

Rapport annuel

Marché du transport par autocar et gares routières

Exercice 2018

SYNTHÈSE	05		
AVANT-PROPOS	11		
AVERTISSEMENT	12		
01			
Les services librement organisés de transport par autocar en 2018	13		
Bilan de l'offre commercialisée par les SLO	13		
Bilan de la fréquentation des SLO	26		
Résultats économiques et sociaux	31		
Les services librement organisés sur des liaisons de 100 kilomètres ou moins	34		
02			
Analyse de la complémentarité des offres de transport interurbain	50		
Substituabilité de l'offre de transport routier librement organisé avec des services de transport interurbain conventionnés (routiers, ferroviaires et aériens)	50		
Substituabilité de l'offre de transport routier librement organisé avec des services commerciaux	54		
L'offre de transport routier librement organisé sur les liaisons sans alternative modale	57		
Comparaison tarifaire des services de transport interurbain (routiers, ferroviaires, aériens)	60		
Complémentarité de l'offre de transport par autocar conventionné avec les autres services de transport interurbains (routiers, ferroviaires et aériens)	62		
		03	
		Les gares routières et autres aménagements de transport routier	64
		Les aménagements de transport routier	64
		Les modalités d'accès aux aménagements de transport routier	68
		ANNEXES	77
		Annexe 1	77
		La couverture du territoire par les SLO	
		Annexe 2	78
		Caractéristiques des villes desservies par les SLO	
		Annexe 3	79
		Les destinations directes au départ des villes desservies	
		Annexe 4	80
		Part des villes desservies sur les quatre trimestres	
		Annexe 5	81
		Cartographie des aéroports desservis en 2018	
		Annexe 6	82
		Caractéristiques de l'offre de liaisons	
		Annexe 7	83
		Fréquence quotidienne	
		Annexe 8	85
		Distance parcourue par les autocars	
		Annexe 9	86
		Caractéristiques de la demande	
		Annexe 10	87
		Evolution trimestrielle des recettes	
		Annexe 11	88
		Fiches régionales	

SYNTHESE

L'offre de transport routier librement organisé a poursuivi son développement en 2018

Treize opérateurs ont commercialisé des services librement organisés (ci-après dénommés « SLO ») en 2018, soit quatre de plus qu'en 2017 (résultant de l'arrivée de cinq nouveaux entrants et de la sortie d'un opérateur actif en 2017¹). L'offre de transport routier librement organisé demeure principalement structurée par les trois opérateurs disposant d'un réseau d'envergure nationale : Eurolines/Isilines, FlixBus et Ouibus qui représentent plus de 99 % de l'offre SLO exprimée en autocars.km. Les dix autres opérateurs, d'envergure régionale, représentent moins de 1 % de l'offre globale.

L'offre SLO a continué de s'étoffer en 2018 avec un réseau de villes desservies grandissant et un nombre de liaisons commercialisées en forte croissance. Au total, 328 villes françaises ont été desservies par les SLO pendant au moins un trimestre au cours de l'année (avec un record de 292 villes desservies au troisième trimestre), contre 302 en 2017 (9 % en plus). Le nombre de liaisons commercialisées a quant à lui bondi de 25 % par rapport à 2017 pour atteindre 2 084 liaisons, dont 54 % ont été commercialisées sur l'ensemble de l'année.

Un maillage densifié, une saisonnalité confirmée

Cette double expansion résulte à la fois du développement continu d'une composante permanente de liaisons commercialisées toute l'année (1 125 liaisons en 2018, contre 816 en 2017) et d'une composante saisonnière. Ainsi, avec 201 villes desservies durant les quatre trimestres, le socle des dessertes permanentes représente 61 % des nœuds du réseau SLO en 2018, contre 54 % l'année précédente. Les dessertes en zone littorale ou de montagne, le plus souvent associées à l'offre saisonnière, représentent en 2018 une part moins importante des nouvelles dessertes qu'en 2017 (39 % contre 49 %).

Le maillage territorial des SLO continue donc à se densifier. Deux villes seulement sont desservies par les SLO en dehors de la métropole, à la Réunion. A l'échelle nationale, la part de la population française résidant dans une commune desservie par un SLO en 2018 reste stable par rapport à 2017 (environ 24 %). Les liaisons radiales (en provenance ou à destination de Paris) représentent un peu plus de 11 % de l'offre. Les deux tiers des autres liaisons, dites transversales, sont inter-régionales.

Outre le développement du réseau SLO, l'année 2018 est également marquée par une très nette augmentation de la fréquence des trajets, avec 843 départs quotidiens en moyenne, contre 707 en 2017 (18 % en plus). Les autocars parcourent globalement une plus longue distance (115 millions d'autocars.km en 2018, contre 99 millions d'autocars.km en 2017) en multipliant les trajets sur des lignes plus courtes dont la longueur diminue graduellement depuis 2015. La distance moyenne d'une ligne est de 373 kilomètres en 2018, en recul de 6 kilomètres par rapport à 2017.

La forte modulation (hebdomadaire et saisonnière) des fréquences proposées entre les périodes creuses et les périodes de pointe, observée depuis 2017, s'est poursuivie en 2018. Comme l'année précédente, environ 65 % des liaisons proposent moins d'un aller-retour quotidien et la fréquence moyenne quotidienne par liaison s'établit à 2,8 allers-retours quotidiens en 2018 (contre 2,6 en 2017 et 3,8 en 2016). En 2017, le taux moyen d'occupation des autocars avait franchi pour la première fois la barre des 50 %. En 2018, la rationalisation de l'offre, tant pour le réseau desservi que pour la fréquence proposée, a permis aux opérateurs d'atteindre un taux moyen d'occupation de 57,8 %, avec un pic de 61,3 % observé au deuxième trimestre. Pour référence, l'ADEME² en 2017 estimait à 38 % le

¹ Actibus, qui avait été comptabilisé parmi les opérateurs SLO dans le rapport annuel 2017, opérait en effet dans le cadre de contrats de service public. Il a par conséquent été retiré de la liste des opérateurs SLO. On ne dénombre ainsi que neuf opérateurs en 2017.

² Rapport d'étude de l'ADEME intitulé « Evaluation de l'impact environnemental du développement du transport par autocar » publié le 23 mars 2017 :

www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/etude_autocar_1216.pdf

taux moyen d'occupation à partir duquel le bilan environnemental de l'autocar devient positif. L'Autorité proposera lors des prochains rapports un bilan environnemental du transport par autocar plus détaillé.

Près de 9 millions de voyageurs transportés en 2018

Avec près de 9 millions de voyageurs transportés en 2018, les services de transport routier par autocar librement organisés enregistrent une fréquentation en hausse de 26 % par rapport à l'année 2017, soit 1,8 million de passagers supplémentaires. Sur chaque trimestre de l'année 2018, la fréquentation a été supérieure à celle du même trimestre de l'année précédente. Le taux de croissance annuel glissant exceptionnellement élevé observé au deuxième trimestre (+ 43 % en 2018 contre + 10 % en 2017) peut s'expliquer par le report des usagers vers les offres routières SLO du fait des mouvements sociaux ayant perturbé le transport ferroviaire. Le pic de fréquentation est atteint durant la période estivale, comme les années précédentes.

La part des liaisons radiales dans la fréquentation totale (47 % en 2018 contre 51 % en 2017) continue à reculer au profit des liaisons transversales et en particulier des liaisons infrarégionales, passant ainsi sous la barre des 50 % pour la première fois depuis la libéralisation du marché. La fréquentation des liaisons infrarégionales représente environ 25 % de la fréquentation totale en 2018, contre 22 % l'année précédente. La fréquentation des liaisons inter-régionales (28 %) enregistre une très légère hausse par rapport à 2017 (27 %). La distance moyenne parcourue par les passagers en 2018 est de 299 kilomètres, contre 316 kilomètres l'année précédente.

Les liaisons faisant l'objet d'une concurrence entre au moins deux opérateurs SLO, au nombre de 525 en 2018, ne représentent qu'un quart de l'offre totale des liaisons commercialisées sur l'année, mais elles concentrent l'essentiel de la fréquentation totale (87 %), comme en 2017 (86 %). Ainsi, bien que le nombre de liaisons exclusives (1 785 liaisons) ait fortement augmenté en 2018 par rapport à l'année précédente (26 % de plus), celles-ci ne concernent qu'une part mineure de la fréquentation.

Près de 2 000 trajets en autocar ont été annulés sur un total d'environ 310 000 trajets programmés en 2018, soit un taux d'annulation de 0,6 % sur l'année. S'agissant de la ponctualité des services, environ 88 % des quelques 308 000 autocars ayant effectivement circulé sont arrivés à leur terminus à l'heure ou avec un retard de moins de 15 minutes, les retards augmentant avec le nombre d'arrêts intermédiaires.

Les résultats économiques du secteur progressent

Signe de maturité du marché, la progression des résultats économiques des opérateurs SLO se poursuit en 2018 mais à un rythme moins soutenu que les années précédentes. La recette moyenne aux 100 km atteint 4,9 euros par passager et 114 euros par autocar en 2018 (contre respectivement 4,7 euros et 106 euros en 2017), soit des taux de croissance respectifs de 4 % et 7 % sur un an. Les taux correspondants s'élevaient à 17 % et 44 % en 2017 et à 27 % et 68 % en 2016. Au 31 décembre 2018, le secteur employait (emplois directs et en sous-traitance) 2 563 ETP (Equivalent Temps Plein) contre 2 343 fin 2017. Le secteur a donc permis la création de 220 ETP sur un an (9,4 % de plus), contre 260 en 2017 et 450 en 2016.

Les hausses conjuguées de la fréquentation et de la recette par passager ont permis à l'ensemble des opérateurs de dégager en 2018 un chiffre d'affaires de 130,4 millions d'euros pour les trajets réalisés en France, en hausse de 24 % sur un an, soit une hausse relativement proche de celle observée en 2017 (+ 26 %). Cette croissance s'explique en partie par la poursuite du développement des dessertes aéroportuaires, déjà très marqué en 2017. Seize aéroports français sont desservis en 2018 par l'une des 298 liaisons qui relient ces infrastructures à 152 villes. Avec plus de 1,3 million de passagers transportés, la fréquentation des liaisons aéroportuaires a connu une croissance de près de 70 % sur un an et la recette moyenne par passager reste nettement plus élevée que la moyenne générale en s'établissant à 7 euros par passager aux 100 km.

La régulation des SLO de 100 km ou moins concourt à préserver l'équilibre économique des services publics de transport

En 2018, le nombre de déclarations de services librement organisés sur des liaisons de 100 kilomètres ou moins s'élève à 293³, contre 200⁴ en 2017. Comme les deux années précédentes, toutes les régions métropolitaines à l'exception de la Corse sont concernées⁵ par ces déclarations. Plus de la moitié des services déclarés en 2018 portent sur de nouvelles liaisons (54 %) et une très grande majorité sur des liaisons infrarégionales (85 %), ce qui est de nature à densifier le maillage territorial de l'offre de services routiers interurbains au sein des régions. Parmi les déclarations publiées en 2018, 20 % portent sur des services assurant la desserte d'un aéroport, identifiée comme un important levier de développement de l'offre de transport régulier par autocar. Ainsi, trois des quatre liaisons de 100 kilomètres ou moins les plus fréquentées en 2018 sont des liaisons desservant l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry.

Soulignons qu'une déclaration ne donne pas nécessairement lieu à la commercialisation d'un SLO. A cet égard, l'état des lieux réalisé par l'Autorité montre qu'environ 70 % des 740 services déclarés depuis octobre 2015 étaient en cours d'exploitation ou susceptibles de l'être au 31 décembre 2018. En outre, au 30 septembre 2018, 112 de ces services n'avaient jamais été commercialisés malgré l'autorisation obtenue.

S'agissant des projets d'interdiction ou de limitation d'un service déclaré formés par les autorités organisatrices des transports (AOT), la forte augmentation du nombre de services déclarés (47 % en plus sur un an) n'a pas freiné la diminution du taux de saisine amorcée en 2017. La saisine de l'Autorité ne concerne plus que 8 % des déclarations effectuées en 2018, contre 16 % en 2017 et 41 % en 2016. Presque tous les avis rendus en 2018 ont été défavorables au projet d'interdiction ou de limitation formé par l'AOT saisissante, alors même que la comparaison des niveaux réels de fréquentation sur les liaisons et des estimations de report de voyageurs considérées dans les avis (atteignant fréquemment un rapport de 1 à 10), montre que les estimations de l'Autorité sont extrêmement prudentes. A cet égard, notons enfin que 61 % des 245 liaisons SLO de 100 kilomètres ou moins commercialisées en 2018, sont également assurées par un service conventionné. Toutefois, la fréquentation de ces SLO ne représente que 18,6 % de la fréquentation totale des SLO de 100 kilomètres ou moins. Ainsi, la grande majorité des voyageurs sur des liaisons soumises à régulation ne disposaient pas d'alternative conventionnée.

L'offre SLO est en concurrence indirecte avec d'autres modes de transport sur les liaisons très fréquentées et complémentaire sur les liaisons peu fréquentées.

L'étude des services librement organisés d'autocar nécessite la prise en compte de l'ensemble des segments de marché potentiellement concurrents pour les transport interurbains (ferroviaire, routier et aérien).

Le croisement de différentes sources d'informations a permis à l'Autorité de réaliser une comparaison multimodale des offres de transport entre les services de transport par autocar (conventionnés et librement organisés), les services ferroviaires et aériens (conventionnés et commerciaux), et les services de covoiturage.

En 2018, 1 174 liaisons (56 % de l'offre) sont opérées à la fois par un autocar SLO et par au moins un autre service de transport interurbain. Parmi ces dernières, 470 sont opérées par un service conventionné (ferroviaire ou routier), et représentent 54 % de la fréquentation SLO (en passagers.km). S'agissant du transport conventionné, les trains TER et Intercités sont les principales alternatives à l'autocar SLO. L'offre SLO substituable aux transport conventionnés se caractérise par des liaisons de 180 km en moyenne. D'autre part, 1 100 liaisons sont aussi opérées par un service commercial (ferroviaire, aérien) ou par du covoiturage, et représentent 94 % de la fréquentation SLO. Le covoiturage

³ Y compris la déclaration D2018-259 qui concernait un service conventionné qui n'avait pas à être déclaré.

⁴ Y compris les deux déclarations D2017-046 et D2017-098 qui concernaient des services conventionnés qui n'avaient pas à être déclarés.

⁵ Une région est concernée par une déclaration dès lors que l'origine ou la destination de la liaison déclarée est située sur son territoire.

et les TGV sont les deux principales alternatives au transport librement organisé par autocar. Ils sont une alternative aux SLO sur des liaisons longues avec une distance moyenne de 343 km.

La part des liaisons opérées par un autre service varie selon les opérateurs. FlixBus a une offre plus différenciée que Ouibus et Eurolines/Isilines, 54 % des liaisons FlixBus sont aussi opérées par une autre offre de transports, contre 64 % pour Ouibus et 69 % pour Eurolines/Isilines.

Les liaisons SLO en concurrence avec d'autres offres modales concentrent la majeure partie de la fréquentation des liaisons SLO. Les liaisons SLO doublées par une offre de covoiturage représentent 91 % de la fréquentation SLO, tandis que celles doublées par un service ferroviaire en représentent 82 %.

Pour autant, l'offre SLO apporte une réelle complémentarité dans l'offre de transport interurbain, notamment sur les liaisons peu fréquentées. En effet, 910 liaisons SLO commercialisées en 2018 n'avaient pas d'offre alternative de transport interurbain (commerciale ou conventionnée), soit 44 % de l'offre totale. En particulier, l'autocar SLO fournit une offre complémentaire des autres modes sur les liaisons transversales, qu'elles soient infrarégionales ou inter-régionales. Les liaisons opérées par les SLO sans offre modale alternative sont en moyenne plus chère que celles effectuées en parallèle d'un autre service de transport (5,78 € contre 4,73 €/passager aux 100km).

L'analyse tarifaire des différents modes de transport montre l'autocar SLO comme un des modes les moins chers, et ce quelle que soit la distance parcourue. De plus, la tarification pratiquée par les opérateurs SLO est moins variable que celles des services aériens et ferroviaires, les tarifs variant peu pour des liaisons similaires.

S'agissant de l'offre de transport par autocar conventionné, les liaisons opérées par un autre service de transport représentent une part très faible du total des liaisons. En effet, seulement 8 503 liaisons d'autocar conventionnées sont aussi opérées par un autre service. Parmi elles, 8 446 liaisons sont opérées par un train TER et moins de 800 liaisons bénéficient d'une alternative commerciale (covoiturage ou TGV). L'offre de transport par autocar conventionné est dans sa quasi-totalité une offre complémentaire des autres services.

Un tiers des arrêts desservis par les SLO sont inscrits au registre tenu par l'Autorité

Conformément aux objectifs que s'était fixés l'Autorité pour l'année 2018, l'accompagnement des exploitants d'aménagements routiers a permis de compléter et d'améliorer la qualité du registre qui recensait 244 aménagements au 31 décembre 2018, contre 215 fin 2017 et 186 fin 2016. Les mises à jour effectuées par les exploitants sont venues enrichir le contenu du registre avec des informations utiles pour les opérateurs de SLO. Par ailleurs, la première collecte d'informations faite en 2018 auprès des exploitants, a permis d'améliorer la connaissance des aménagements routiers. Ces informations portent sur les caractéristiques des aménagements, sur les investissements dont ils font l'objet le cas échéant, ainsi que sur leur fréquentation.

La régulation de l'accès aux aménagements routiers favorise l'exercice d'une concurrence effective

Les dispositions du code des transports assujettissent un certain nombre d'exploitants à la définition et à la mise en œuvre de règles d'accès transparentes, objectives et non discriminatoires. Ces règles d'accès devaient être notifiées à l'Autorité, au plus tard le 1^{er} janvier 2018. A cette date, seules les règles d'accès à 25 aménagements avaient été notifiées. Tout au long de l'année 2018, les exploitants de gares routières ont bénéficié d'un accompagnement pour l'élaboration de règles d'accès conformes, en veillant particulièrement à ce que la procédure d'allocation des capacités permette une affectation non discriminatoire des emplacements disponibles dans les aménagements saturés. Fin 2018, 95 aménagements inscrits au registre des gares routières faisaient l'objet de règles d'accès notifiées à l'Autorité et la notification des règles d'accès à 20 aménagements régulés supplémentaires était attendue au début de l'année 2019. Enfin, soulignons qu'en 2018, le Conseil d'Etat a validé les décisions de l'Autorité relatives aux pratiques tarifaires des exploitants lors d'un recours formé par la SAGEB (Société Aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de Beauvais) en vue de l'annulation d'une disposition de la décision relative aux règles d'accès.

