

Paris, le 25 juillet 2018

Troisième rapport annuel sur le transport routier de voyageurs en France – Bilan 2017

L'Arafer publie aujourd'hui son troisième rapport sur le marché du transport par autocar et sur les gares routières en France, pour l'année 2017. Ce bilan est complété par 12 fiches régionales interactives qui fournissent les principales statistiques sur le transport routier de voyageurs dans les régions métropolitaines : infrastructures de transport, dessertes par les SLO et offres de transport alternatives.

Le dynamisme du marché du transport routier librement organisé

Avec environ 7,1 millions de voyageurs transportés sur des liaisons domestiques en 2017, les services de transport routier par autocar librement organisés enregistrent une fréquentation en hausse de 14,5 % par rapport à l'année précédente. Comme en 2016, le marché a connu un point bas d'activité aux premier et dernier trimestres de l'année, et un pic de fréquentation durant l'été, période plus propice à la mobilité longue distance.

A cette fréquentation domestique s'ajoute également la fréquentation réalisée sur des trajets internationaux au départ ou à destination de la France¹, qui s'établit entre 4,25 et 4,75 millions de voyageurs en 2017 selon la première estimation de l'Arafer². En ajoutant les 7,1 millions de voyageurs sur liaisons domestiques, le volume total de passagers transportés en SLO s'élève donc à plus de 11 millions en 2017. Les trajets internationaux représentent donc près de 40 % de la fréquentation totale observée sur les lignes d'autocar librement organisées.

Au cours de l'année 2017, 303 villes françaises ont été desservies par un service librement organisé pendant au moins un trimestre. Les passagers bénéficient donc d'une offre qui continue de s'étoffer : le nombre de liaisons commercialisées a crû de 34 % sur un an.

Un peu plus de la moitié des villes desservies le sont toute l'année. A ces dessertes permanentes vient s'ajouter une offre saisonnière principalement constituée des dessertes de montagne en hiver et des communes littorales pendant la saison estivale.

¹ Le réseau de lignes internationales librement organisées relie la France à une vingtaine de pays européens.

² L'Arafer a estimé pour la première fois le nombre de voyageurs par autocar (SLO) ayant réalisé des trajets internationaux au départ ou à destination de la France, en collectant les données auprès des opérateurs exploitant des lignes internationales, parmi lesquels figurent également les trois principaux opérateurs actifs sur le marché national (Eurolines, Flixbus et Ouibus).

En moyenne, 707 départs quotidiens d'autocars ont été enregistrés en 2017. Pour une grande majorité des liaisons commercialisées, les opérateurs ont procédé en 2017 à une modulation de la fréquence offerte, plus faible les jours de semaine et renforcée le week-end pour mieux s'adapter à la demande, et ainsi optimiser le taux d'occupation.

Une première estimation de la ponctualité des services librement organisés a pu être réalisée sur la base de données relatives au 2nd semestre 2017. Il ressort qu'environ 1 autocar sur 5 rejoint son terminus avec un retard de 15 minutes ou plus. Le taux de retard augmente avec le nombre d'arrêts desservis par ligne.

En moyenne en 2017, la recette par passager aux 100 km atteint 4,7 euros hors taxes. Cette hausse de 17,5 % sur une année, conjuguée à la hausse de 14,5 % de la fréquentation, permet aux opérateurs de dégager un chiffre d'affaires de 105,4 millions d'euros hors taxes en 2017 pour des trajets réalisés en France, soit 26 % de plus qu'en 2016.

Un réseau des services routiers conventionnés particulièrement dense

Le panorama 2017 est basé sur une collecte d'informations (fiches horaires des lignes routières conventionnées) auprès des AOT régionales.

Les données obtenues permettent de constater que les services routiers conventionnés³ desservent 15 361 communes, soit 5 fois plus que le réseau ferroviaire national, faisant de cette offre de transport celle qui irrigue le plus finement le territoire métropolitain.

Complémentarité et concurrence des offres de transport interurbain

Aux fins d'une analyse plus détaillée qu'en 2016, l'Autorité a mené une comparaison multimodale des offres existantes de transport interurbain, qu'elles soient conventionnées ou non, en intégrant les services ferroviaires, les services par autocar, mais également les services aériens et le covoiturage.

