



FNAUT

transport
consommation
environnement

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
01 43 35 02 83 - contact@fnaut.fr

Conférence de presse

29 novembre 2016

LA LIBERALISATION DU TRANSPORT PAR AUTOCAR : UNE REFORME UTILE MAIS IMPROVISEE



La FNAUT représente l'ensemble des utilisateurs des transports de voyageurs, qu'ils empruntent le train, le bateau, l'avion, et bien sûr l'autocar, scolaire, départemental, et maintenant national depuis la libéralisation de 2015.

Après presque 18 mois de fonctionnement, la FNAUT tire de premières conclusions sur cette activité en plein développement, et pas encore stabilisée.

1/ La FNAUT n'est pas hostile à l'ouverture du marché de l'autocar grandes lignes.

Avec 3,8 millions de voyageurs transportés en 2016 (5 millions depuis l'ouverture – chiffre FNTV), l'autocar correspond à un marché et à des besoins réels. Selon les chiffres recueillis par les opérateurs, **18% des clients « n'auraient pas voyagé »** si le service n'avait pas existé.

La FNAUT regrette que cette libéralisation de l'autocar n'ait pas été accompagnée ou suivie par celle des services publics ferroviaires régionaux (TER) et nationaux (TET), qui aurait permis de **muscler le train** face à un rival réactif et à l'écoute du client.

Ce regret est d'autant plus vif que, de surcroît, l'autocar libéralisé vient à l'évidence servir d'alibi pour accélérer réductions ou suppressions de lignes ferroviaires régionales et nationales.

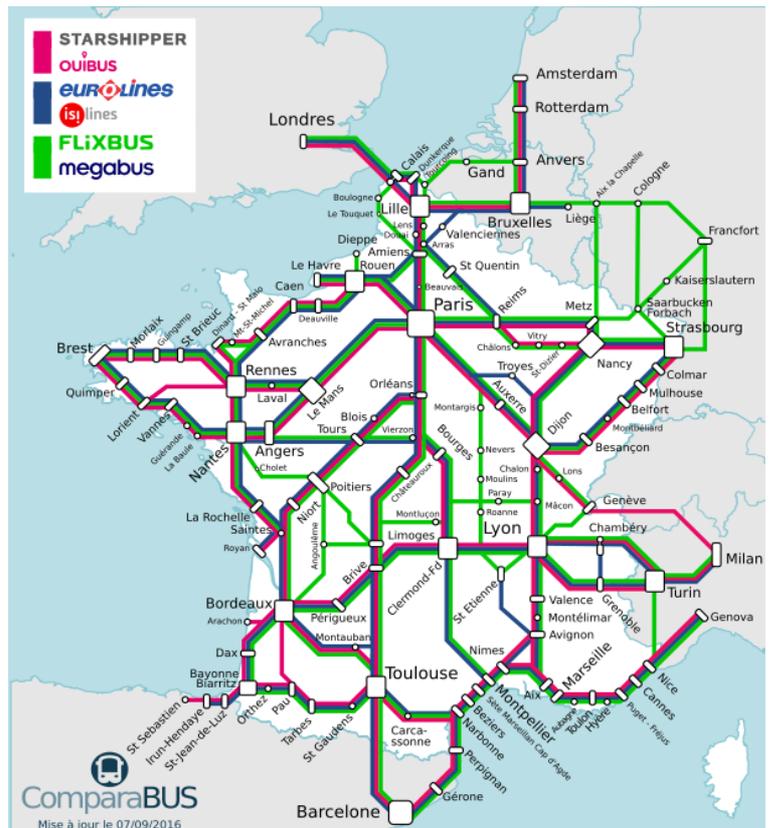
Il est de l'intérêt bien compris de tous les voyageurs, des territoires, de l'économie et de la planète que le rail – ossature naturelle du système de transport interurbain et moyen de transport à rendement croissant et économe en énergie – absorbe le maximum de trafic, et que **l'autocar en soit le complément**, et non le concurrent.

A cet égard, il faut souligner que pour 442 liaisons, soit 50% de l'offre en autocar, il n'existe pas de solution alternative en train direct (c'est-à-dire qui n'oblige pas à une correspondance.)

Le **panorama concurrentiel** entre le train et le car est instructif (chiffres ARAFER) :

- La concurrence entre le car et le TER existe sur 160 itinéraires, soit moins de 0,5% de l'offre en TER et 14,8% de l'offre libéralisée. Comme le note l'ARAFER, peu de services librement organisés doublonnent avec des services conventionnés. Notons qu'1/3 de l'offre Ouibus concurrence le TER, et qu'Eurolines/Isilines et Flixbus concurrencent le TER chacun pour 20%.
- En revanche, la concurrence entre le car et les trains intercitys (TET) porte sur 174 liaisons. Là encore, Ouibus est en tête des concurrents du train avec 35% de son offre qui doublonne avec le train (25% pour l'offre Eurolines/Isilines et 23% de l'offre Flixbus.)
- Le car concurrence le TGV sur 223 liaisons, par 32% de l'offre Eurolines/Isilines, 25% de l'offre Flixbus, et 49% de l'offre Ouibus.

Force donc est de constater que le principal concurrent du train est Ouibus, filiale de la SNCF...



2/ Les attentes des voyageurs de l'autocar ne diffèrent pas sensiblement de celles des voyageurs empruntant d'autres modes de déplacement.

Ces exigences portent sur la ponctualité et son corollaire, l'information en temps réel, essentielle pour l'autocar en cas de perturbations toujours possibles pour un mode dépendant plus que d'autres des aléas du trafic.