Chiffres clés du marché de transport routier de voyageurs 2018

LE RÉSEAU DU TRANSPORT ROUTIER LIBREMENT ORGANISÉ



13

opérateurs

(+ 4 sur 1 an)

328

villes desservies

(+ 9 sur 1 an)

244

aménagements de transport routier au registre

(+ 29 sur 1 an)

L'OFFRE DU TRANSPORT ROUTIER LIBREMENT ORGANISÉ



843

départs quotidiens

(+ 18 % sur 1 an)

115 M

d'autocars.km

(+ 16 % sur 1 an)

2 084

liaisons commercialisées

(+ 25 % sur 1 an)



0,6 %

d'autocars annulés

88 %

d'autocars arrivant à l'heure ou avec moins de 15 min de retard

dont

910 sans offre modale alternative
(5,4 % de la fréquentation)

691 avec offre ferrée alternative
(82 % de la fréquentation)

LA DEMANDE DU TRANSPORT ROUTIER LIBREMENT ORGANISÉ



8,9 M

de passagers transportés

(+ 26 % sur 1 an)

299 km

parcourus en moyenne par passager
(- 5 % sur 1 an)

57,8 %

de taux d'occupation moyen
(+ 7,6 points sur 1 an)

LES RÉSULTATS ÉCONOMIQUES DU SECTEUR



4,9 €^{HT}

de recette par passager aux 100 km
(+ 4 % sur 1 an)

130 M€

de chiffre d'affaires

(+ 24 % sur 1 an)

2 563

emplois (ETP)

(+ 220 ETP sur 1 an)

5,9 €^{HT} pour les trajets sans offre modale alternative

4,8 €^{HT} pour les trajets avec offre modale alternative

LA RÉGULATION DES LIAISONS ≤ 100 KM



293

déclarations

(+ 45 % sur 1 an)

25

déclarations objet d'une saisine

(- 26 % sur 1 an)

AVANT-PROPOS

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. L'exploitation de services de transport par autocar librement organisés sur ces dernières est soumise à une déclaration préalable de l'opérateur et peut, à la demande de l'autorité organisatrice des transports concernée et sous réserve d'avis conforme de l'Autorité, faire l'objet d'une interdiction ou d'une limitation, lorsqu'il existe un risque d'atteinte substantielle à l'équilibre économique de services conventionnés. Cette loi a également permis de moderniser le cadre juridique applicable aux gares routières, en garantissant à tous les opérateurs de transport un accès objectif, transparent et non-discriminatoire à ces aménagements.

Dans ce cadre, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ci-après « l'Autorité ») s'est vu confier la mission de concourir au bon fonctionnement de ce nouveau marché et du service public, au bénéfice des usagers et des clients des services de transport routier et ferroviaire. Plus précisément, l'action de l'Autorité relative au secteur du transport routier de voyageurs se traduit par :

- l'observation du marché à travers des collectes de données régulières auprès des opérateurs, permettant de porter à la connaissance de l'ensemble des parties prenantes les informations et analyses tirées de leur exploitation ;
- l'instruction des projets de décision des autorités organisatrices de transport d'interdiction ou de limitation des services routiers sur les liaisons de moins de 100 kilomètres, afin de garantir que l'exploitation de ces derniers ne puisse porter une atteinte substantielle à l'équilibre économique de services publics conventionnés ;
- la régulation de l'accès aux gares routières et autres aménagements de transport routier afin d'assurer à l'ensemble des opérateurs de transport les conditions d'un accès équitable et non-discriminatoire.

Ce quatrième rapport est établi en application des articles L. 3111-23 et L. 3114-9 du code des transports qui prévoient respectivement :

« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières établit chaque année un rapport portant sur les services de transport public routier de personnes librement organisés. Ce rapport, détaillé à l'échelle de chaque région française, rend compte des investigations menées par l'autorité, effectue le bilan des interdictions et des limitations décidées en vue d'assurer la complémentarité de ces services avec les services publics et évalue l'offre globale de transports interurbains existante.

« Il comporte toutes recommandations utiles. Il est adressé au Gouvernement et au Parlement. »

« Le rapport prévu à l'article L. 3111-23 porte également sur les aménagements relevant de l'article L. 3114-1. »

Il porte sur la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 2018 et présente en détail les évolutions du marché intervenues au cours de cet exercice.

L'expérience acquise au cours des trois exercices précédents a permis à l'Autorité d'affiner sa connaissance du secteur du transport routier de voyageurs. Ainsi, grâce à l'ensemble des données récoltées par l'Autorité, outre les analyses récurrentes déjà réalisées pour les exercices précédents, le présent rapport est enrichi de nouveaux éléments d'analyse permettant une meilleure appréhension des enjeux de ce secteur, comme par exemple, l'évolution de la concentration du marché ou la comparaison tarifaire multimodale des offres de transport.

AVERTISSEMENT

Les résultats présentés ont été obtenus par traitements statistiques des services de l'Autorité, à partir des données transmises dans le cadre des collectes de données régulières mises en place en application des dispositions prévues par le code des transports. Dans ce processus déclaratif, il est de la responsabilité des opérateurs de transport régulier de voyageurs par autocar de s'assurer de la fiabilité et de la complétude des données avant de les transmettre à l'Autorité.

Lors de l'exploitation des données collectées, les services de l'Autorité se sont efforcés de faire corriger les erreurs ou incohérences détectées dans les données transmises par itérations successives avec les acteurs. L'Autorité ne peut néanmoins garantir la parfaite fiabilité des données reçues.

La réalisation du présent rapport a permis la mise à jour de données statistiques publiées dans le rapport annuel du marché du transport par autocar et gares routières publié en juillet 2018 et portant sur les exercices 2015 à 2017. L'ensemble de ces données relatives au marché du transport routier de voyageurs sur les années 2015 à 2017 ont donc également bénéficié d'une mise à jour dans la base de statistiques accessible en Open Data sur le site de l'Autorité et peuvent être considérées comme semi-définitives. Les données nouvelles relatives à l'année 2018 contenues dans ce rapport sont à considérer comme provisoires.

Afin de réaliser sa mission d'information tout en assurant la protection des données couvertes par le secret des affaires, l'Autorité a décidé de présenter des fourchettes de valeurs en lieu et place des données couvertes par le secret des affaires, notamment les données de la fréquentation (lorsque moins de trois opérateurs sont présents sur une liaison ou qu'un opérateur couvre plus de 85 % du marché, suivant les prescriptions de l'INSEE⁶). Afin de faciliter la lecture de ces fourchettes, l'Autorité a déterminé un ensemble de fourchettes jointives avec des bornes de valeurs faciles à appréhender et de progression homogène. Les fourchettes ainsi fixées seront également utilisées lors des prochains bilans, permettant aux lecteurs de comparer les évolutions d'une année à l'autre.

L'échelle des fourchettes de valeurs est la suivante :

- ≤ 1 000,]1 000 - 2 000],]2 000 - 5 000],]5 000 - 10 000],
-]10 000 - 20 000],]20 000 - 50 000],]50 000 - 100 000],
-]100 000 - 200 000],]200 000 - 500 000],]500 000 - 1 000 000].

⁶ « Règles de diffusion pour les informations statistiques » sur <https://www.insee.fr/fr/information/1300624>

1. LES SERVICES LIBREMENT ORGANISES DE TRANSPORT PAR AUTOCAR EN 2018

Le bilan de l'année 2018 s'appuie sur les données trimestrielles collectées auprès des opérateurs de services de transport routier librement organisés (ci-après « SLO »), en application de la décision n° 2017-042 du 29 mars 2017.

1.1. Bilan de l'offre commercialisée par les SLO

1.1.1. 13 opérateurs sont présents sur le marché en 2018

En 2018, l'offre de transport routier librement organisé est toujours constituée de trois opérateurs disposant d'un réseau d'envergure nationale : Eurolines/Isilines, FlixBus et Ouibus. Ce paysage des opérateurs nationaux, stable depuis 2016, devrait cependant évoluer en 2019 avec la cession effective le 30 avril 2019 par le Groupe Transdev d'Eurolines/Isilines à FlixBus⁷, et l'acquisition effective le 1^{er} juillet 2019 par BlaBlaCar de la filiale de SNCF Mobilités – Ouibus⁸. Seuls deux opérateurs disposeront donc d'un réseau d'envergure nationale en 2019 (FlixBus qui conservera les noms des deux marques Isilines et Eurolines, et l'offre de Ouibus qui sera intégrée à BlaBlaBus – la marque des activités d'autocar lancée par BlaBlaCar en juin 2019⁹).

Il est aussi observé une augmentation significative en 2018 du nombre de transporteurs proposant une offre régionale : en complément du positionnement de cinq opérateurs régionaux déjà présents en 2017 (Keolis Sud Lorraine, Migratour, Jacqueson, DMA et Escapad'Kreol), cinq nouveaux acteurs ont fait leur entrée sur le marché au cours de l'année :

- Resalp, transporteur français déjà actif sur le marché des lignes conventionnées et du transport occasionnel en exploitant notamment des services de navettes dans les Alpes. Pour le transport librement organisé, il opère des liaisons hivernales (aux premier et quatrième trimestres seulement) entre les stations de ski en Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et les aéroports de Lyon et de Grenoble ;
- Car Postal, opérant une liaison entre Lyon et Grenoble. Il s'agit d'un transporteur suisse (filiale de la Poste Suisse), implanté dans le Sud-Est de la France, et exploitant notamment des réseaux de transport urbain et interurbain conventionnés ;
- Chambon, transporteur français actif sur le marché du transport occasionnel, qui réalise trois liaisons SLO à Lille depuis Paris et sa banlieue : Bercy, La Défense et Asnières-sur-Seine¹⁰ ;
- Orain, transporteur français actif sur le marché des lignes conventionnées et du transport occasionnel. L'opérateur a proposé une liaison entre Paris et Rennes pour BlaBlaCar en 2018 avant d'abandonner cette activité en 2019 en devenant désormais partenaire de FlixBus ;
- Autocars Philippe, transporteur français actif en transport occasionnel et international. Il opère deux liaisons au lancement des services (au départ de Paris et Montigny-le-Bretonneux pour Rennes) pour le compte de BlaBlaCar¹¹ ; Il est aussi devenu partenaire de FlixBus en 2019.

Ceci témoigne donc de faibles barrières à l'entrée de nouveaux opérateurs dans les cas d'une offre locale et ciblée. Il est à noter par ailleurs que les quatre derniers acteurs ont proposé leur offre en partenariat avec BlaBlaCar¹². Cette association entre la principale plateforme de covoiturage de France et les opérateurs de cars régionaux, qui était observée de manière très ponctuelle durant les grèves qui ont affecté le transport ferroviaire au deuxième trimestre 2018, a finalement trouvé sa place dans le plan de développement de BlaBlaCar, comme en témoigne la pérennisation de l'offre sur l'ensemble de l'année. À la suite du lancement de sa propre marque et de l'acquisition de Ouibus, BlaBlaCar confirme

⁷ <https://www.flixbus.fr/entreprise/presse/communiqués-de-presse/flixbus-rachete-eurolines-et-isilines>

⁸ <https://blog.blablacar.fr/newsroom/news/blablacar-finalise-l-acquisition-de-ouibus>

⁹ <https://blog.blablacar.fr/newsroom/news/blablacar-lance-blablabus-a-destination-de-45-villes-en-france>

¹⁰ La liaison Roissy – Lille proposée au début de la commercialisation a été arrêtée à la fin de l'année 2018.

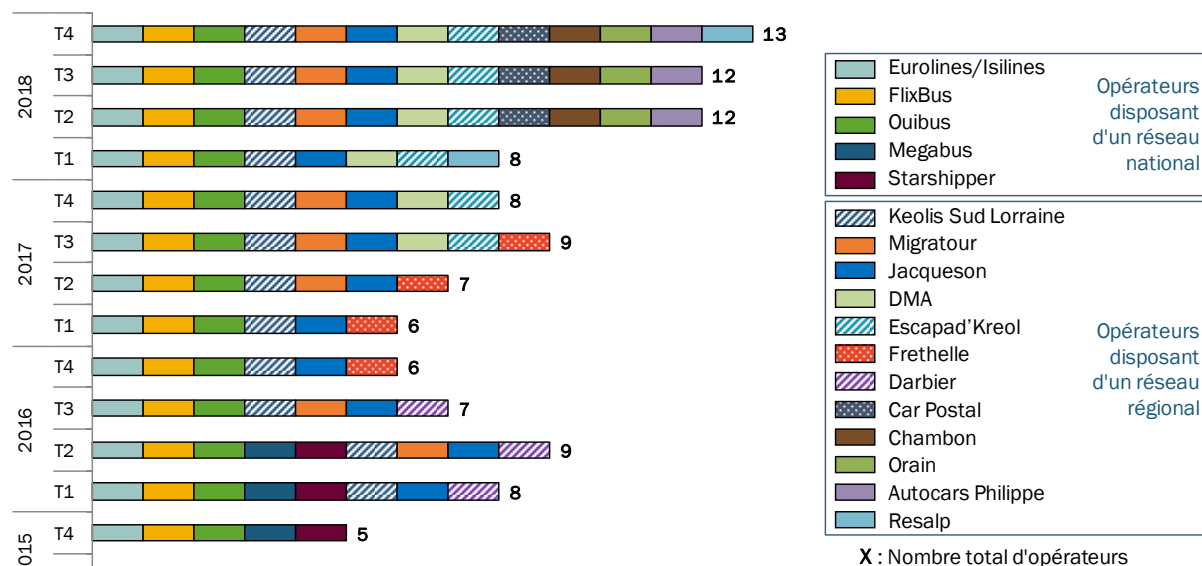
¹¹ La deuxième liaison a été fermée au quatrième trimestre 2018.

¹² Ces quatre opérateurs sont regroupés sous la dénomination « BlaBlaCar » dans la suite du rapport.

pour 2019 son positionnement dans le secteur du transport par autocar, mode de transport qui cible une clientèle relativement proche de celle du covoiturage en France¹³.

Le nombre total d'opérateurs s'élevait à 13 à la fin de l'année 2018, atteignant ainsi un nouveau record depuis la libéralisation du marché (Figure 1).¹⁴

Figure 1 – Nombre d'opérateurs SLO présents sur le marché

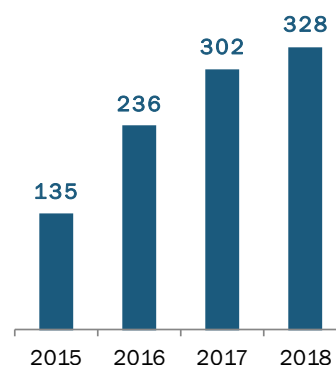


1.1.2. Le maillage de l'offre de dessertes continue à se densifier

Le nombre de villes desservies par le réseau d'autocars SLO continue à augmenter en 2018. Avec 26 destinations supplémentaires par rapport à 2017 (9 % en plus),¹⁵ 328 villes françaises ont été desservies par les opérateurs SLO pendant au moins un trimestre au cours de l'année 2018 (Figure 2). Seules deux de ces villes sont situées hors métropole, à la Réunion.

L'année 2018 a également enregistré un record des dessertes observées sur un seul trimestre, avec 292 villes au cours du troisième trimestre, soit le maillage le plus élevé atteint depuis l'ouverture du marché.

Figure 2 – Nombre de villes desservies par an



Le classement des opérateurs « nationaux » selon le nombre de villes desservies, établi depuis le troisième trimestre 2016, reste inchangé. FlixBus propose toujours l'offre la plus importante avec 66 %

¹³ Voir notamment les enquêtes de l'Arafer en 2016 et 2017 réalisées auprès des voyageurs en autocar, montrant un report significatif entre les modes routier (véhicule personnel et covoiturage) et le transport par autocar SLO (<https://www.arafer.fr/actualites/quel-est-le-profil-des-voyageurs-en-autocar/>).

¹⁴ Actibus, qui avait été comptabilisé parmi les opérateurs SLO dans le rapport annuel 2017, opérait en effet dans le cadre de contrats de service public. Il a par conséquent été retiré de la liste des opérateurs SLO.

¹⁵ Suite à des mises à jour récentes des données 2017, quelques modifications ont été apportées à cette base de données. Ici, le nombre de villes desservies en 2017 passe de 303 (chiffre publié en 2018) à 302.

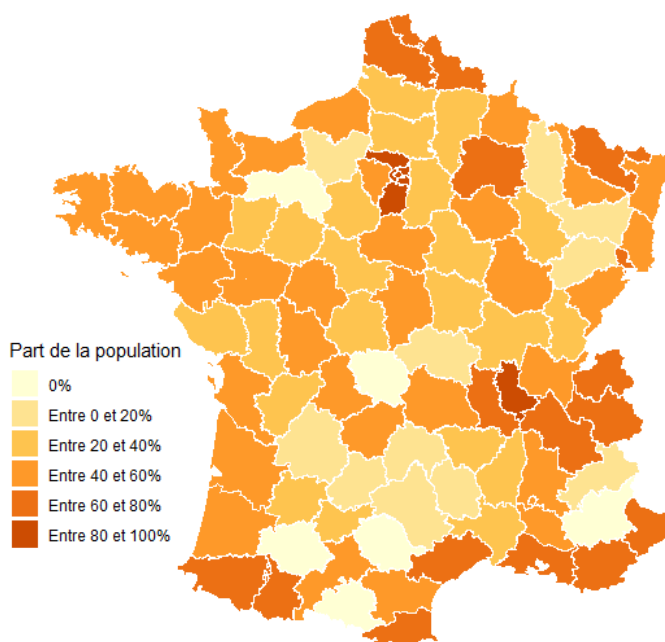
du nombre total de dessertes en 2018. Ouibus et Eurolines ont commercialisé respectivement 58 % et 32 % de l'offre globale. Les évolutions trimestrielles figurent en Annexe 1.

Les dessertes SLO sont réparties sur l'ensemble du territoire : 23 % d'entre elles sont classées en zone de montagne¹⁶ et 22 % en zone littorale¹⁷. Seize aéroports sont directement desservis par des liaisons SLO en 2018, soit trois de plus qu'en 2017.¹⁸ Les caractéristiques des villes desservies sont présentées en détail en Annexe 2.

Parmi les villes desservies, Paris et Lyon sont toujours les deux villes à partir desquelles les passagers peuvent se rendre vers le plus grand nombre de destinations en liaison SLO directe (voir Annexe 3). Sur un an, 29 destinations supplémentaires sont reliées à Paris, et une à Lyon. Le nombre de destinations directes à partir de ces deux villes est respectivement de 234 et 114 villes, soit 71 % et 35 % des villes desservies en 2018 par un service SLO. Cinq villes franciliennes figurent dans le top 10 des villes ayant le plus grand nombre de destinations offertes. Parmi celles-ci, les aéroports Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Orly bénéficient d'une forte augmentation du nombre de dessertes (respectivement 27 et 34 destinations de plus par rapport à 2017).

En 2018, la part de la population française résidant dans une commune disposant d'au moins un point d'arrêt desservi par un service librement organisé est de 24 %, stable par rapport à l'année précédente. En outre, 60 % de la population métropolitaine dispose d'un point d'arrêt à moins de 10 km de son domicile (87 % en Ile-de-France et 53 % dans les autres régions). Si dans la majorité des régions, la part de la population résidant dans une commune à moins de 10 km d'un arrêt SLO est en légère augmentation par rapport à 2017, la Figure 3 ci-contre montre que dans 17 départements (contre 14 en 2017) cette proportion de la population reste inférieure à 20 % et dans 6 de ces départements (contre 4 en 2017) aucune offre SLO n'a été proposée en 2018.

Figure 3 – Part de la population¹⁹ résidant dans une commune située à moins de 10 km à vol d'oiseau d'un arrêt effectué par les SLO



1.1.3. La saisonnalité de l'offre reste forte mais de plus en plus de villes sont desservies toute l'année

Au sein du réseau des opérateurs SLO, 56 villes sont commercialisées pour la première fois en 2018, soit 17 % de l'offre. Le secteur est dans une plus faible dynamique de renouvellement que les années précédentes : le nombre de nouvelles dessertes est en effet plus limité que lors des années passées (86 nouvelles villes en 2017, 104 en 2016), et le nombre de villes desservies en 2017 mais non desservies en 2018 est en hausse marquée avec la fermeture de 30 destinations sur un an (contre 20

¹⁶ Selon les critères du règlement n° 1257/1999 du Conseil de l'Union Européenne du 17 mai 1999 et de la directive 76/401/CEE du Conseil du 6 avril 1976

¹⁷ Selon le classement de la Loi dite « littorale » du 3 janvier 1986

¹⁸ Les détails des dessertes aéroports sont présentés dans Section 1.1.5

¹⁹ Source : Recensement de la population 2016, Insee

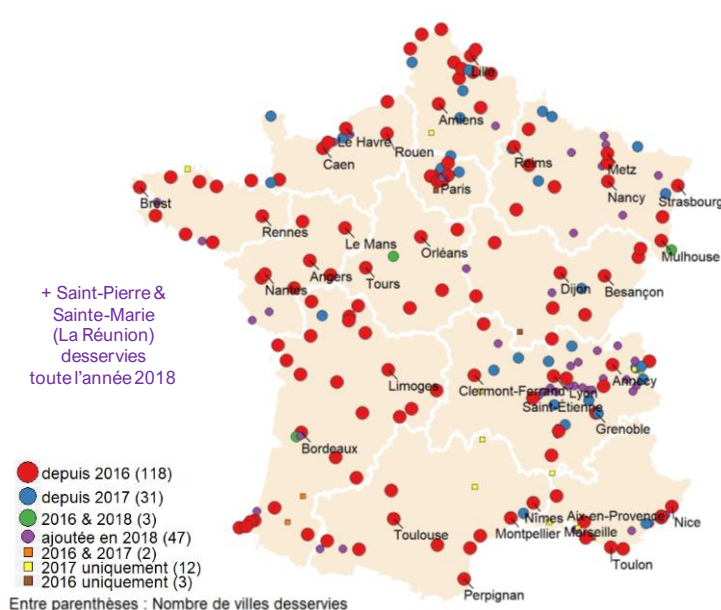
en 2017 et 3 en 2016). En parallèle, 38 % de villes desservies en 2018 le sont déjà en 2015 (126 villes), une proportion en baisse depuis 2016 (56 % en 2016 et 41 % en 2017) en raison de l'expansion du nombre total de villes (cf. Section 1.1.2 ci-dessus).