Près de 28 % des liaisons d'autocars SLO commercialisées en 2017 sont également opérées par un service conventionné. Sur ces liaisons, la fréquence des trajets proposés par les opérateurs SLO est près de 4 fois moindre que celle des services conventionnés. L'offre des opérateurs SLO se superpose davantage avec celle des services commerciaux, puisque 56,6 % des liaisons SLO possèdent des alternatives modales non conventionnées. Ainsi, la majeure partie des voyageurs empruntant un service par autocar librement organisé avait également la possibilité de choisir un autre service commercial direct pour effectuer son trajet.

Enfin, il est également utile de noter que près de 39 % des liaisons SLO (642 liaisons) ne comportent aucune alternative modale directe (conventionnée ou non).

³ Lignes régionales conventionnées dont Cars TER et lignes (ex-)départementales, hors Corse.

L'impact négligeable des liaisons de moins de 100 km autorisées à la commercialisation sur les services conventionnés

La loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques a libéralisé le transport régulier de voyageurs par autocar, en instaurant toutefois un encadrement particulier pour les liaisons de moins de 100 kilomètres, afin de préserver les services conventionnés d'impacts susceptibles de compromettre leur équilibre économique.

En 2017, l'Autorité a publié 200 déclarations de liaisons inférieures à 100 km opérées par un SLO sur l'ensemble des régions continentales de France métropolitaine. Le développement des liaisons de moins de 100 km est notamment porté par l'essor des dessertes d'aéroports qui représentent près du quart des déclarations.

La baisse du nombre de saisines formées par les AOT sur des projets d'interdiction ou de limitation des services déclarés, amorcée en 2016, se poursuit en 2017. L'impact des services routiers librement organisés de moins de 100 km sur les services ferroviaires conventionnés, dont le juge a confirmé en 2017 la méthode d'évaluation, est le plus souvent insignifiant. De plus, la moitié des saisines instruites en 2017 concernent l'impact des SLO de moins de 100 km sur des services routiers conventionnés.

Plus généralement, selon les estimations de l'Autorité, les SLO dans leur ensemble auraient occasionné un manque à gagner pour le transport ferroviaire domestique estimé entre 50 et 100 millions d'euros. Ce manque à gagner affecterait essentiellement des liaisons de plus de 100 km, non régulées par l'Autorité, ou sur lesquelles SNCF Mobilités exploite des services de transport ferroviaire non conventionnés (services TGV). Le manque à gagner pour les activités TER, toutes distances confondues, resterait quant à lui très limité, entre 0,005 % et 0,8 % des concours publics.

Le cadre de régulation des gares routières précisé

L'année 2017 a permis de compléter le registre public des gares routières et autres aménagements de transport routier publié par l'Arafer, qui recensait 215 aménagements au 31 décembre 2017. L'Autorité s'est fixé pour objectif d'améliorer en 2018 la qualité du registre, en application de la décision n° 2017-125 du 4 décembre 2017.

L'Autorité a adopté, le 4 octobre 2017, la décision n° 2017-116 relative aux règles d'accès aux aménagements de transport routier qui vise à garantir, pour tous les transporteurs, une allocation des capacités des gares routières et une tarification objectives, transparentes et non-discriminatoires. La publication par les exploitants des aménagements de transport routier de règles d'accès conformes à ces principes facilitera la conception d'offres de transport par les opérateurs.

L'année 2017 a également vu la première concrétisation du pouvoir de règlement de différend de l'Arafer dans le secteur des gares routières, qui concernait l'accès au pôle multimodal de l'aéroport de Beauvais-Tillé.

- [Lire le rapport annuel](#)
- [Consulter les fiches régionales](#)

A propos de l'Arafer

Depuis 2010, le secteur ferroviaire français est doté d'une autorité indépendante qui accompagne son ouverture progressive à la concurrence : l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf). La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015 élargit les compétences du régulateur aux activités routières : transport par autocar et autoroutes.

Le 15 octobre 2015, l'Araf est devenue l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières : Arafer. Sa mission est de contribuer au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles au bénéfice des clients du transport ferroviaire et routier.

Ses avis et décisions sont adoptés par un collège composé de sept membres indépendants choisis pour leurs compétences en matière de transport ferroviaire, routier, dans le domaine juridique ou économique ou pour leur expertise des sujets de concurrence. Il est présidé depuis août 2016 par Bernard Roman.