

Paris, le 7 novembre 2016

L'Arafer publie son 1^{er} rapport annuel sur le transport par autocar et les gares routières

En libéralisant le transport interurbain par autocar, la loi Macron a confié à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer) une mission d'observation de ce nouveau marché. Les différents bilans trimestriels publiés par le régulateur sont complétés aujourd'hui par un premier rapport annuel sur le transport par autocar et les gares routières couvrant la période allant du 8 août 2015, date de l'ouverture du marché, jusqu'au 30 juin 2016.

Services libéralisés et services conventionnés

Ce premier rapport annuel présente une analyse globale du marché du transport par autocar : à la fois les services libéralisés mais également les services conventionnés régionaux, ainsi qu'une première analyse intermodale avec les services de transport ferroviaire.

Le document détaille le fort développement du nouveau marché des autocars Macron, avec 3,4 millions de passagers transportés en moins d'un an sur un réseau reliant près de 200 villes françaises avec plus de 1 000 liaisons, dont près de 50% n'ont pas d'alternatives directes en transport collectif terrestre. Ce secteur a généré 40 millions de chiffre d'affaires et créé environ 1 350 emplois sur la période.

L'Arafer n'a pas encore reçu toutes les données de la part des entreprises assurant des services de transport routier conventionné, mais elle recense déjà 22 000 liaisons routières régionales (y compris cars TER) desservant 3 200 communes (hors cars départementaux).

Les deux réseaux – cars Macron et cars conventionnés – sont donc de taille très différente et présentent des caractéristiques assez contrastées : par exemple la longueur moyenne des liaisons conventionnées est de 28 km contre 238 km pour les autocars Macron. Autre exemple, 93% des liaisons conventionnées sont infrarégionales (au périmètre des nouvelles régions) contre 26% des liaisons libéralisées.

Le résultat de l'analyse comparative entre les deux types de services est également éloquent : seule une quarantaine de liaisons fait l'objet d'une double desserte par des cars conventionnés et des cars Macron, ce qui représente 3,7% de l'offre libéralisée et 0,2 % de l'offre conventionnée. Sur ces liaisons, environ 190 000 passagers ont emprunté un autocar Macron depuis la libéralisation du marché.

Comparaison avec l'offre ferroviaire existante

Sur les 45 000 liaisons ferroviaires desservies par TER, 160 sont également desservies par un autocar Macron, soit moins de 0,5% de l'offre TER et 14,8% de l'offre libéralisée. Près de 560 000 passagers ont voyagé sur ces liaisons en autocar.

Par conséquent, peu de services librement organisés doublonnent avec des services conventionnés au niveau régional.

En revanche, sur cette même période, près de 86% des personnes qui ont emprunté un autocar ont effectué des liaisons de moyenne ou longue distance également desservies en TGV (2 millions de passagers sur 223 liaisons concernées) ou en Intercités (1,6 million sur 174 liaisons concernées).

L'Autorité manque aujourd'hui de données pour aller plus loin dans l'analyse intermodale, mais elle a pour ambition de présenter en 2017 une analyse de la concurrence entre ces différents modes de transport.

Liaisons par autocar de moins de 100 km

Le rapport présente également le bilan des actions et décisions de l'Arafer concernant la régulation des liaisons inférieures à 100 km.

Au 30 juin 2016, 171 déclarations de liaisons de moins de 100 km avaient été déposées (un peu plus de 200 au 7 novembre) dont environ 70% susceptibles de concurrencer un service de transport conventionné. Le nombre et la localisation des liaisons déclarées démontrent des stratégies très différentes entre les opérateurs, certains n'ayant déclaré aucune liaison, d'autres se spécialisant géographiquement ou visant un objectif de couverture beaucoup plus fine du territoire.

L'offre déclarée sur les liaisons de moins de 100 km se distingue de celle des services conventionnés : une fréquence hebdomadaire beaucoup plus faible (dans un rapport de 1 à 16), près de 42 fois moins de sièges offerts pour les liaisons ayant fait l'objet de demandes d'interdiction ou de limitation auprès du régulateur, un temps de parcours significativement plus élevé (19 minutes en moyenne pour une durée de trajet de 1 h 16 min).

Au 30 juin 2016, sur les 61 demandes d'interdiction ou de limitation de liaisons routières formulées par les autorités organisatrices de transport (AOT), l'Arafer avait rendu 21 avis favorables et 40 avis défavorables (21 favorables, et 66 défavorables au 7 novembre).

Notons que parmi les 21 avis favorables, 15 portent sur le cas singulier de la desserte de l'aéroport Beauvais-Tillé depuis Paris ou sa proche banlieue.

Sept avis ont fait l'objet de recours devant le Conseil d'État. L'Arafer attend les premières décisions en début d'année prochaine.

Il convient enfin de préciser qu'au 30 juin 2016, sur les 67 liaisons de moins de 100 km autorisées, seules 9 faisaient l'objet d'une commercialisation pour moins de 1 500 passagers transportés¹.

¹ En dehors de la ligne Le Puy-en-Velay-Conques opérée par l'opérateur régional Migratour

Gares routières

Le dernier volet du rapport annuel porte sur les gares routières de voyageurs.

De nombreux arrêts utilisés par les cars Macron sont situés sur des communes ne disposant pas de gares routières. L'absence de ces installations ne semble pas donc nécessairement être un frein au développement de la demande et du marché.

Par ailleurs, même quand les territoires disposent de points d'arrêts, les autocaristes ne les utilisent pas nécessairement pour les desservir. L'existence d'une gare routière historique ne signifie pas qu'elle répond aux besoins des transporteurs.

Dans les mois à venir, l'Arafer va s'attacher à préciser le cadre de régulation des gares routières, notamment pour la tarification et l'allocation des quais pour l'embarquement et le débarquement des passagers.

- [Télécharger le rapport annuel](#)
- [Consulter les chiffres clés](#)

À propos de l'Arafer

Créée fin 2009 sous le nom d'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf) pour accompagner l'ouverture à la concurrence du marché ferroviaire et garantir à tous les opérateurs un accès équitable au réseau ferré national et à ses installations de service, ses missions ont été étendues en 2015 à la régulation économique du tunnel sous la Manche, puis au transport interurbain par autocar et aux concessions autoroutières

Devenue un régulateur de transport multimodal, l'Arafer a pour mission de contribuer au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles au bénéfice des clients du transport ferroviaire et routier.

Ses avis et décisions publiés sur son site internet sont adoptés par un collège présidé par Bernard Roman et composé de six autres personnalités indépendantes choisies pour leurs compétences en matière de transport ferroviaire, routier, dans le domaine juridique ou économique ou pour leur expertise des sujets de concurrence.