Parmi les destinations nouvellement proposées en 2018, 22 villes (39 %) se situent soit en zone de montagne soit en zone littorale, illustrant à nouveau l'attractivité de destinations touristiques et la possibilité qu'ont les opérateurs d'adapter leur offre à la saisonnalité de la fréquentation de ces dessertes. Leur poids dans les nouvelles dessertes 2018 est toutefois en recul cette année par rapport aux années précédentes (39 % contre 49 % en 2017 et 64 % en 2016). Au total, 45 % des dessertes SLO 2018 sont des villes de littoral ou de montagne, soit un ratio relativement stable depuis 2017.

Les villes desservies sur l'ensemble de l'année représentent une part plus importante en 2018 que les années passées. En effet, 201 destinations appartiennent à cette catégorie, soit 61 % de l'offre (contre 53 % à 54 % de 2015 à 2017). Cette évolution des dessertes régulières couplée avec la stabilité du nombre de dessertes liées aux destinations de vacances démontre que les opérateurs cherchent un développement pérenne de la partie régulière de leur offre tout en maintenant une desserte saisonnière non-négligeable.

En particulier, 76 villes sont desservies tous les trimestres depuis la libéralisation du marché. A côté de Paris et de plusieurs villes de sa proche banlieue²⁰, on trouve notamment

Figure 4 – Villes desservies sur quatre trimestres de 2018 et historique des dessertes



10 préfectures de région²¹ (Rouen est ainsi la seule exception, n'ayant été reliée au réseau SLO qu'à partir du quatrième trimestre 2015), 38 préfectures de département (sur un total de 80) et 17 sous-préfectures (sur 221). Ces dessertes concentrent 88 % de la fréquentation totale en 2018, en léger recul par rapport aux années précédentes (89 % en 2017 et 92 % en 2016).

La saisonnalité de l'offre SLO est désormais bien caractérisée par un pic d'offre au troisième trimestre (du fait de l'ajout de dessertes estivales) et une période relativement plus creuse au quatrième trimestre (malgré l'ajout de dessertes saisonnières hivernales). Ainsi, un pic de dessertes de villes est observé durant la période estivale : 206 villes en 2016, 269 en 2017 et 292 en 2018 (Figure 5).

²⁰ Y compris les communes de la petite couronne, c'est-à-dire celles des départements 92, 93 et 94.

²¹ Périmètre de cette analyse : France métropolitaine hors Corse.

L'ouverture et la fermeture de dessertes durant l'année reflètent bien la saisonnalité de l'offre. Au deuxième trimestre 2018, 77 % de dessertes arrêtées sont des villes de montagne et 20 % de nouvelles dessertes sont des villes du littoral. Au contraire, en fin d'année, les destinations de montagne représentent 79 % des dessertes ouvertes tandis que 60 % des dessertes fermées sont des villes du littoral.

La correction des variations saisonnières du nombre de dessertes permet d'estimer l'évolution tendancielle de la série. La croissance de l'offre trimestrielle de villes desservies ralentit en 2018 par rapport aux années précédentes (Figure 6). Celle-ci s'établit autour de 275 villes.

Les principaux opérateurs ont poursuivi leur stratégie d'adaptation saisonnière de l'offre en 2018. L'offre de Ouibus reste la plus saisonnière devant celle de FlixBus, tandis que Eurolines/Isilines dispose d'une offre relativement stable au cours de l'année. Ouibus ferme de nombreuses dessertes au quatrième trimestre 2018 (41 villes en moins) dont un grand nombre étaient ouvertes au printemps et en été (38 villes). L'offre de FlixBus s'adapte aussi aux saisons mais dans une moindre mesure : ouverture de 24 villes en période estivale et fermeture de 21 villes au trimestre suivant (Figure 7).

Figure 5 – Evolution trimestrielle du nombre de villes desservies par des services SLO

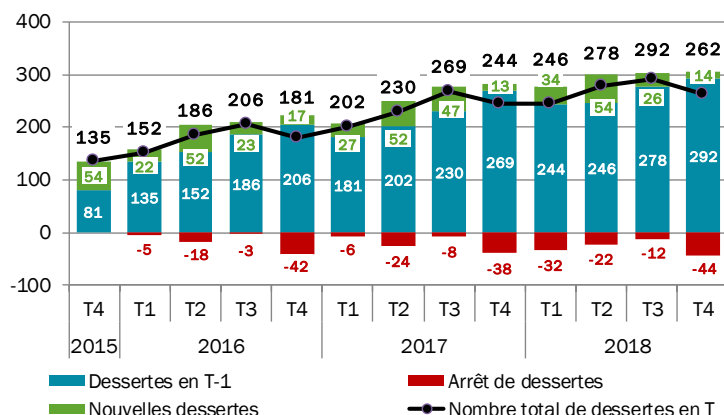


Figure 6 – Evolution trimestrielle du nombre de dessertes SLO avec et sans correction des variations saisonnières

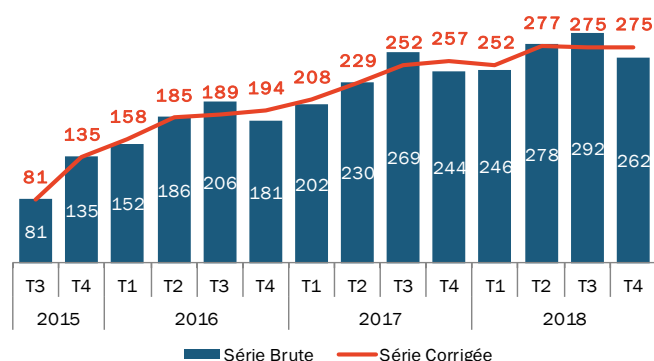
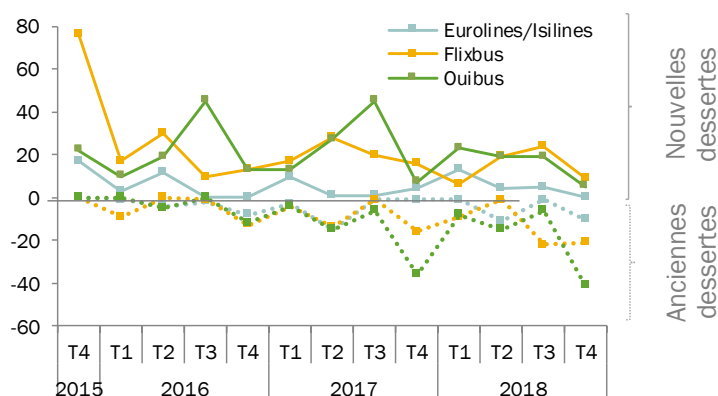


Figure 7 – Nombre de dessertes nouvelles ou arrêtées chaque trimestre par les opérateurs disposant d'un réseau national



1.1.4. La moitié des dessertes est effectuée par plusieurs opérateurs

La structure de l'offre a peu changé sur un an pour les trois opérateurs principaux. Près de la moitié des villes desservies le sont par au moins deux opérateurs. La part des villes où les trois opérateurs sont présents oscille entre 25 % et 30 % selon le trimestre. La superposition des offres de FlixBus et Ouibus s'effectue sur 14 % à 15 % de dessertes, illustrant l'importance de la concurrence entre ces deux

opérateurs, inchangée entre 2017 et 2018. Les villes desservies en exclusivité représentent en complément environ 53 % de l'offre, dont 30 % sont proposées par FlixBus, 19 % par Ouibus et 4 % par Eurolines/Isilines (Figure 8). L'acquisition d'Eurolines/Isilines par FlixBus pourrait amener ce dernier à concentrer 41 % des dessertes exclusives en 2019.

Figure 8 – Superposition de l'offre de dessertes des 3 opérateurs disposant d'un réseau national

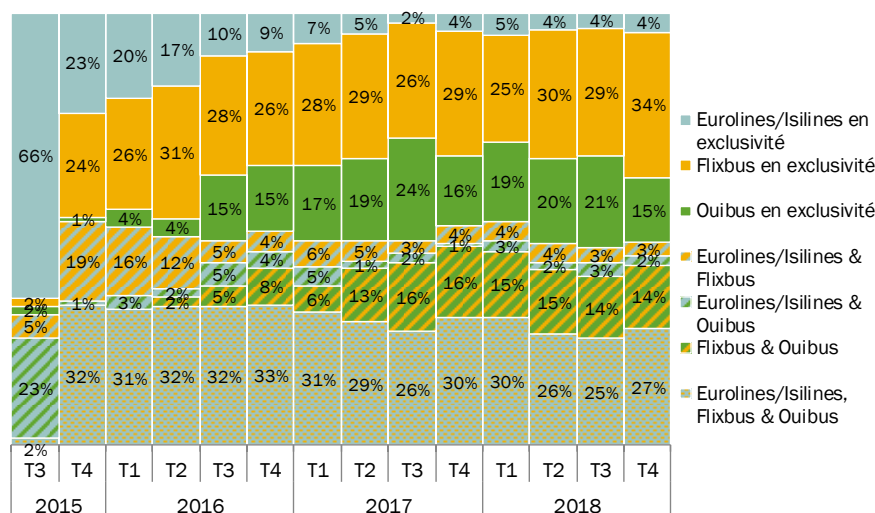
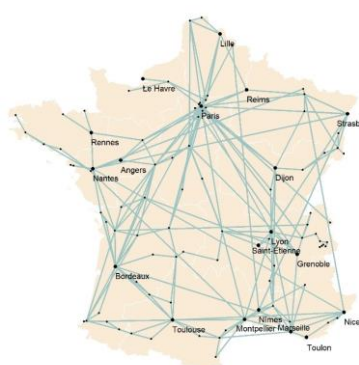
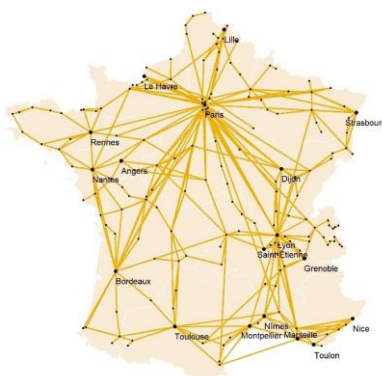


Figure 9 – Réseau de lignes opérées par les 3 opérateurs nationaux en 2018

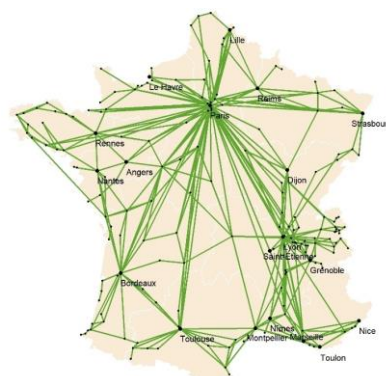
Eurolines/Isilines



FlixBus



Ouibus



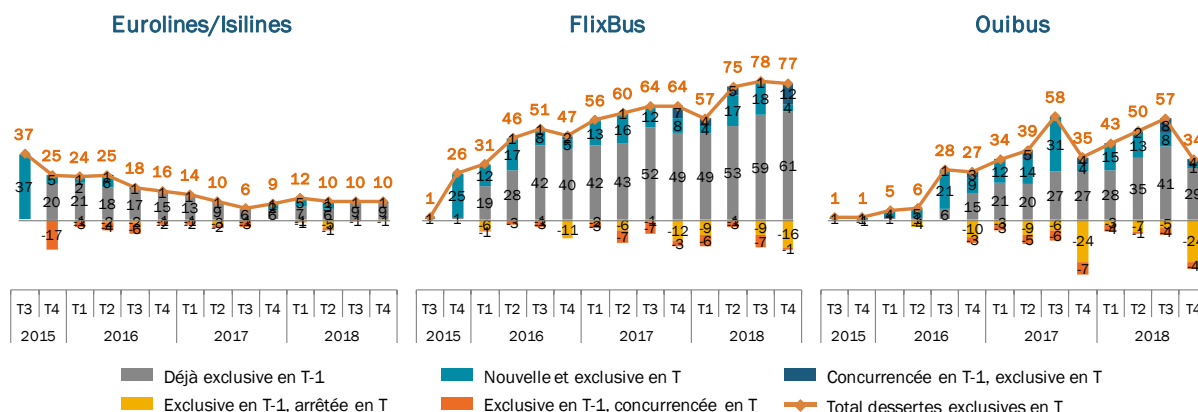
Les opérateurs principaux restent aussi fidèles à leur stratégie de positionnement. Pour rappel, la variation du nombre de dessertes exclusives d'un opérateur peut résulter de :

- la stratégie commerciale propre à l'opérateur : le maintien de dessertes (exclusives) par rapport au trimestre précédent, ou bien l'ouverture/la fermeture de dessertes ;
- l'évolution du positionnement des autres opérateurs qui peuvent soit stopper l'exclusivité dont jouit un opérateur en venant le concurrencer, ou induire une exclusivité sur une desserte en arrêtant le service.

Ainsi, Eurolines/Isilines dispose d'un nombre assez stable de dessertes exclusives, une dizaine de dessertes depuis début 2017, en ouvrant/fermant peu de dessertes. La baisse graduelle depuis 2015 du nombre de villes exclusives de l'opérateur provient essentiellement du mouvement de ses concurrents. FlixBus, pour sa part, reste très actif sur l'ouverture de nouvelles dessertes exclusives, avec

43 nouvelles villes proposées et non desservies par d'autres opérateurs en 2018. Cet opérateur a ainsi accru le nombre de villes desservies en exclusivité avec près de 80 villes sur les derniers trimestres de 2018, soit un chiffre supérieur à celui de Ouibus et Eurolines/Isilines réunis. Quant à Ouibus, en écho avec la saisonnalité de son offre, l'évolution de ses dessertes exclusives découle plus de sa politique d'ouverture et de fermeture de services (près de 24 arrêts de dessertes observés aux quatrième trimestres 2017 et 2018) que d'un positionnement concurrentiel des deux autres opérateurs (seules 13 liaisons opérées en exclusivité par Ouibus depuis le quatrième trimestre 2017 ont été concurrencées l'année suivante).

Figure 10 – Evolution trimestrielle de l'offre de dessertes exclusives par les opérateurs principaux



1.1.5. Desserte des aéroports : une croissance tant de l'offre que de la demande

Le nombre d'aéroports desservis par les SLO continue de croître avec 16 aéroports desservis en 2018. Trois aéroports supplémentaires sont ainsi reliés au réseau : il s'agit des aéroports de Montpellier-Méditerranée, Chambéry-Savoie et Grenoble-Isère²². En parallèle, la desserte SLO de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac a été fermée en 2018 après deux trimestres de commercialisation en 2017. Les informations disponibles ne permettent pas de déterminer si cela est dû à la baisse d'activité aéroportuaire nationale entraînée par l'offre de trains à grande vitesse entre Bordeaux et Paris (l'aéroport a connu une baisse marquée des passagers effectuant la liaison Bordeaux_Paris, mais a dans le même temps augmenté sa fréquentation globale du fait des lignes internationales) ou simplement à une offre qui n'aurait pas rencontré sa demande.

Le nombre de liaisons vers/depuis ces 16 aéroports s'élève à 298, dont 8 liaisons radiales, 76 infrarégionales et 214 inter-régionales. Ainsi, 152 villes sont reliées à un ou plusieurs des 16 aéroports grâce à l'offre des SLO.

L'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry se démarque par un nombre de mouvements d'autocars supérieur à 120 par jour, soit un départ toutes les 12 minutes en moyenne, une fréquence comparable à celle d'un arrêt de bus urbain. C'est aussi l'aéroport qui a connu la hausse de fréquence la plus importante en un an (31 trajets quotidiens de plus par rapport à 2017), et qui concentre la plus forte fréquentation aéroportuaire de passagers SLO en 2018 (Tableau 1).

Paris-Charles-de-Gaulle apparaît comme l'un des aéroports les plus attractifs pour les opérateurs SLO, avec une desserte par 4 acteurs en 2018 au rythme journalier de plus de 85 trajets (soit en hausse de

²² En 2017, l'aéroport de Grenoble-Isère était desservi par Actibus dans le cadre d'un contrat de service public. Il était donc présenté par erreur dans le Tableau 1 du rapport annuel sur l'exercice 2017. Par ailleurs, l'aéroport de Carcassonne était bien présent dans la liste des destinations SLO en 2017 mais omis dans le rapport annuel sur cet exercice.

24 trajets en un an). Il garde ainsi sa deuxième place du classement. En comparaison, l'aéroport de Paris-Orly a gagné 20 départs par jour par rapport à 2017 pour arriver à 44 départs quotidiens, devenant ainsi le troisième aéroport le mieux desservi par les SLO. Les deux aéroports parisiens sont de loin les aéroports reliés au plus grand nombre de destinations directes. Sur le réseau SLO, les voyageurs peuvent se rendre à Roissy et Orly sans correspondance depuis, respectivement, 80 et 75 villes différentes.

Tableau 1 – Aéroports desservis en 2018, classement par la fréquence quotidienne

Aéroport	Nombre d'opérateurs	Nombre de mouvements quotidiens (Evolution A/A-1)	Nombre de destinations	Nombre de passagers transportés*
Lyon-Saint Exupéry	3	123 (+31)	46	]500 000 – 1 000 000]
Paris-Roissy Charles de Gaulle	4	85 (+24)	80	253 886
Paris-Orly	3	44 (+20)	75	113 605
Nice-Côte d'Azur	3	41 (+13)	32	263 143
Marseille-Provence	2	17 (+14)	18	]50 000 – 100 000]
Bâle-Mulhouse-Fribourg	3	12 (+6)	7	]20 000 – 50 000]
Biarritz-Pays Basque	1	10 (+8)	14	]20 000 – 50 000]
Perpignan-Rivesaltes	1	2 (+1)	7	]1 000 – 2 000]
La Réunion-Rolland Garros	1	2 (+1)	1	]2 000 – 5 000]
Nantes-Atlantique	1	1,5 (-0,1)	5	≤ 1 000
Montpellier-Méditerranée	1	1,2 (nd**)	2	≤ 1 000
Toulouse-Blagnac	1	1,1 (-0,3)	1	≤ 1 000
Carcassonne-Salvaza	1	0,6 (-0,1)	5	≤ 1 000
Paris-Beauvais	1	0,4 (-5)	2	]1 000 – 2 000]
Chambéry-Savoie	1	0,04 (nd)	2	≤ 1 000
Grenoble-Isère	1	0,02 (nd)	1	≤ 1 000

*Soumis aux règles du secret des affaires. Seules les données des aéroports où au moins trois opérateurs opèrent sans qu'aucun ne détienne 85 % ou plus du marché sont divulguées.