Les voyageurs de l'autocar sont très sensibles à ses **prix bas**, raison essentielle du succès de la libéralisation. C'est ici l'occasion pour la FNAUT de réitérer sa demande formulée de longue date d'introduire des tarifs sociaux pour les liaisons ferroviaires de grandes lignes, sans quoi l'autocar cannibaliserait le train sur ces liaisons et serait le refuge des voyageurs ne pouvant s'offrir le TGV.



Les droits des voyageurs de l'autocar sont consacrés par le règlement européen 181/2011 applicable en France depuis le 1^{er} mars 2013. Il ne s'applique toutefois qu'à des parcours de plus de 250 km (Selon les chiffres de l'ARAFER, le trajet moyen est aujourd'hui de 342 km.) Ces droits concernent principalement l'annulation du service ou le retard au départ, ainsi que la pratique de la surréservation.

Membre de la **Fédération Européenne des Voyageurs**, la FNAUT participe au niveau européen aux travaux sur les droits des voyageurs, leur évaluation et leur révision, en particulier l'abaissement du seuil de déclenchement des droits en deçà de 250 km.

3/ Les gares routières, leurs équipement et leur situation dans la ville sont un enjeu d'importance, à propos duquel le décret prévu à la suite de l'ordonnance 2016-79 du 29 janvier 2016, n'apporte aucune réponse.

Elles sont pourtant un élément-clé dans la chaîne d'intermodalité, dont l'autocar doit faire partie intégrante. Plutôt que doubler avec le train sur des distances plus ou moins longues, le car doit en être le complément, soit sur des itinéraires non desservis par le rail, soit pour assurer une desserte plus fine si le chemin de fer ne le peut pas. La FNAUT restera très vigilante sur cette exigence de **complémentarité géographique, mais aussi par segment de marché.**

Quel que soit le régime adopté pour gérer les gares routières : par les collectivités locales (ville ou région), opérateur ou structure dédiée (GIE), l'important est d'y garantir la **transparence et l'équité** dans les conditions d'accès et de stationnement.

Pour la FNAUT, l'urgence réside dans la **sécurité** des voyageurs. En effet, les gares routières se développent pour la plupart dans l'improvisation pour s'adapter aux évolutions du trafic et le cheminement à travers la circulation risque d'entraîner des accidents de personnes.



L'information des voyageurs en temps réel dans les gares routières est une exigence relayée par la FNAUT. Cette information doit se poursuivre durant le voyage, particulièrement en situation perturbée.

Beaucoup reste à faire pour **l'accueil des voyageurs** puisque, dans les 171 villes desservies par les autocars :

- 127 disposent d'une gare routière, mais 44 n'en ont pas,
- 71 sont desservies uniquement à de simples points d'arrêt,
- Tandis que sur les gares routières déclarées à l'ARAFER, seulement un tiers dispose de personnel, un autre tiers offre des toilettes et un tiers propose une salle d'attente.

Enfin, les simples points d'arrêt disséminés sur le territoire méritent un traitement de qualité privilégiant en premier lieu l'information. Un gros travail sera nécessaire pour y arriver.

4/ La stratégie de développement adoptée par les différentes compagnies d'autocars permet de distinguer deux approches distinctes.

Si Isilines assure un certain nombre de liaisons transversales là où le rail est défaillant, Ouibus, en revanche, dessert majoritairement des axes déjà bien traités par le train. Le réseau Ouibus illustre **l'absence d'incitation** faite aux opérateurs à s'implanter sur des itinéraires non desservis par le chemin de fer.

Les consultations et réunions de travail organisées par la FNAUT ces derniers mois lui ont permis de constater que les compagnies d'autocars avaient pris en compte les souhaits des voyageurs, notamment ceux relatifs à la bonne **organisation des correspondances** en cas de retard. Les exploitants ont généralisé la géolocalisation de leurs véhicules et une assistance aux passagers 24/24 en cas de difficultés. Ces aspects comptent puisque 15% des voyageurs ont une correspondance avec un autre autocar.

La FNAUT note aussi avec satisfaction que les autocars grandes lignes, aux normes Euro 6, sont équipés – outre de l'éthylotest obligatoire – de systèmes dépistant l'hypovigilance et le franchissement de ligne blanche.

De même, les contrats avec les PME locales, partenaires des marques opérant sur le marché, prévoient-ils les exigences de **sécurité et de formation**, avec entre autres, le contrôle systématique des temps de conduite assuré par une procédure de vérification systématique des chronotachygraphes.

5/ Les chiffres de l'autocar (rapport de l'ARAFER du 15 septembre 2016.)

3,4 millions de voyageurs transportés entre août 2015 et fin juin 2016
(+37% par rapport au trimestre précédent.)

Cinq principaux opérateurs

Ouibus, Isilines/Eurolines, Flixbus, Starshipper et Migratour.

Trajet moyen du voyageur : **342 km**.

1150 emplois ETP créés depuis l'ouverture du marché, dont **83% de conducteurs**.

Pour les liaisons des moins de 100 km :

Depuis octobre 2015, les opérateurs ont déposé **174 projets** dont 88 n'ont fait l'objet d'aucune saisine contestant leur création.

62 avis ont jusque-là été rendus par l'ARAFER :

- 41 défavorables à l'autorité organisatrice qui les contestait, le service étant donc commercialisable,
- 16 favorables à l'interdiction du service et 5 favorables à la limitation du service.