 rue de Paris, 77171 Sourdun - Tél. : +33 (0)1 60 52 31 31
Siège social : Cité des Mobilités - 25, avenue François Mitterrand - CS 92 803 - F-69674 Bron Cedex - Tél. : +33 (0)4 72 14 30 30

Établissement public - Siret 130 018 310 00016 - www.cerema.fr