**nd : aéroport non desservi en 2017

Grâce en partie à la commercialisation des lignes de type « navette », les aéroports sont beaucoup mieux desservis en général que la moyenne : 21,3 mouvements par jour pour les aéroports desservis contre

10,4 en moyenne sur l'ensemble des dessertes SLO. L'année 2018 marque une apparente rationalisation dans l'offre « aéroports » de la part des opérateurs SLO. En plus de la fermeture de la desserte de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, les aéroports les moins desservis ont tous eu des fréquences réduites. La fréquence de la liaison Paris-Beauvais a baissé considérablement entre 2017 et 2018 avec cinq trajets quotidiens en moins. Les aéroports de Nantes-Atlantique, Toulouse-Blagnac, Carcassonne-Salvaza et Perpignan-Rivesaltes ont enregistré moins de départs que l'année précédente mais dans une moindre mesure.

Le manque d'offres alternatives de services de transport directs réguliers et/ou à un prix comparable a sans doute contribué au développement des liaisons aéroportuaires depuis la libéralisation du marché du transport par autocar. La demande annuelle de transport observée confirme l'attractivité des dessertes aéroportuaires par des SLO : le nombre de passagers transportés vers et depuis les aéroports s'élève à plus de 1,3 million de personnes en 2018, soit 15 % de la fréquentation totale SLO. C'est une croissance de près de 70 % sur un an. Plus particulièrement, la fréquentation en nombre de passagers.km a plus que doublé entre 2017 et 2018, s'établissant à 266 millions (contre 129 millions en 2017). Celle-ci représente 10% du nombre total de passagers.km en 2018.

Les dessertes aéroportuaires ont permis aux opérateurs de réaliser un chiffre d'affaires de plus de 18,6 millions d'euros cette année, soit 14 % du résultat global du secteur. Par rapport à 2017, la recette a progressé de 53 %. Rapportée aux passagers.km, la recette moyenne sur les liaisons aéroportuaires est nettement plus élevée que la moyenne générale, avec 7 euros contre 4,9 euros par passager aux 100 km. La recette moyenne des liaisons aéroportuaires de type navette²³ est de 14,7 € par passager aux 100 km.

1.1.6. En 2018, 0,6 % des trajets ont été annulés et 88 % des autocars sont arrivés avec un retard de moins de 15 minutes à leur terminus

Sur près de 310 000 trajets en autocars programmés en 2018, 1 955 autocars ont été annulés, soit un taux d'annulation de 0,6 % sur l'année. Les lignes internationales sont plus concernées par la suppression de service, avec un taux d'annulation de 0,7 % contre 0,5 % pour les lignes domestiques. Au cours de l'année, le phénomène a été plus marqué au troisième trimestre avec 1,2 % des autocars annulés (Figure 11 et Figure 12).

Figure 11 – Taux d'annulation et de retard par trimestre en 2018

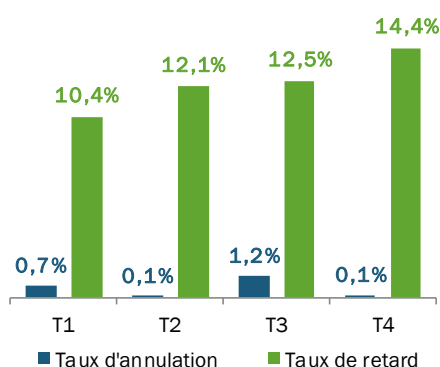
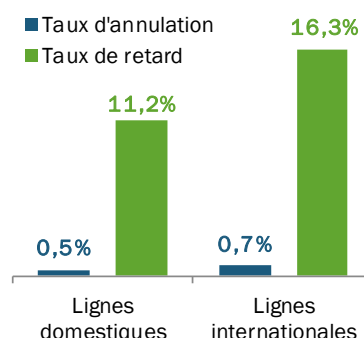


Figure 12 – Taux d'annulation et de retard par type de ligne en 2018



Par ailleurs, sur près de 308 000 autocars ayant effectivement circulé en 2018, 12 % sont arrivés à leur terminus avec un retard d'au moins 15 minutes.²⁴ Les lignes internationales sont plus touchées par les retards que les lignes domestiques, 16,3 % contre 11,2 %. Le dernier trimestre de 2018 enregistre le

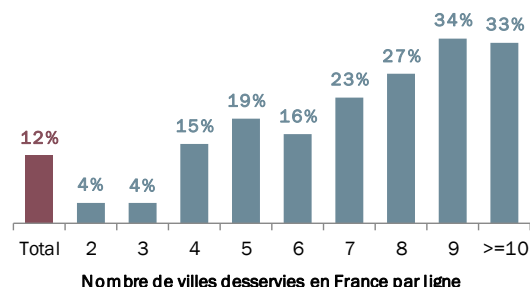
²³ Pour l'Arafer, sont considérées de type « navette » les liaisons inférieures à 100 km dont la fréquence est supérieure à 10 trajets/jour.

²⁴ Le taux de retard est calculé sur l'ensemble des trajets effectués en 2018 par FlixBus et Ouibus ainsi que 30 % de ceux réalisés par Eurolines/Isilines, faute de données complètes.

plus faible taux de ponctualité, seules 85,6 % des circulations étaient à l'heure (ou en retard de moins de 15 minutes).

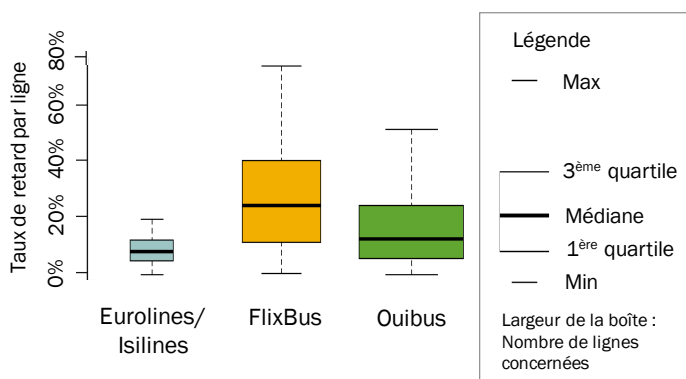
Le taux de ponctualité des lignes d'autocars apparaît négativement corrélé au nombre de villes desservies sur le parcours (Figure 13). Si seuls 4 % des autocars empruntant des lignes directes (sans arrêt intermédiaire) arrivent en retard à leur terminus, 19 % des trajets sur des lignes à 5 arrêts le sont. Le taux de retard est particulièrement élevé (supérieur à 30 %) quand le nombre de villes desservies est supérieur ou égal à 9.

Figure 13 – Taux de retard des lignes en 2018 en fonction du nombre de villes françaises desservies



Parmi les trois opérateurs principaux, FlixBus affiche le taux de ponctualité le plus bas en 2018. La part des autocars FlixBus en retard d'au moins 15 minutes à l'arrivée atteint 20 % contre 7 % chez Ouibus.²⁵ Ce taux de retard de FlixBus peut en partie être expliqué par le nombre d'arrêts plus grand. Concernant Eurolines/Isilines, l'échantillon restreint fourni par l'opérateur ne permet pas une comparaison adéquate avec les autres opérateurs. Sur 30 % de ses lignes, le taux de retard moyen s'élève à 9 % en 2018.

Figure 14 – Taux de retard des lignes en 2018 par opérateur

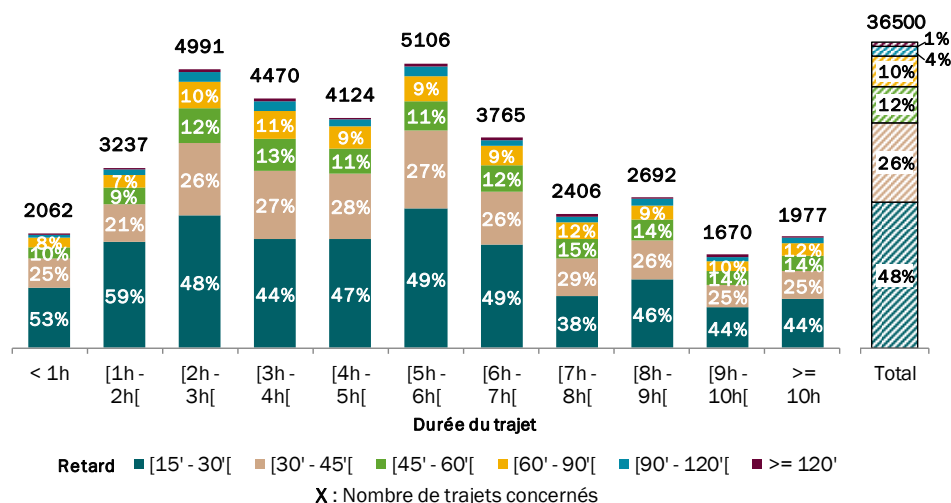


Au niveau des lignes, 8 % d'entre elles (34 lignes) connaissent un taux de retard particulièrement élevé : supérieur ou égal à 50 %, dont plus de deux tiers sont opérés par FlixBus. La ponctualité par ligne par opérateur est présentée en Figure 14.

Près de la moitié des 36 500 autocars en retard (d'au moins 15 minutes) en 2018 est arrivée au terminus entre 15 et 30 minutes après l'horaire théorique (Figure 15). Cette tranche de retard est la plus importante pour toutes les catégories de temps de trajet, allant de 38 % (pour les trajets de 7 h à 8 h) à 59 % (pour les trajets de 1 h à 2 h). La deuxième tranche de retard la plus importante concerne les retards compris entre 30 et 45 minutes, pour 26 % de l'ensemble des trajets, et allant de 21 % à 29 % selon la catégorie de temps du trajet. Les retards de plus d'une heure sont plus rares, quel que soit le temps du trajet. On peut dénombrer tout de même 174 trajets de moins d'une heure (soit 8 % de la population de cette catégorie) qui sont en retard d'au moins 60 minutes. Ce niveau de retard représente jusqu'à 12 % des trajets qui durent entre 3 h et 4 h, mais le ressenti pour les passagers est moindre que pour des trajets de moins d'une heure.

²⁵ Taux de retard moyen des lignes pondéré par la fréquence

Figure 15 – Répartition des trajets en retard de 15 minutes ou plus en 2018 selon le temps de trajet (heures) et le retard (minutes)



1.1.7. Une offre de liaisons en forte croissance

Les opérateurs SLO ont commercialisé au total 2 084 liaisons différentes en 2018, soit 420 liaisons (ou 25 %) de plus que l'offre proposée en 2017. Il s'agit donc d'une expansion (en solde brut) comparable à celle observée de 2016 à 2017 (Figure 16). La croissance du nombre de liaisons est presque trois fois supérieure à celle du nombre de villes desservies, indiquant une création de liaisons sur des villes existantes qui est plus significative que le développement de l'offre sur les nouvelles villes. Plus de la moitié (54 %) des liaisons sont proposées sur l'ensemble de l'année, une proportion plus élevée que celle des années passées.

Figure 16 – Nombre de liaisons commercialisées par an

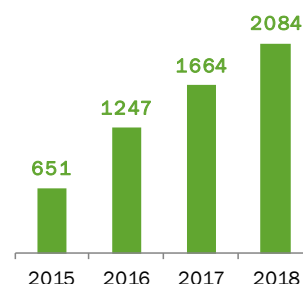
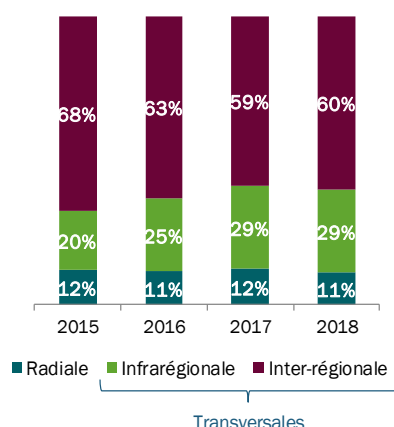


Figure 17 – Structure de l'offre de liaisons



La structure de l'offre reste inchangée par rapport à l'année 2017 et plus généralement depuis la libéralisation du marché (Figure 17). Les liaisons radiales (en provenance ou à destination de Paris) représentent toujours un peu plus de 11 % de l'offre. Parmi les liaisons transversales (88 % à 89 % de l'offre), les deux tiers sont des liaisons inter-régionales.

En écho avec l'offre de villes, FlixBus propose le plus grand nombre de liaisons et ce depuis le deuxième trimestre 2016. L'opérateur a opéré 1 277 liaisons pendant au moins un trimestre en 2018, soit 61 %. Son taux de couverture est donc deux fois plus important que Eurolines/Isilines, le troisième opérateur. Seules 11 liaisons n'ont été assurées par aucun des trois opérateurs nationaux, soit 1 % de l'offre globale. La part de marché des opérateurs et les évolutions trimestrielles de l'offre par opérateur sont en Annexe 6.

Les opérateurs disposant d'un réseau national sont en concurrence sur 25 % de liaisons commercialisées, soit 525 liaisons. Sur un an, le poids des liaisons concurrencées a reculé de 2 % au profit des liaisons exclusives qui sont au nombre de 1 785, augmentant de 365 liaisons (26 % de plus

par rapport à 2017).²⁶ Toutefois, la stratégie des opérateurs diffère dans leur offre des dessertes exclusives et en concurrence (Annexe 6). Tandis que FlixBus opère de plus en plus de liaisons en exclusivité, son offre exclusive atteignant 70 % à la fin de cette année alors que celle-ci n'était que de 20 % au troisième trimestre 2015, Eurolines/Isilines voit à l'inverse ses liaisons en concurrence prendre une proportion de plus en plus grande depuis 2015 (de 15 % en 2015 à 62 % en 2018).

Figure 18 – Poids des liaisons en concurrence dans l'offre et la demande

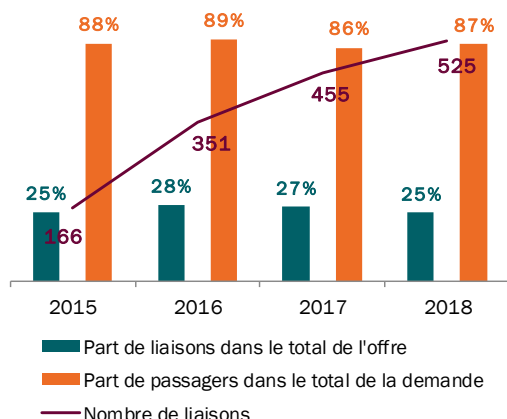
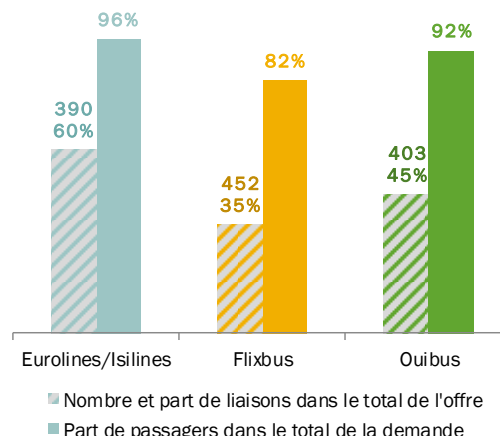


Figure 19 – Poids des liaisons en concurrence dans l'offre et la demande de chaque opérateur en 2018



Les liaisons concurrencées concentrent 87 % de la fréquentation totale. Pour FlixBus, la part de liaisons en concurrence représente 82 % de sa fréquentation, alors que ce chiffre est plus élevé chez Ouibus (92 %) et Eurolines/Isilines (96 %) (Figure 19).

1.1.8. Toujours plus de départs chaque jour sur le réseau SLO

Après une hausse modérée du nombre de départs quotidiens de cars SLO en 2017, la fréquence de l'offre s'est accrue de manière remarquable en 2018 avec 843 départs qui ont été effectués en moyenne chaque jour sur le réseau SLO en France en 2018 (Figure 20). Sur un an, il y a près de 130 trajets quotidiens supplémentaires (soit 18 % en plus), le triple de la hausse enregistrée en 2017.

Figure 20 – Nombre de départs quotidiens

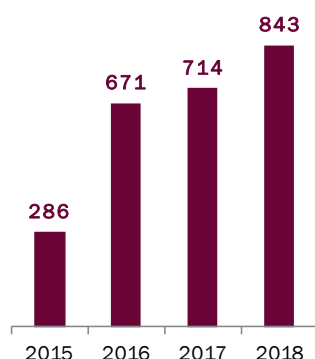
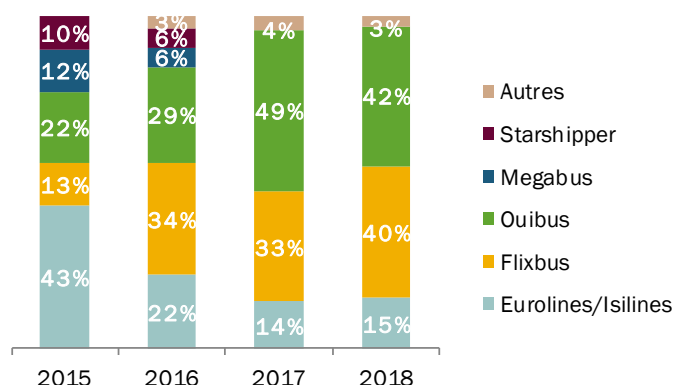


Figure 21 – Répartition du nombre de départs quotidiens



²⁶ Une liaison peut être exclusive pendant un trimestre puis concurrencée les trimestres suivants ou inversement ; le nombre total des liaisons pourrait donc être inférieur à la somme des liaisons exclusives et en concurrence.

Ouibus réalise toujours le plus de départs quotidiens (42 %) mais la part de l'opérateur a baissé de sept points en 2018, au profit de FlixBus (Figure 21). Les deux opérateurs représentent désormais des parts à peu près équivalentes de l'offre de départs quotidiens ; ensemble, ils opèrent 82 % des départs chaque jour. L'Annexe 7 présente les détails par trimestre.

Par liaison, la fréquence quotidienne s'établit à 2,8 trajets en moyenne, en légère progression sur un an (7 % en plus). La croissance du nombre total de circulations de cars SLO a donc été plus forte en 2018 que l'expansion de l'offre de liaisons (+ 35 % contre + 25 %). Après une baisse observée en 2017, l'ensemble des catégories de liaisons ont vu leur fréquence repartir à la hausse. Les liaisons radiales et infrarégionales sont plus concernées par cette évolution (10 % et 15 % en plus respectivement) tandis que les liaisons inter-régionales le sont d'une façon moindre (4 % en plus). Le nombre de départs quotidiens sur les liaisons radiales reste ainsi près de deux fois supérieur à la moyenne comme cela est observé depuis la libéralisation du marché autocar longue-distance (Figure 22).

La majorité des 2 084 liaisons commercialisées en 2018 ne sont pas opérées quotidiennement. En effet, plus de 65 % des liaisons enregistrent moins d'un aller-retour en moyenne quotidienne²⁷ (Figure 23). Cela concerne principalement les liaisons saisonnières qui sont de plus en plus importantes dans l'offre des opérateurs. En parallèle, la part des liaisons les plus cadencées (10 allers-retours ou plus par jour) s'accroît et s'élève à 1,4 % en 2018 contre seulement 0,5 % en 2015. La liste de ces liaisons est disponible en Annexe 7.

La structure de l'offre selon le nombre d'allers-retours quotidiens, qui avait connu une forte évolution en 2017, a été maintenue en 2018. En plus de l'expansion des dessertes saisonnières, les opérateurs ont également modulé leur plan de transport entre jours de semaine et week-end, leur permettant de mieux s'adapter à la demande.

Figure 22 – Nombre de départs quotidiens selon la nature de la liaison (en gris : nombre de départs moyen toutes natures confondues)

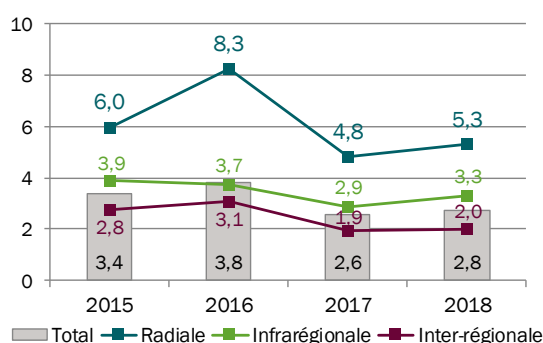
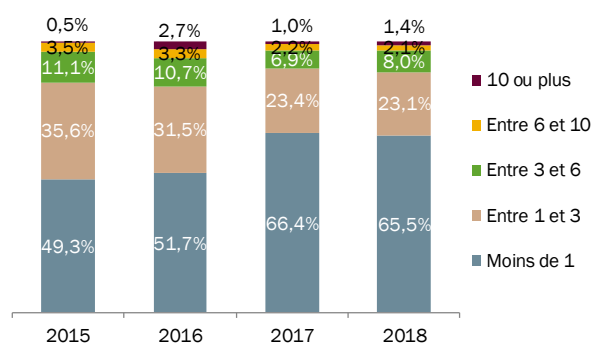


Figure 23 – Répartition des liaisons selon le nombre d'allers-retours quotidiens



1.1.9. Les autocars parcourent une distance plus longue en multipliant les trajets sur des lignes plus courtes

La distance totale parcourue par les autocars a augmenté de 16 millions d'autocars.km en 2018 pour revenir à un niveau (115 millions) légèrement supérieur à celui de 2016 (113 millions) après la baisse de 2017 (Figure 24). L'essentiel de l'offre exprimée en autocars.km (99,3 %) est constituée des circulations des trois opérateurs principaux du fait de l'extension nationale de leur réseau à l'opposé des opérateurs « locaux » qui ont parcouru une distance plus faible. Parmi les opérateurs nationaux, les

²⁷ Faute de données sur le nombre exact de jours d'exploitation des liaisons, la fréquence moyenne est calculée en rapportant le nombre total de trajets (ou d'allers-retours) sur l'année au nombre de jours de l'année 2018.

autocars FlixBus ont parcouru près de la moitié de la distance totale des autocars SLO (47 %). La part de l'opérateur continue d'augmenter sur les derniers trimestres de 2018 (voir Annexe 8).

La hausse marquée de la fréquence moyenne de circulation (cf. Section 1.1.8) a permis la progression du nombre d'autocars.km malgré la baisse de la longueur moyenne des lignes. Depuis 2015, les lignes SLO se sont graduellement raccourcies (Figure 25). En 2018, la distance moyenne de chaque ligne est de 373 km en moyenne, en recul de 6 km par rapport à 2017.

Figure 24 – Distance parcourue par les autocars et répartition par opérateur (millions d'autocars.km)

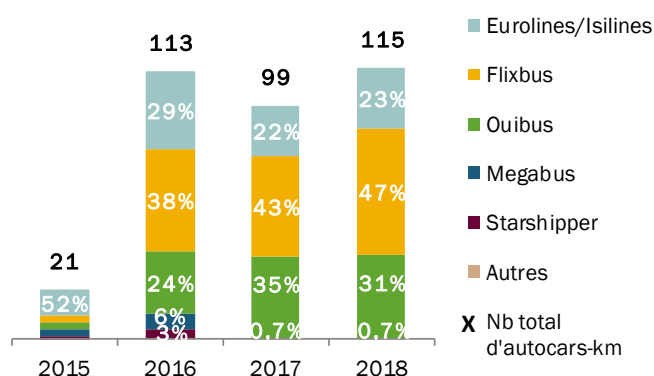
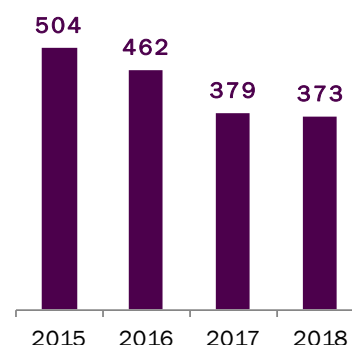


Figure 25 – Longueur moyenne des lignes (km)



Eurolines/Isilines est l'opérateur dont les lignes sont les plus longues sur la partie française du parcours tandis que Ouibus se focalise sur des lignes de plus courte distance (Annexe 8). En 2018, la longueur moyenne des lignes d'Eurolines/Isilines est 2 fois plus importante que celle de Ouibus (553 km contre 271 km).

1.2. Bilan de la fréquentation des SLO

1.2.1. Près de 9 millions de passagers sont transportés par les SLO en 2018

La fréquentation a fortement progressé en 2018 atteignant près de 9 millions de voyageurs, soit 1,8 million de passagers en plus et une augmentation de 26 % par rapport à 2017, presque le double de la croissance enregistrée il y a un an (Figure 26). La hausse de la demande est observée sur tous les trimestres en 2018 (par rapport à chaque trimestre de l'année 2017) et sur tous les types de liaisons (radiales ou transversales). La hausse de la fréquentation a été assez forte en particulier au deuxième trimestre 2018, portée notamment par des reports modaux induits par les perturbations liées aux mouvements sociaux dans le transport ferroviaire. Elle a ainsi crû de 43 % entre le deuxième trimestre 2018 et le deuxième trimestre 2017, contre une hausse de 10% un an plus tôt. La fréquentation trimestrielle a atteint son niveau maximal au troisième trimestre, lors du pic estival de l'offre. Les évolutions par trimestre sont en Annexe 9.

La distance moyenne parcourue par passager suit une baisse tendancielle depuis 2015 (Figure 27). Elle s'établit à 299 km en 2018 contre 316 km en 2017, soit une diminution de 5 %. Cette évolution est en accord avec le raccourcissement de la longueur moyenne des lignes exposé à la partie 1.1.9, illustrant probablement une adaptation de l'offre des opérateurs à la demande.

Figure 26 – Fréquentation des SLO en passagers et passagers.km

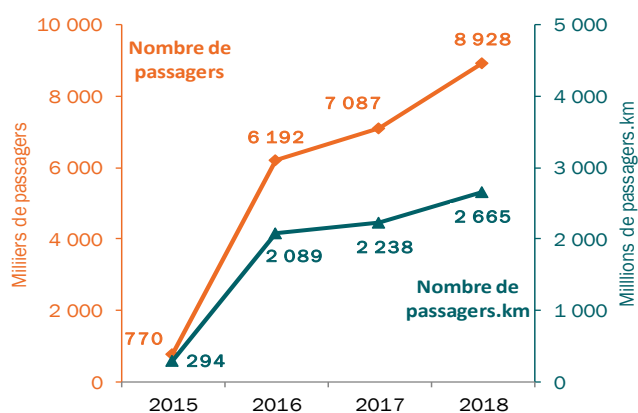
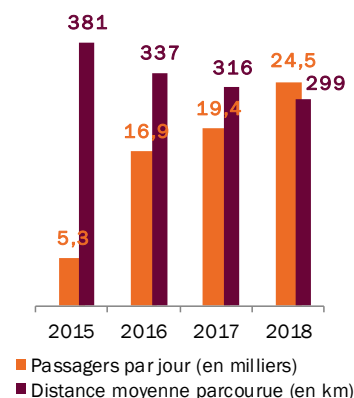


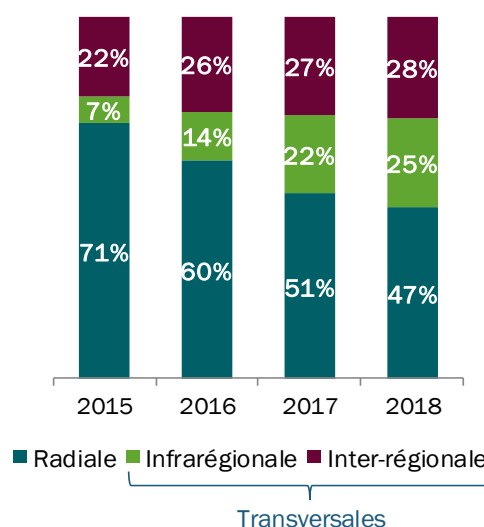
Figure 27 – Nombre moyen de passagers par jour et distance moyenne parcourue par passager



Le poids des liaisons radiales continue de diminuer dans la fréquentation totale au profit des liaisons transversales et en particulier des liaisons infrarégionales. Pour la première fois depuis la libéralisation du marché, la proportion de passagers ayant voyagé sur les trajets domestiques à origine ou destination de Paris est en-dessous de 50 % (47 % en 2018). À l'inverse, les liaisons infrarégionales gagnent trois points de fréquentation par rapport à 2017 (occupant désormais 25% de la demande totale) et les liaisons inter-régionales un point (Figure 28).

Cette évolution est expliquée par la forte progression annuelle de la demande sur les liaisons infrarégionales (+ 43 %), suivie de celle sur les liaisons inter-régionales (+ 30 %). La fréquentation sur les liaisons radiales n'augmente quant à elle que de 17 % sur un an, soit un signe de la maturité de cette catégorie de demande ou de la forte concurrence des autres modes de transport sur ce type de liaison.

Figure 28 – Répartition de la fréquentation annuelle par type de liaison



La répartition géographique de la demande de transport SLO est assez stable sur un an (Annexe 9). La région Auvergne-Rhône-Alpes conserve sa place prépondérante dans la fréquentation infrarégionale occupée depuis début 2016. En 2018, 56 % de la fréquentation infrarégionale globale (exprimée en nombre de passagers, soit pour rappel 2,2 millions de passagers) est réalisée dans cette région, du fait notamment de la liaison Aéroport de Lyon Saint-Exupéry_Grenoble.

Les flux inter-régionaux (hors flux vers Paris) concentrent près de 2,5 millions de passagers, dont plus de 80 % proviennent de flux entre régions limitrophes. Quant aux liaisons radiales, 774 000 et 591 000 passagers voyagent respectivement entre Paris et la région Hauts-de-France, et entre Paris et la région Normandie, soit 18 % et 14 % de la fréquentation radiale totale (4,2 millions de passagers). En effet, la liaison Lille_Paris figure très nettement en tête du classement des liaisons les plus fréquentées (et ce depuis 2015), de même que trois liaisons entre Paris et les villes normandes (Rouen, Le Havre et Caen) également présentes dans le top 10 (Tableau 2).

1.2.2. La concentration du marché est forte

Les dix liaisons les plus fréquentées en 2018 représentent seulement 0,5 % de l'offre mais concentrent entre 29 % et 31 % du nombre de passagers (Figure 29) et jusqu'à 26 % du chiffre d'affaires. L'ensemble des dix premières liaisons a connu une croissance remarquable de la fréquentation sur un an, à l'exception de la liaison Lyon_Paris qui n'a connu qu'une hausse de 2 % et de Toulouse_Paris en très légère baisse (- 0,1 %). En particulier, les liaisons reliant l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry à Grenoble, Paris à Rouen, Le Havre ou Rennes, ainsi que Marseille à Nice ont enregistré des hausses de la fréquentation plus fortes que l'expansion de l'offre (en nombre de trajets par jour).

Figure 29 – Poids des 10 liaisons les plus fréquentées dans l'offre et la demande

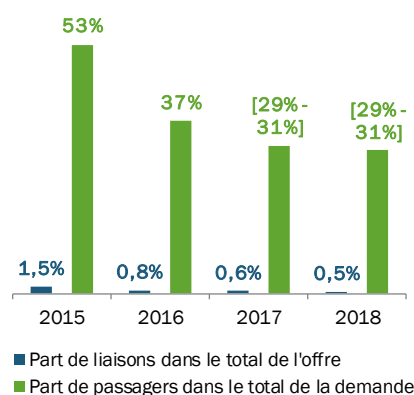


Tableau 2 – Top 10 des liaisons les plus fréquentées en 2018

Liaison	Distance routière moyenne (km)	Fréquentation annuelle (milliers de passagers)			Nombre de trajets quotidiens		
		2018	2017	Evolution (A/A-1)	2018	2017	Evolution (A/A-1)
Lille_Paris	235	480,3	375,2	+28 %	77	56	+39 %
Aéroport de Lyon Saint-Exupéry_Grenoble	91	> 338,2	> 186,3	+62 %	62	39	60 %
Paris_Rouen	136	338,2	281,5	+20 %	32	31	+3 %
Lyon_Paris	480	318,4	310,9	+2 %	52	51	+2 %
Grenoble_Lyon	117	255,3	186,3	+37 %	39	26	+53 %
Le Havre_Paris	202	184,4	142,6	+29 %	20	18	+11 %
Caen_Paris	244	183,4	129,2	+42 %	19	14	+42 %
Paris_Rennes	366	179,5	156,1	+15 %	22	20	+11 %
Paris_Toulouse	688	160,6	160,7	-0,1 %	19	18	+3 %
Marseille_Nice	204	154,0	104,0	+48 %	36	25	+45 %

Au global, le top 10 se caractérise également par des liaisons de courte distance sur lesquelles les caractéristiques de l'offre (temps de trajet, niveau de confort, etc.) peuvent ainsi être assez comparables à celles des autres modes de transport, tout en affichant pour les services autocars librement organisés des prix nettement inférieurs (voir Partie 2 sur l'analyse comparée des prix par mode et type de liaisons).

Les liaisons radiales restent dominantes dans le top 10 des liaisons les plus fréquentées (Tableau 2). Seules trois liaisons transversales y figurent. Il s'agit des deux liaisons qui relient Grenoble à l'aéroport

et la ville de Lyon (deuxième et cinquième position respectivement) et de la liaison entre Marseille et Nice qui fait son entrée dans le classement (dixième place).

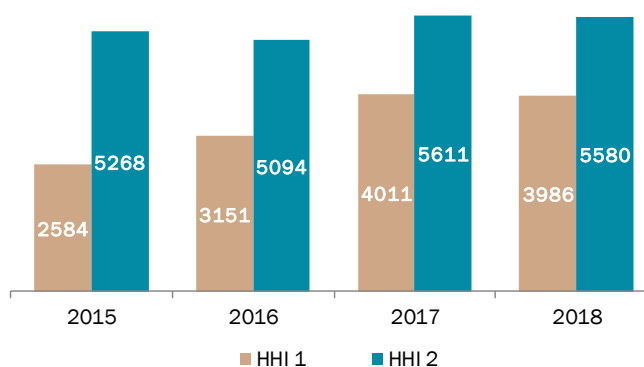
Un autre aspect de la concentration du marché concerne le nombre d'opérateurs et leur taille respective. Pour la mesurer, l'indice de Herfindahl-Hirschman (HHI) est souvent utilisé. Il est calculé comme la somme des parts de marché au carré de toutes les entreprises du secteur. Il prend des valeurs entre 0 et 10 000, où 0 indique une situation de concurrence parfaite avec une multiplicité d'acteurs de taille identique, et 10 000 correspond à une situation de monopole. Une augmentation de l'HHI indique ainsi une hausse du degré de concentration du marché susceptible de se traduire par une diminution de l'intensité concurrentielle entre les opérateurs présents sur le marché.

Nous calculons un tel indice pour le marché SLO en France à partir des données de fréquentation par opérateur exprimées en nombre de passagers.km. Deux approches sont adoptées : (i) une approche macroscopique basée sur les données agrégées au niveau national pour chaque année et (ii) une approche microscopique évaluant la concentration du marché SLO à la maille de chaque liaison. Dans la première approche, la part de marché de chaque opérateur est calculée à partir de la fréquentation totale obtenue dans l'année toutes liaisons confondues. La deuxième approche mesure un premier indice HHI pour chaque liaison, puis un indice HHI global établi comme la somme pondérée (par la fréquentation de chaque liaison) des indices HHI du niveau de liaison.

La confrontation des indices HHI issus des deux méthodes est intéressante (Figure 30). D'un côté, l'indice HHI « macroscopique » (HHI 1) montre un niveau de concentration assez faible à la libéralisation du marché en 2015 suivi par une intensification marquée de la concentration entre 2015 et 2017. Le rachat de Megabus par FlixBus ainsi que le contrat de franchise conclu entre Ouibus et Starshipper en 2016 sont les facteurs ayant favorisé cette concentration, d'où la hausse de plus de 560 points entre 2015 et 2016. De 2016 à 2017 la concentration continue de progresser (860 points en plus) avant de se stabiliser entre 2017 et 2018.

Le constat n'est pas du tout le même suivant une approche « microscopique ». L'HHI 2 montre un marché déjà très concentré en 2015, qui le reste jusqu'en 2018. L'indice HHI par une approche microscopique en 2015 est plus de deux fois plus élevé que celui calculé par une approche macroscopique. Cela démontre que la concentration sur les liaisons est très élevée depuis la libéralisation du marché SLO, et cela du fait d'une fréquentation opérée en « quasi-exclusivité » ou exclusivité par les opérateurs sur une forte proportion de liaisons SLO.

Figure 30 – Indices de la concentration du marché SLO (indices HHI en passagers.km établis par deux approches « macroscopique » (HHI 1) et « microscopique » (HHI 2))



Quel que soit le niveau de concentration du marché présenté par les deux approches, un très net rebondissement de ces deux indices devrait être observé en 2019 avec le rachat d'Eurolines/Isilines par FlixBus officialisé au moment de la rédaction du présent rapport. Selon une estimation sommaire en prenant comme hypothèse une agrégation des volumes de fréquentation 2018 d'Eurolines/Isilines et de FlixBus comme opérateur unique, l'indice HHI 1 pourrait augmenter de près de 1 300 points et l'indice HHI 2 de près de 930 points par rapport aux niveaux respectifs calculés pour 2018. Le premier indice dépasserait ainsi le niveau de 5 200 et le deuxième 6 500.

1.2.3. Forte hausse de la fréquentation sur les lignes internationales

L'offre des trois opérateurs principaux proposée sur les lignes domestiques s'étend également fortement en 2018 sur des lignes internationales opérées entre la France et les pays étrangers, et ce avec ou sans cabotage²⁸ en France.

La fréquentation sur ces lignes représente en 2018 (Tableau 3) près de 5,1 millions de passagers (contre 2,9 millions en 2017), soit en hausse de plus de 74 % par rapport à 2017. Cette fréquentation se répartit comme suit :

- 1,7 million de passagers voyageant sur des liaisons domestiques en cabotage (contre 1,2 million en 2017), soit une fréquentation en croissance de 42,7 % sur un an,
- 3,4 millions de passagers voyageant sur des liaisons à origine ou destination internationale, en hausse de 95,5 % par rapport à la fréquentation 2017 (1,8 million de passagers).

Ce niveau et ces évolutions de fréquentation sont donc à comparer avec la fréquentation sur les lignes domestiques des opérateurs SLO qui s'élève à 7,3 millions de passagers en 2018, en hausse de 22 % sur un an soit une croissance beaucoup plus modérée que sur les lignes internationales.

Tableau 3 – Fréquentation domestique et internationale 2017-2018 des opérateurs SLO

Fréquentation en nombre de passagers transportés sur...	2017	2018	Evolution 2017/2018	Poids de la fréquentation 2017	Poids de la fréquentation 2018
...liaisons domestiques (d)	5,9	7,3	22,4 %	67 %	59 %
...liaisons de cabotage (c)	1,2	1,7	42,7 %	13 %	14 %
Total de la fréquentation SLO sur liaisons domestiques (d+c)	7,1	8,9	25,8 %	80 %	72 %
...liaisons internationales* (i)	1,8	3,4	95,5 %	20 %	28 %
Total de la fréquentation SLO* (d+c+i)	8,9	12,4	39,6 %	100 %	100 %
dont fréquentation sur lignes internationales (c+i)	2,9	5,1	74,4 %	33%	41 %

* la fréquentation sur lignes internationales est évaluée sur le périmètre exclusif des opérateurs SLO ayant une activité 2018 internationale et sur au moins une liaison domestique, à savoir les 3 opérateurs nationaux Eurolines/Isilines, FlixBus et Ouibus.

Sur l'ensemble du périmètre des liaisons SLO opérées au départ de la France par les trois opérateurs nationaux, ce sont donc 12,4 millions de passagers qui ont été transportés en 2018 (contre 8,9 millions en 2017), parmi lesquels les voyageurs sur les lignes internationales (en cabotage ou non) représentent désormais près de 41 % de la fréquentation contre 33 % en 2017.

Depuis l'ouverture du marché en août 2015, près de 23 millions de voyageurs ont été transportés par les autocars SLO sur les liaisons domestiques, auxquels s'ajoutent au moins 5,2 millions de passagers sur les liaisons internationales²⁹.

²⁸ Le cabotage signifie le segment national (qui contient au moins une liaison domestique) d'une ligne internationale

²⁹ La fréquentation sur les liaisons internationales n'est disponible qu'à partir de janvier 2017.

1.3. Résultats économiques et sociaux

1.3.1. Des autocars mieux remplis

Le taux d'occupation global des autocars s'établit à 57,8 % en 2018, en forte croissance par rapport à 2017 (50,2 %). En considérant seulement la fréquentation des passagers voyageant sur des liaisons domestiques (y compris les liaisons de cabotage), le taux d'occupation n'enregistre qu'une hausse de 0,8 point (Figure 31). Ce sont donc les voyageurs internationaux qui contribuent largement à la hausse du taux d'occupation.

Le taux d'occupation record (61,3 %) observé au deuxième trimestre 2018 est également expliqué par les reports modaux qui ont pu découler des perturbations ferroviaires sur la même période, faisant croître de 16,6 points le taux observé au deuxième trimestre 2017.

En parallèle, l'adaptation de l'offre (en autocars.km et donc sièges.km) à la saisonnalité a également permis aux opérateurs de limiter la diminution du taux d'occupation pendant les périodes de plus faible fréquentation, en particulier au premier trimestre 2018 où le taux d'occupation a ainsi pu augmenter de 5,4 points par rapport au premier trimestre 2017 (Figure 32).

Figure 31 – Taux d'occupation moyen par autocar³⁰

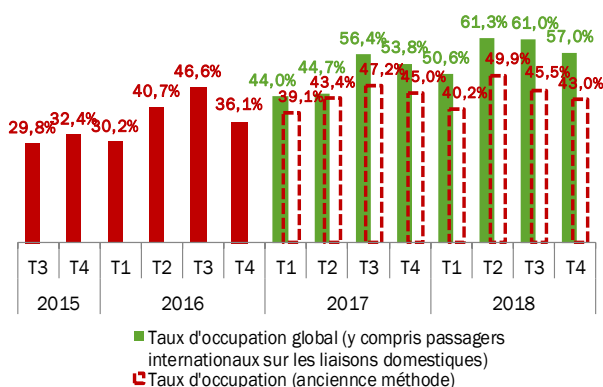
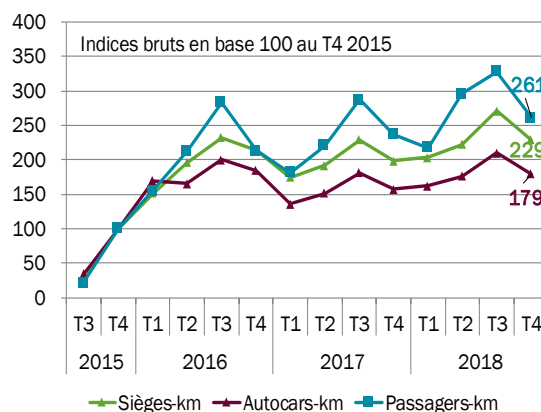


Figure 32 – Evolution de l'offre et de la demande



1.3.2. Les résultats économiques du secteur progressent

La recette moyenne aux 100 km atteint 4,9 euros par passager et 114 euros par autocar en 2018, en hausse de 4 % et 7 % respectivement par rapport à 2017, des augmentations qui ont tendance à s'amoindrir depuis 2015 (Figure 33).

Pour autant, du fait de la hausse conjuguée de l'offre et du taux d'occupation, le chiffre d'affaires du secteur a progressé de 24 % par rapport à 2017, soit une hausse similaire à celle observé il y a un an (+ 26 %). Ainsi, l'ensemble des opérateurs ont dégagé un chiffre d'affaires de 130,4 millions d'euros en 2018 (Figure 34).

³⁰ Le taux d'occupation global (bâtonnets verts sur le graphique) est calculé à partir de la fréquentation domestique (cabotage inclus) et la fréquentation internationale. L'ancienne méthode (bâtonnets rouges) ne considère que la fréquentation domestique.

Figure 33 – Recette moyenne (en euros HT) et évolution A/A-1

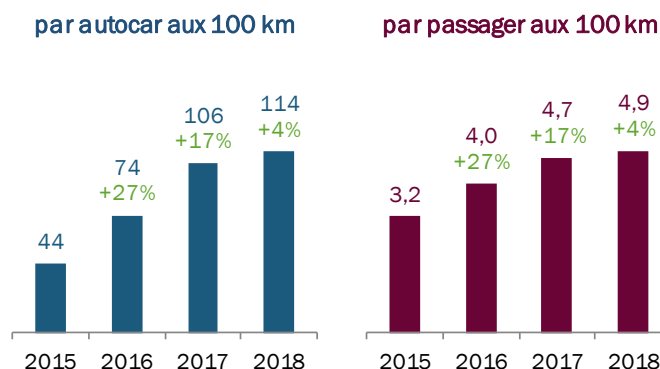
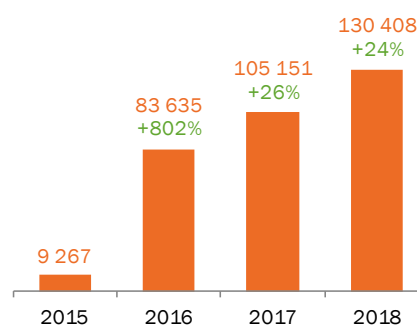
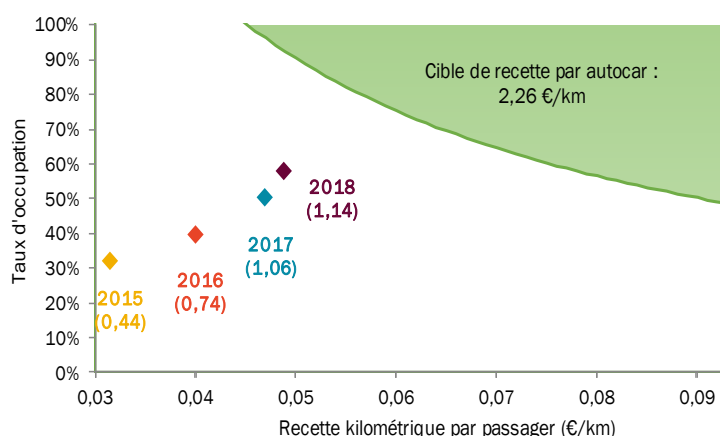


Figure 34 – Chiffre d'affaires annuel des SLO (en milliers d'euros HT) et évolution A/A-1



Comparée aux coûts d'exploitation et de distribution estimés récemment par l'Autorité³¹, la recette moyenne par autocar.km (1,14 €) semble encore loin de couvrir le coût kilométrique estimé (2,26 €), même si elle est en progression par rapport aux années passées (Figure 35).

Figure 35 – Recette kilométrique par autocar (€ HT) en fonction de la combinaison du taux d'occupation et de la recette kilométrique par passager



En observant les niveaux de recette kilométrique par liaison (Figure 36), on peut noter que la distribution est assez resserrée autour de la recette moyenne de 4,9 € par passager aux 100 km, ce qui pouvait déjà être constaté en 2017.

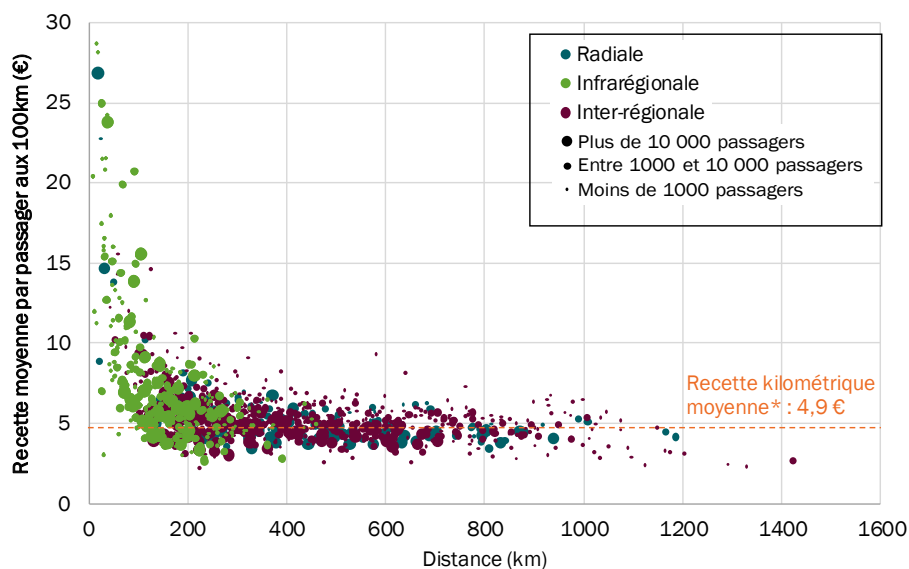
Pour autant, il existe des disparités notables suivant les types de liaison :

- les liaisons radiales (qui sont par ailleurs parmi les plus fréquentées) montrent des niveaux de recette proches de la recette moyenne, à l'exception de quelques dessertes particulières ;
- les liaisons inter-régionales (qui sont les plus nombreuses et de plus longue distance mais dont la majorité ne transporte que moins de 10 000 passagers par an) ont également une recette proche de la recette moyenne ;
- en revanche, sur de nombreuses liaisons infrarégionales de courte distance et ayant un niveau de fréquentation important, la recette kilométrique est nettement supérieure à la moyenne. Cet écart peut notamment s'expliquer par la capacité des opérateurs à bénéficier d'une situation

³¹ Voir l'Encadré sur l'organisation des opérateurs de SLO et la rentabilité de cette activité pour les transporteurs à la fin de la Section 1.

concurrentielle avantageuse sur des liaisons (inférieures à 200 km) moins desservies par d'autres modes de transport (aérien ou covoiturage notamment).

Figure 36 – Recette moyenne par liaison (en euros HT par passager aux 100 km) en fonction de la typologie de la liaison (distance, nature, fréquentation)



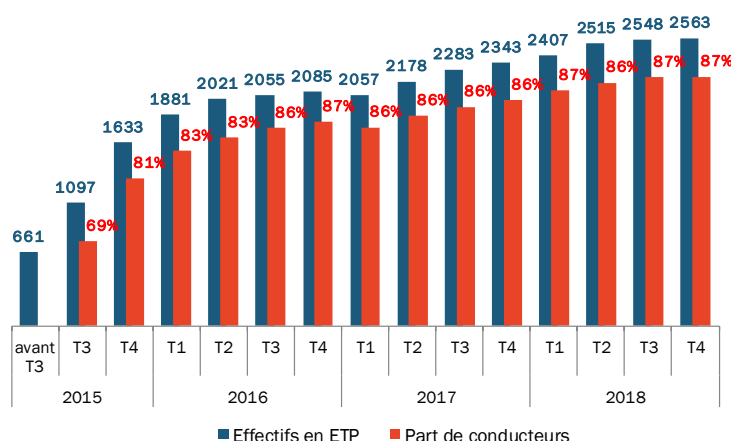
* Recette moyenne sur toutes les liaisons.
Périmètre: liaisons commercialisées toute l'année 2018

1.3.3. Un effectif en hausse de 9,4 % et un parc d'autocars en expansion de 11,6 %

A la fin de l'année 2018, le nombre des entreprises sous-traitantes ou partenaires des opérateurs SLO relatives à l'exploitation des services s'établit à 109 entreprises, soit 7 % de plus que l'année 2017. Parmi elles, 87 % sont françaises, une proportion légèrement plus élevée que l'année dernière (85 %). Le parc d'autocars utilisés par les services librement organisés est de 615 véhicules au quatrième trimestre 2018, en croissance de 11,6 % sur un an.

L'année 2018 se conclut avec un effectif global de 2 563 employés du secteur SLO (en équivalent temps plein), dont 87 % sont des conducteurs. Sur l'année, les opérateurs SLO ont employé 220 ETP supplémentaires (Figure 37).

Figure 37 – Evolution des effectifs (ETP) employés (dont conducteurs, emplois directs et en sous-traitance)



1.4. Les services librement organisés sur des liaisons de 100 kilomètres ou moins

Conformément aux dispositions du code des transports, les entreprises désirant commercialiser des services réguliers librement organisés sur des liaisons de 100 kilomètres ou moins (ci-après « SLO $\leq$ 100 km ») doivent préalablement les déclarer auprès de l'Autorité, qui publie ces déclarations sur son site Internet³². Cette publication permet notamment aux autorités organisatrices des transports (ci-après, « AOT ») concernées d'être informées de l'ouverture potentielle de services librement organisés sur leur ressort territorial et, le cas échéant, de saisir l'Autorité en vue d'en interdire ou d'en limiter l'exécution lorsqu'elles les estiment susceptibles de porter une atteinte substantielle à l'équilibre économique des services de transport qu'elles conventionnent.

1.4.1. Focus sur les dix liaisons de 100 km ou moins les plus fréquentées

Il ressort de l'analyse des dix liaisons de 100 kilomètres ou moins les plus fréquentées par les voyageurs des services librement organisés en 2018 que la desserte de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry (commune de Colombier-Saugnieu) occupe une place prépondérante dans ce top 10 (Tableau 4). En effet, cet aéroport est desservi par trois des quatre liaisons de 100 km ou moins les plus fréquentées en 2018 (toutes les trois en région Auvergne-Rhône-Alpes). On peut souligner qu'aucune de ces trois liaisons n'est assurée par un service conventionné direct. Le transporteur qui assurait la grande majorité des services conventionnés desservant l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry jusqu'à l'ouverture du marché en 2015³³, opère aujourd'hui des services librement organisés sur ces mêmes liaisons.

La liaison qui arrive en deuxième position dans ce classement relie les gares ferroviaires de Nancy et de Lorraine TGV (région Grand Est). Sur cette liaison il existe une alternative de transport conventionné.

Les six autres liaisons présentes dans ce classement sont significativement moins fréquentées. Pour chacune d'entre elles, il existe au moins une alternative de transport conventionnée (ferroviaire ou routière).

Figure 38 – Carte du top 10 des liaisons de 100 km ou moins les plus fréquentées en 2018



Avec plus de 300 000 voyageurs transportés par des services librement organisés, la liaison entre Grenoble et l'aéroport Saint-Exupéry est de très loin la liaison de 100 km ou moins la plus fréquentée en 2018. Au 31 décembre 2018, cette liaison avait fait l'objet de 13 déclarations de SLO $\leq$ 100 km,

³² L'article L. 3111-18 du code des transports dispose que « tout service assurant une liaison dont deux arrêts sont distants de 100 kilomètres ou moins fait l'objet d'une déclaration auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, préalablement à son ouverture [...] ».

³³ A la suite de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques libéralisant le transport régulier de voyageurs par autocar, les AOT ont décidé de ne plus conventionner les lignes desservant l'aéroport. Dès lors, excepté les navettes vers les stations de ski dont la délégation de service public arrive à échéance à l'été 2019, la totalité des lignes qui desservaient l'aéroport de Lyon en 2018 étaient des services librement organisés.

dont trois sont aujourd'hui annulées ou caduques. Les droits de commercialiser des services sur cette liaison concernaient à cette date près de 1 500 circulations hebdomadaires. Si elle ne dispose pas d'alternative conventionnée directe, il existe néanmoins un service commercial assurant cette liaison par TGV et des offres de covoiturage, avec lesquelles les transports routiers librement organisés sont en concurrence.

Avec plus de 100 000 voyageurs en 2018, la liaison entre Nancy et la gare Lorraine TGV, objet d'une unique déclaration de SLO ≤ 100 km en 2015 (D2015-083), arrive en deuxième position de ce top 10, bien qu'il existe une alternative conventionnée directe par autocar sur cette liaison. Cette déclaration n'a pas donné lieu à une saisine de l'Arafer par la région Grand Est. Les droits de commercialiser des services sur cette liaison concernent un peu moins de 170 circulations hebdomadaires.

Tableau 4 – Top 10 des liaisons de 100 km ou moins les plus fréquentées en 2018

Liaison	Distance routière (km)	Fréquentation SLO (nombre de passagers)	Service conventionné direct	Saisine
Aéroport de Lyon_Grenoble	92	> 338 200*	Non	NA**
Gare Lorraine TGV_Nancy	38	]100 000 - 200 000]	Oui	Non
Aéroport de Lyon_Chambéry	87	]50 000 - 100 000]	Non	NA
Aéroport de Lyon_Saint-Etienne	82	]20 000 - 50 000]	Non	NA
Marseille_Toulon	67	]20 000 - 50 000]	Oui	Oui ³⁴
Le Havre_Rouen	89	]10 000 - 20 000]	Oui	Non
Angers_Nantes	86	]10 000 - 20 000]	Oui	Non
Colmar_Strasbourg	75	]10 000 - 20 000]	Oui	Oui ³⁵
Dunkerque_Lille	83	]10 000 - 20 000]	Oui	Non
Angers_Le Mans	93	]10 000 - 20 000]	Oui	Oui ³⁶

* Voir Tableau 2.

** Non applicable : en l'absence de service conventionné desservant la liaison concernée, aucune saisine ne peut être recevable.

Avec respectivement plus de 50 000 et plus de 20 000 voyageurs en 2018, les liaisons entre l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry et Chambéry d'une part, et Saint-Etienne d'autre part occupent respectivement

³⁴ Au 31 décembre 2018, la liaison Marseille-Toulon avait fait l'objet de 10 saisines de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

³⁵ Au 31 décembre 2018, la liaison Colmar-Strasbourg avait fait l'objet d'une saisine de la région Grand Est (cf. avis de l'Autorité n° 2016-038 du 29 mars 2016).

³⁶ Au 31 décembre 2018, la liaison Angers-Le Mans avait fait l'objet de 6 saisines de la région Pays de la Loire.

les troisième et quatrième places de ce classement. Au 31 décembre 2018, ces liaisons pour lesquelles les voyageurs ne disposent pas d'alternatives conventionnées directes avaient respectivement fait l'objet de trois (dont deux sont aujourd'hui annulées ou caduques) et sept déclarations de $SLO \leq 100$ km. La liaison entre Chambéry et l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry est également assurée par des services ferroviaires commerciaux (TGV) directs ainsi que par des services de covoiturage. Les droits de commercialiser des services sur cette liaison concernent près de 520 circulations hebdomadaires. S'agissant de la liaison entre Saint-Etienne et l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry, si elle n'est assurée par aucun service ferroviaire direct, il existe en revanche des offres de covoiturage. En 2018, les droits de commercialiser des services sur cette liaison concernaient un peu plus de 220 circulations hebdomadaires. Les Autocars Just ayant obtenu en 2019 l'autorisation de commercialiser 588 circulations hebdomadaires supplémentaires (D2019-023), cette liaison est susceptible de voir sa fréquentation augmenter fortement en 2019.

Avec plus de 20 000 voyageurs en 2018, la liaison Marseille_Toulon arrive en cinquième position du top 10. Cette liaison a fait l'objet de dix déclarations entre 2015 et 2018, dont quatre sont aujourd'hui annulées ou caduques. Tous les services déclarés ont fait l'objet d'une saisine de l'Arafer par la région Provence-Alpes-Côte d'Azur en vue d'interdire leur exécution. L'Autorité, estimant qu'ils n'étaient pas susceptibles de porter une atteinte substantielle à l'équilibre économique des lignes conventionnées assurant la même liaison, n'a rendu aucun avis favorable à l'interdiction de ces services. Les droits de commercialiser des services sur cette liaison concernent près de 100 circulations hebdomadaires.

La liaison Le Havre_Rouen occupe la sixième place de ce classement, avec plus de 10 000 voyageurs transportés par des services librement organisés en 2018. Également assurée sans correspondance par des services ferroviaires conventionnés (TER) et commerciaux (TGV) ainsi que par des services de covoiturage, cette liaison a fait l'objet de cinq déclarations entre 2016 et 2018. Aucune de ces déclarations n'a donné lieu à une saisine de l'Arafer par la région Normandie. Les droits de commercialiser des services sur cette liaison concernent environ 60 circulations hebdomadaires.

Avec également plus de 10 000 voyageurs, la liaison entre Angers et Nantes arrive en septième position du classement des liaisons de 100 km ou moins les plus fréquentées en 2018. Cette liaison pour laquelle il existe à la fois une offre ferroviaire conventionnée et commerciale directe, ainsi que des offres de covoiturage, a fait l'objet de 15 déclarations de $SLO \leq 100$ km entre 2015 et 2018, dont huit sont aujourd'hui annulées ou caduques. Huit de ces 15 déclarations ont donné lieu à une saisine de l'Arafer par la région Pays de la Loire. L'Autorité a rendu un avis favorable à la demande d'interdiction, deux avis favorables avec réserve (limitant le nombre de sièges offerts au lieu d'interdire l'exploitation du service) et cinq avis défavorables. Les droits de commercialiser des services sur cette liaison concernent un peu plus de 230 circulations hebdomadaires.

En huitième position de ce top 10, avec plus de 10 000 voyageurs en 2018, la liaison Colmar_Strasbourg, également assurée sans correspondance par des services ferroviaires conventionnés (TER) et commerciaux (TGV), ainsi que par des services de covoiturage, avait fait l'objet de sept déclarations de $SLO \leq 100$ km, au 31 décembre 2018, dont deux sont aujourd'hui annulées ou caduques. Une de ces déclarations a donné lieu à une saisine de l'Arafer par la région Grand Est. L'Autorité a rendu un avis défavorable au projet d'interdiction de ces services. Les droits de commercialiser des services sur cette liaison concernent 70 circulations hebdomadaires.

A la neuvième place de ce classement, la liaison Dunkerque_Lille est également assurée sans correspondance par des services ferroviaires conventionnés (TER) et commerciaux (TGV), ainsi que par des services de covoiturage. Au 31 décembre 2018, cette liaison avait fait l'objet de quatre déclarations, dont aucune n'a fait l'objet d'une saisine. Une de ces déclarations est aujourd'hui annulée. Les droits de commercialiser des services sur cette liaison concernent un peu plus de 30 circulations hebdomadaires.

Enfin, la liaison Angers_Le Mans, également assurée par des services ferroviaires conventionnés (TER) et commerciaux (TGV), ainsi que par des services de covoiturage, avait fait l'objet de 10 déclarations le 31 décembre 2018, dont quatre sont aujourd'hui annulées ou caduques ; elle occupe la dernière place de ce top 10. Six ont donné lieu à une saisine de l'Arafer par la région Pays de la Loire. L'Autorité n'a

rendu aucun avis favorable aux projets d'interdiction ou de limitation de ces services. Les droits de commercialiser des services sur cette liaison concernent 175 circulations hebdomadaires.

1.4.2. Bilan de la régulation des SLO assurant des liaisons de 100 kilomètres ou moins

a. Les déclarations de SLO ≤ 100 km

En 2018, le nombre de déclarations de services librement organisés sur des liaisons de 100 kilomètres ou moins s'élève à 293³⁷, contre 198 en 2017. Parmi celles-ci, 159 concernent de nouvelles origines-destinations. Ainsi, les 134 autres déclarations publiées en 2018 concernent des liaisons sur lesquelles des SLO ≤ 100 km ont déjà été déclarés, 59 d'entre-elles étant venues annuler, modifier ou compléter des déclarations précédentes.

Les services déclarés en 2018 sont opérés sur des liaisons qui s'inscrivent dans des lignes d'une longueur moyenne de 364 kilomètres. Seuls 67 de ces services sont opérés sur des origines-destinations inscrites dans des lignes de 100 kilomètres ou moins.

Ce bilan des déclarations publiées en 2018 s'intéressera dans un premier temps aux régions concernées avant de présenter des statistiques par opérateur.

Les déclarations publiées en 2018

Comme en 2016 et 2017, toutes les régions métropolitaines à l'exception de la Corse sont concernées³⁸ en 2018 par des déclarations de SLO ≤ 100 km. La grande majorité de celles-ci concerne des liaisons infrarégionales (248 sur 293, soit près de 85 %), de nature à contribuer à affiner le maillage territorial de l'offre de services routiers interurbains au sein des régions.

En outre, identifiés comme un important levier de développement de l'offre de transport régulier par autocar, les services assurant la desserte d'infrastructures telles que les aéroports (56 déclarations), représentent près de 20 % des déclarations publiées en 2018.

Avec 81³⁹ services déclarés sur son territoire (dont 75 liaisons infrarégionales), **la région Auvergne-Rhône-Alpes** demeure, comme en 2017, celle qui concentre le plus grand nombre de déclarations (100 déclarations dont 94 relatives à des liaisons infrarégionales en 2017). De même, alors qu'en 2017 35 % des déclarations concernaient la desserte de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry, une part importante des services déclarés en 2018 concerne cette même desserte (23 déclarations sur 81, soit 28 %). Un de ces services relie l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry à celui de Grenoble Alpes Isère situé à Saint-Étienne-de-Saint-Geoirs, également desservi par deux autres services déclarés en 2018. Enfin, quatre services inter-régionaux relient cette région à la région Bourgogne-Franche-Comté et deux la relient à la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Avec 55 déclarations (dont 45 sur des liaisons infrarégionales) en 2018, contre sept déclarations (toutes infrarégionales) en 2017, **la région Grand Est** a connu une forte augmentation du nombre de SLO ≤ 100 km déclarés sur son territoire. Cette forte progression est en partie portée par le développement de la desserte de l'aéroport EuroAirport de Bâle-Mulhouse (neuf déclarations) ainsi que par la création d'une ligne touristique régulière autour de la route des Vins d'Alsace (13 déclarations). En outre, six services inter-régionaux relient la région Grand Est à la région Bourgogne-Franche-Comté et quatre la relient à la région Hauts-de-France.

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur est concernée par 38 déclarations (dont 23 portent sur des liaisons infrarégionales), contre 30 (dont 17 portaient sur des liaisons infrarégionales) en 2017. Treize SLO ≤ 100 km déclarés en 2018 concernent une desserte d'aéroport : douze de ces services

³⁷ Y compris la déclaration D2018-259 qui concerne un service conventionné qui n'avait pas à être déclaré.

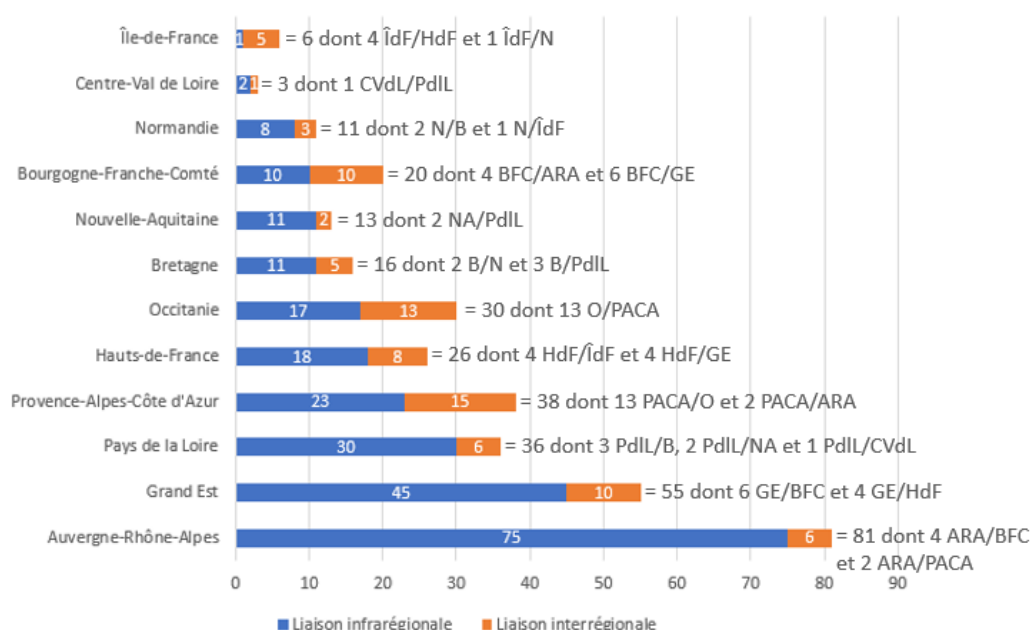
³⁸ Une région est concernée par une déclaration dès lors que l'origine ou la destination de la liaison déclarée est située sur son territoire.

³⁹ Y compris la déclaration D2018-259 qui concerne un service conventionné qui n'avait pas à être déclaré.

desservent l'aéroport Marseille-Provence et le dernier, inter-régional, dessert celui de Montpellier (région Occitanie).

La région Pays de la Loire est concernée par 36 déclarations de SLO ≤ 100 km (dont 30 portent sur des liaisons infrarégionales), contre quatre en 2017. Un de ces services dessert l'aéroport de Nantes Atlantique qui est situé sur la commune de Bouguenais. Trois services inter-régionaux la relient à la région Bretagne, deux à la région Nouvelle-Aquitaine et le dernier à la région Centre-Val de Loire.

Figure 39 – Répartition régionale des déclarations publiées en 2018



La région Hauts-de-France est concernée par 26 déclarations de SLO ≤ 100 km (dont 18 portent sur des liaisons infrarégionales), contre 17 déclarations de service qui portaient exclusivement sur des liaisons inter-régionales avec l'Île-de-France en 2017. Un de ces services, inter-régional, relie l'aéroport de Beauvais-Tillé à Cergy-Pontoise (région Île-de-France). Trois autres services inter-régionaux la relient à la région Île-de-France et quatre à la région Grand-Est.

La région Occitanie est concernée par 30 déclarations de SLO ≤ 100 km (dont 17 portent sur des liaisons infrarégionales), contre 26 en 2017. Treize services inter-régionaux la relient à la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Douze de ces 30 déclarations desservent un aéroport : six de ces services desservent l'aéroport de Toulouse Blagnac, un autre, celui de Montpellier, les cinq derniers, inter-régionaux, desservent celui de Marseille-Provence (région Provence-Alpes-Côte d'Azur).

La région Bourgogne-Franche-Comté qui n'était concernée que par une seule déclaration en 2017, l'est cette année par vingt déclarations dont dix portent sur des liaisons infrarégionales. Contrairement aux autres régions qui ont été l'objet d'une telle progression d'une année à l'autre, l'augmentation du nombre de SLO ≤ 100 km ne repose pas sur l'ouverture de dessertes d'aéroport puisque seule une déclaration de ce type, reliant Mâcon à l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry, a été publiée en 2018.

Comme en 2017, **la région Bretagne** est concernée par seize déclarations de SLO ≤ 100 km (dont onze portent sur des liaisons infrarégionales, contre quinze en 2017). Aucun de ces services ne dessert un aéroport. Trois services inter-régionaux la relient à la région Pays de la Loire et deux la relient à la région Normandie.

La région Nouvelle-Aquitaine est concernée par treize déclarations de SLO ≤ 100 km (dont onze portent sur des liaisons infrarégionales), contre quatre en 2017 (toutes relatives à des liaisons infrarégionales).

Aucun de ces services ne dessert un aéroport. Deux services inter-régionaux la relient à la région Pays de la Loire.

La région Normandie est concernée par onze déclarations de SLO ≤ 100 km (dont huit relatives à des liaisons infrarégionales), contre cinq en 2017 (dont quatre portaient sur des liaisons infrarégionales). Aucun de ces services ne dessert un aéroport. Deux services inter-régionaux la relient à la région Bretagne et un à la région Île-de-France.

La région Île-de-France est concernée par six déclarations de SLO ≤ 100 km, contre cinq en 2017 (dont quatre portaient sur des liaisons infrarégionales). Le service qui relie Coupvray à l'aéroport d'Orly est le seul déclaré en 2018 sur une liaison infrarégionale. Quatre services inter-régionaux relient la région Île-de-France à la région Hauts-de-France : l'un dessert l'aéroport de Beauvais-Tillé et les trois autres le Parc Astérix à Plailly. Le dernier service relie La Défense à Incarville (région Normandie).

Enfin, **la région Centre-Val de Loire** est concernée par trois déclarations publiées en 2018 (dont deux relatives à des liaisons infrarégionales), contre sept en 2017 (dont six relatives à des liaisons infrarégionales). Aucun de ces services ne dessert un aéroport. Le service inter-régional dessert la région Pays de la Loire.

Figure 40 – Répartition géographique des SLO ≤ 100 km déclarés en 2018



Statistiques par opérateur

Dix⁴⁰ opérateurs ont déclaré des SLO ≤ 100 km en 2018. Ces déclarations sont parfois effectuées par des transporteurs qui peuvent ensuite commercialiser les services déclarés sous la marque d'un réseau national. Ainsi, Starshipper, Verdié Grandes Lignes, VFD et plusieurs sociétés du groupe Faure ont procédé à des déclarations de services opérés sous la marque Ouibus. Au total, 274 services déclarés en 2018 sont liés aux marques des trois principaux réseaux nationaux que sont Ouibus (140 services), FlixBus (95 services) et Eurolines/Isilines (39 services), soit près de 94 % des 293 services déclarés cette même année.

⁴⁰ Les sociétés du groupe Faure qui ont procédé à des déclarations de services opérés sont considérées comme un seul opérateur.

Il est intéressant de noter qu'après trois années pleines de développement du marché, de nouveaux acteurs continuent de faire connaître leur intention d'y prendre part.

Le processus de déclaration et le risque de saisine par les autorités organisatrices des transports conventionnés ne semblent donc pas de nature à freiner outre mesure le développement de l'offre de transport interurbain par autocar, y compris sur des liaisons de 100 km ou moins.

En effet, trois entreprises ont effectué une déclaration pour la première fois fin 2018. Il s'agit d'opérateurs dont les services rayonnent au plus à une échelle régionale. Ainsi, dans la région Grand Est, la société Chopin-Heitz a déclaré trois liaisons reliant les communes de Mulhouse et Sausheim à l'aéroport international de Bâle-Mulhouse situé sur la commune de Saint-Louis, en Alsace. La société Voyages Lucien Kunegel a quant à elle déclaré treize SLO ≤ 100 km dans le département du Haut-Rhin dans le cadre du lancement d'une ligne touristique autour de la route des Vins. En Auvergne-Rhône-Alpes, la société VFD a déclaré deux services infrarégionaux, commercialisés sous franchise Ouibus. Déjà active en 2017 sur le segment des liaisons de 100 kilomètres ou moins, la société Actibus a déclaré deux nouveaux services desservant l'aéroport de Grenoble en 2018, et commercialisés sous la marque de Ben's bus.

Tableau 5 – Nombre de SLO ≤ 100 km déclarés en 2018 par opérateur

Déclarant	Nombre de déclarations (dont services inter-régionaux)
Ouibus*	140 (dont 28)
FlixBus	95 (dont 11)
Eurolines	39 (dont 3)
Voyages Lucien Kunegel (Grand Est)	13 (dont 0)
Chopin-Heitz (Grand Est)	3 (dont 0)
Actibus** / Ben's Bus (ARA)	3** (dont 0)

Ouibus : après regroupement des déclarations effectuées par les sociétés commercialisant leurs services sous la marque Ouibus*

*Actibus** : y compris la déclaration D2018-259 qui concerne un service conventionné qui n'avait pas à être déclaré*

Si 140 déclarations de SLO publiées en 2018 peuvent être associées à la marque Ouibus, notons que la société SNCF-C6 (Ouibus) n'a effectué elle-même que 42 de ces déclarations. Viennent s'y ajouter celles effectuées par les entreprises du groupe Faure⁴¹ (51 déclarations), par le groupement Starshipper (39 déclarations), par la société Verdié Grandes Lignes (6 déclarations) et enfin par la société VFD (2 déclarations). En 2018, le développement du réseau Ouibus s'est donc poursuivi en s'appuyant largement sur des partenaires locaux bien ancrés dans leurs régions. En effet, les 32 déclarations effectuées par les sociétés Faure Vercors et Faure Valence concernent toutes des liaisons intégralement incluses dans la région Auvergne-Rhône-Alpes. La société Faure Express a pour sa part déclaré huit services sur des liaisons infrarégionales, dont six concernent des liaisons en Bourgogne-Franche-Comté et deux en Auvergne-Rhône-Alpes. La société Verdié Grandes Lignes a déclaré six⁴² services librement organisés entre Montauban et l'aéroport de Toulouse-Blagnac en 2018, afin de les commercialiser sous

⁴¹ Les entreprises Autocars Faure, Faure Express, Faure Valence et Faure Vercors.

⁴² Seuls quatre de ces services sont effectivement commercialisables, les déclarations D2018-169 et D2018-170 ayant annulé et remplacé les déclarations D2018-099 et D2018-100.

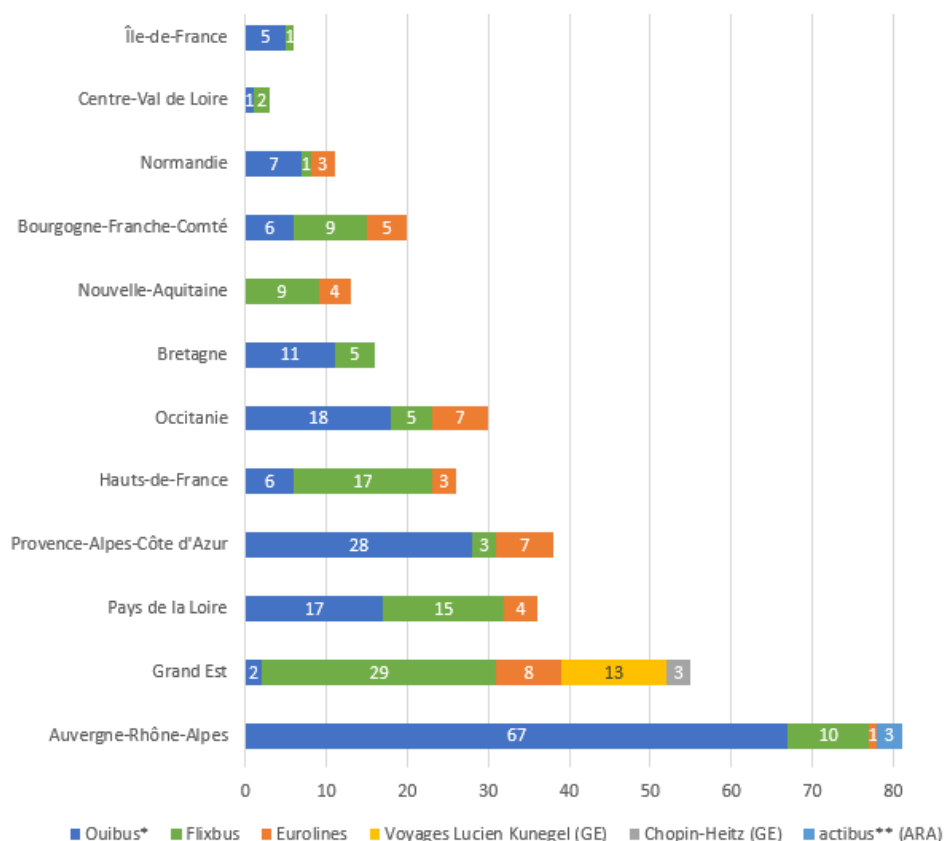
la marque Ouibus. Ainsi, les déclarations de SLO ≤ 100 km associées à la marque Ouibus sont relativement concentrées géographiquement et concernent principalement, par ordre décroissant du nombre de déclarations, les régions Auvergne-Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Occitanie, Pays de la Loire et Bretagne.

FlixBus est à l'origine de 95 déclarations publiées en 2018. Les services déclarés concernent principalement, par ordre décroissant du nombre de déclarations, les régions Grand Est, Hauts-de-France, Pays de la Loire, Auvergne-Rhône-Alpes, Nouvelle-Aquitaine et Bourgogne-Franche-Comté.

Enfin, Eurolines/Isilines est à l'origine de 39 déclarations publiées en 2018. Les services déclarés concernent principalement, par ordre décroissant du nombre de déclarations, les régions Grand Est, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Occitanie et Bourgogne-Franche-Comté.

En 2018, les marques FlixBus et Ouibus ont souhaité renforcer leurs ancrages régionaux respectifs, en déclarant un nombre de services plus marqué en région Auvergne-Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur pour Ouibus, et plus marqué en régions Grand Est et Hauts-de-France pour FlixBus (Figure 41). Il convient toutefois de souligner qu'aucune conclusion sur l'offre effective de transport routier interurbain sur des liaisons de 100 km ou moins ne peut être tirée de la simple analyse des déclarations. En effet, la déclaration d'un service librement organisé ne donne pas nécessairement lieu à sa commercialisation. A cet égard, un état des lieux de l'ensemble des services déclarés depuis 2015, réalisé par les services de l'Autorité au cours du dernier trimestre de l'année 2018, montre qu'un grand nombre de services déclarés n'ont jamais été exploités ou ont cessé de l'être (cf. section suivante).

Figure 41 – Répartition régionale des déclarations effectuées par opérateurs



*Ouibus** : après regroupement des déclarations effectuées par les sociétés commercialisant leurs services sous la marque Ouibus.

*Actibus*** : y compris la déclaration D2018-259 qui concerne un service conventionné qui n'avait pas à être déclaré.

NB : les services inter-régionaux apparaissent deux fois dans ce graphique.

Etat des lieux des services déclarés depuis 2015

Au 31 décembre 2018, le nombre de déclarations publiées par l'Autorité depuis la libéralisation du marché du transport interurbain par autocar en 2015 s'élevait à 740⁴³. Toutefois, ces déclarations ne constituent pas toutes des autorisations d'exploiter les services afférents⁴⁴.

En premier lieu, à cette même date, les déclarants avaient indiqué renoncer à commercialiser 103 de ces services déclarés (déclaration dite « annulée par le déclarant »). Dans la majorité des cas, les déclarations annulées sont remplacées par une nouvelle déclaration, en raison d'une modification des services⁴⁵. En second lieu, à la suite de l'avis favorable de l'Autorité, la commercialisation de 19 SLO ≤ 100 km⁴⁶ a été interdite en raison d'un risque d'atteinte substantielle à l'équilibre économique des lignes conventionnées susceptibles d'être concurrencées par ces services. En troisième et dernier lieu, l'analyse des informations transmises par les opérateurs à l'Autorité pour l'ensemble des déclarations publiées par l'Autorité depuis la libéralisation du marché révèle qu'au 31 décembre 2018, moins de la moitié des services déclarés et autorisés étaient effectivement commercialisés, les autres ayant cessé d'être exploités ou ne l'ayant jamais été. Or, les dispositions de l'article R. 3111-42 du code des transports prévoient qu'« un service routier librement organisé déclaré qui n'a pas été exploité pendant une durée supérieure ou égale à un an ne peut plus l'être sans une nouvelle déclaration ». L'Autorité a ainsi pu identifier 81 services qui, au 30 septembre 2018, n'avaient pas été exploités pendant une durée supérieure ou égale à un an et qui, par conséquent, ne peuvent plus l'être sans une nouvelle déclaration. 44 de ces services n'ont jamais été exploités. Les autorisations d'exploiter ces 81 services sont ainsi réputées caduques.

Le tableau suivant présente le détail du recensement des services déclarés auprès de l'Autorité du 29 octobre 2015 (date de la publication de la première déclaration) au 31 décembre 2018.

Tableau 6 – Etat des déclarations au 31 décembre 2018

Etat des déclarations au 31 décembre 2018	
Total des déclarations	740
Déclarations annulées	103 (dont 16 services jamais exploités)
Services interdits	19
Services en cours d'exploitation ou susceptibles de l'être	537 (dont 145 arrêtés depuis moins d'un an au 30 septembre 2018)
Services arrêtés depuis plus d'un an (caduques au 30 septembre 2018)	37
Déclarations dont les services n'ont jamais été exploités au 30 septembre 2018	112 (dont 16 annulées et 44 caduques au 30 septembre 2018)

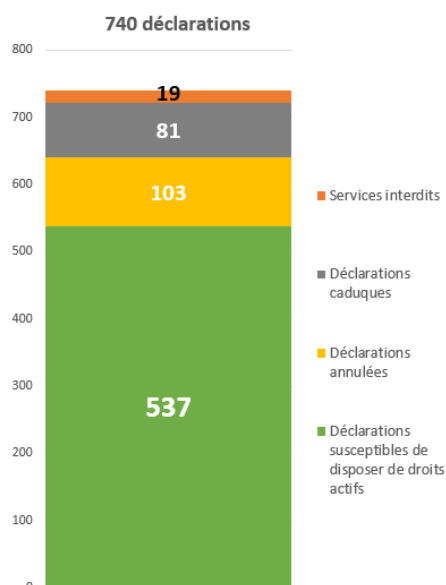
⁴³ Les trois déclarations qui portent sur des services conventionnés (D2017-046, D2017-098 et D2018-259) ne sont pas comprises dans ce décompte.

⁴⁴ L'exploitation des services déclarés est autorisée, soit tacitement, en l'absence de saisine de la part d'une autorité organisatrice des transports, soit explicitement lorsque l'Autorité émet un avis défavorable sur les projets d'interdiction ou de limitation formés par les autorités saisissantes.

⁴⁵ Cf. article R. 3111-45 du code des transports qui établit la liste des modifications qui donnent lieu à déclaration préalable au même titre que l'ouverture du service.

⁴⁶ Ces avis favorables concernent quasi exclusivement des liaisons reliant l'aéroport de Beauvais-Tillé à Paris (13 services) ou à une autre commune d'Île-de-France : Saint-Denis (trois services), La Défense (un service) et Bagnolet (un service). Un avis favorable à l'interdiction d'un service sur la liaison Angers-Nantes a également été rendu par l'Autorité.

Figure 42 – Etat des déclarations au 31 décembre 2018



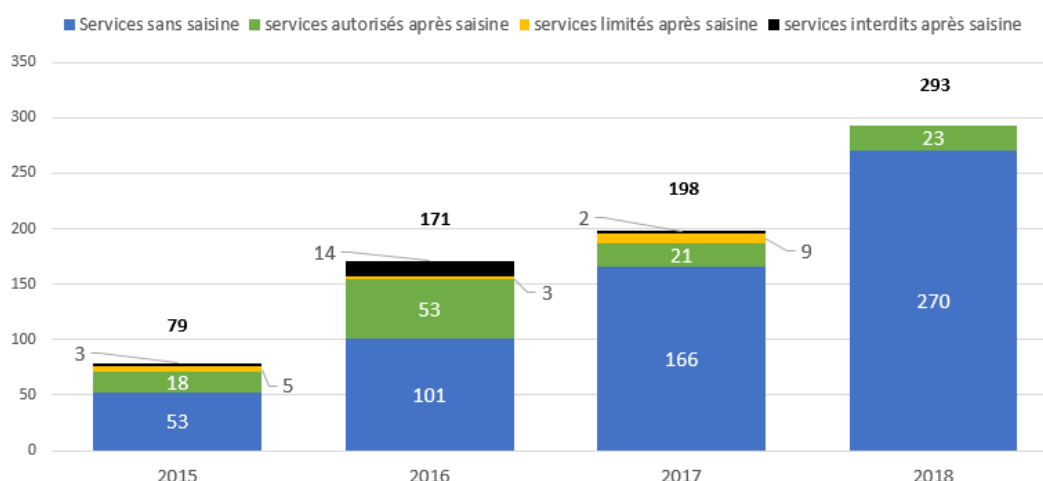
Ainsi, il apparaît que l'offre effective de SLO ≤ 100 km est moins importante que ce que ne pourrait laisser croire le nombre de déclarations publiées.

En effet, sur un total de 740 déclarations publiées au 31 décembre 2018, 537 services étaient en cours d'exploitation ou susceptibles de l'être, soit environ 70 % des services déclarés. Outre les 103 déclarations annulées et les 19 services dont l'exploitation a été interdite, 81 services déclarés et autorisés ont cessé d'être exploités (37 services) ou ne l'ont jamais été (44 services) et sont réputés caduques au 30 septembre 2018.

b. Les avis de l'Autorité sur les projets d'interdiction ou de limitation des SLO ≤ 100 km

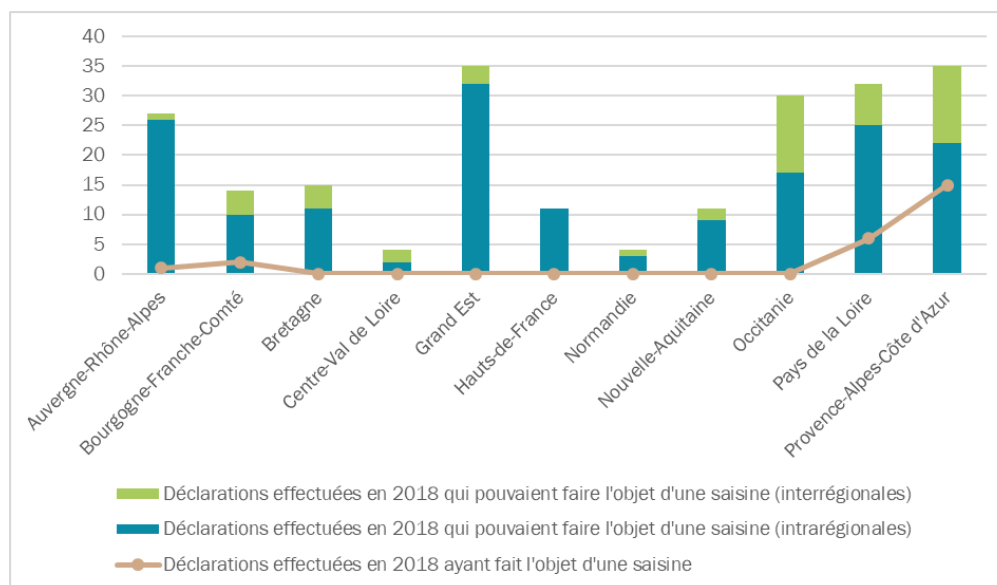
En 2018, l'Autorité a été saisie à 25 reprises par les autorités organisatrices de transport (AOT), du projet d'interdiction ou de limitation d'un SLO ≤ 100 km, dont trois liaisons avaient été déclarées en 2017. Elle a ainsi rendu un avis sur 26 de ces projets, dont quatre pour lesquels elle avait été saisie en fin d'année 2017. La forte augmentation du nombre de services déclarés (+ 47 % entre 2017 et 2018) n'a pas freiné la diminution du taux de saisine amorcé en 2017. La saisine de l'Autorité ne concerne plus que 8 % des déclarations effectuées en 2018 contre 41 % en 2016 et 16 % en 2017.

Figure 43 – Bilan des déclarations et des saisines de 2015 à 2018



Les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Pays-de-la-Loire sont à l'origine de la quasi-totalité des saisines reçues par l'Autorité en 2018. S'ajoutent la région Bourgogne-Franche-Comté et le département de l'Ain qui ont chacun saisi l'Autorité d'un projet d'interdiction de SLO ≤ 100 km déclaré en 2018.

Figure 44 – Nombre de SLO ≤ 100 km déclarés en 2018 qui auraient pu faire l'objet d'une saisine et ayant fait l'objet d'une saisine, par la ou les AOT concernée(s)



* La saisine en Auvergne-Rhône-Alpes émane du département de l'Ain, autorité organisatrice de la liaison Bourg-en-Bresse_Meximieux.

Pour mémoire, en 2016 et 2017, le Conseil d'Etat a notamment confirmé :

- la définition retenue par l'Autorité, de « la ligne de transport public »⁴⁷ dont l'équilibre économique est susceptible d'être atteint ;
- l'appréciation de la substituabilité des services librement organisés aux services conventionnés ;
- l'estimation de l'impact économique cumulé de tous les services librement organisés déclarés sur la ligne conventionnée ;
- les principes d'évaluation du caractère substantiel de l'atteinte retenus par l'Autorité dans ses lignes directrices du 24 mai 2017⁴⁸, basée sur la comparaison de la perte de recette potentielle avec les recettes du service conventionné d'une part, et avec les concours publics versés par l'AOT sur le périmètre d'analyse d'autre part.

Presque tous les avis rendus en 2018 ont été défavorables au projet d'interdiction ou de limitation formé par l'AOT saisissante, le report de voyageurs n'étant pas susceptible de porter une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la (des) ligne(s) conventionnée(s) concernée(s).

L'Autorité évalue la substituabilité du service librement organisé et du service conventionné pour estimer le report potentiel de voyageurs. La substituabilité entre ces services est évaluée en comparant les fréquences, les horaires, le risque de retard ou encore les temps de parcours. En outre, l'Autorité est parfois amenée à distinguer la substituabilité des voyageurs fréquents de celle des voyageurs occasionnels, qui n'ont pas les mêmes besoins.

⁴⁷ Cf. article L. 3111-18 du code des transports.

⁴⁸ Décision n° 2017-046 du 24 mai 2017 portant adoption des lignes directrices relatives à la déclaration des services routiers sur les liaisons régulières interurbaines par autocar inférieures ou égales à 100 kilomètres et à l'instruction des demandes d'interdiction ou de limitation formées par les autorités organisatrices de transport.

L'Autorité étudie la possibilité de modifier le test d'équilibre économique, afin d'évaluer de façon plus précise comment les services librement organisés concernés contribuent à enrichir l'offre de transport interurbain de voyageurs.

L'Autorité a cependant donné des suites favorables au projet d'interdiction soumis à son avis en décembre 2017 par le département de l'Isère, dans la mesure où l'atteinte potentielle à l'équilibre économique de la ligne routière conventionnée Grenoble – Alpe d'Huez qu'elle organise pouvait être regardée comme substantielle⁴⁹. Cependant, le projet d'interdiction de l'AOT apparaissait disproportionné, notamment en ce qu'il visait non seulement des horaires du service librement organisé proches de ceux du service conventionné, mais également des horaires complémentaires à ce dernier. Or, l'Autorité considère que l'offre de service librement organisé qui n'est pas substituable à celle du service conventionné et qui lui est donc complémentaire, ne saurait faire l'objet d'une interdiction. L'avis rendu permet donc à l'opérateur de commercialiser un service librement organisé sur la liaison Grenoble – Huez à des horaires éloignés de ceux du service conventionné.

Tableau 7 – Fréquentation 2018 des services ferroviaires et routiers librement organisés

Liaison (avis n°)	Report modal du TER vers les SLO estimé dans l'avis (voyageurs)	Trafic SLO en 2018 (voyageurs)	Part modale SLO en 2018* (voyageurs)	Part modale SLO en 2018* (recettes)
Montpellier- Nîmes (2017-009)	[40 000 – 50 000]	]5 000 – 10 000]	0,95%	1,01%
Montpellier- Béziers (2017-010)	[80 000 – 90 000]	]1 000 – 2 000]	0,69%	0,57%
Brive-Périgueux (2017-020)	[9 000 - 10 000]	≤ 1 000	0,61%	1,06%
Angers-Nantes (2017-021)	[60 000 – 100 000]	]10 000 – 20 000]	2,37%	1,54%
Paris-Chartres (2017-056)	[40 000 – 80 000]	≤ 1 000	0,07 %	0,06 %
Marseille-Avignon (2017-088)	[80 000 – 100 000]	]5 000 – 10 000]	2,83%	2,25%
Arles-Montpellier (2017-090)	[2 000 – 3 000]	≤ 1 000	0,36 %	0,20 %

* part des voyages / des recettes réalisés en 2018 par les SLO dans le total réalisé par le transport public de voyageurs (SLO, offres conventionnées, TGV).

Les estimations de report modal du TER vers les services routiers librement organisés conduites par l'Autorité dans le cadre de ses avis sont maximalistes. A cet égard, le Tableau 7 permet de constater que, s'agissant des sept services routiers ayant fait l'objet d'avis rendus en 2017 et commercialisés en

⁴⁹ Avis n° 2018-009 du 12 février 2018 relatif au projet de décision du Département de l'Isère d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Grenoble et Huez.

2018, le report modal tel qu'estimé dans l'avis dépasse très largement la fréquentation des services routiers librement organisés constatée en 2018.

Il en résulte que l'atteinte à l'équilibre économique des services conventionnés calculée par l'Autorité surestime largement les pertes de recettes réellement subies par l'autorité saisissante. La méthode d'estimation prudente utilisée par l'Autorité concourt donc bien à préserver l'équilibre économique des services publics de transport.

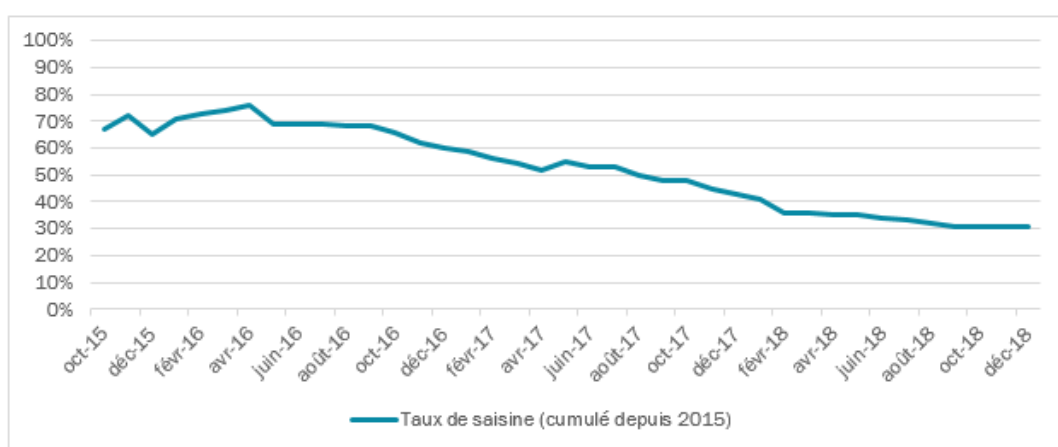
L'action de l'Autorité dans ce domaine concourt ainsi au bon fonctionnement du marché des services réguliers interurbains de transport routier de personnes, au bénéfice des usagers et des clients des services de transport routier et ferroviaire.

Une appropriation progressive par les AOT de la méthode d'analyse de l'Autorité

L'analyse de la part des déclarations ayant fait l'objet de saisines dans le total des déclarations depuis 2015 montre que la propension des AOT à saisir l'Autorité décroît, même lorsqu'elles organisent un service conventionné similaire. Cette tendance peut s'expliquer par une appropriation progressive par les AOT des méthodes d'analyse de l'Autorité.

En effet, dans le cadre de l'instruction d'une saisine, l'Autorité tient compte de l'incidence cumulée du SLO ≤ 100 km objet du projet d'interdiction et de tous les autres services déclarés préalablement à celui-ci, s'ils sont susceptibles d'affecter le périmètre d'analyse, qu'ils aient ou non fait l'objet d'une saisine. Il est donc loisible à l'AOT de ne pas saisir systématiquement l'Autorité à chaque déclaration d'un nouveau service librement organisé.

Figure 45 –Part des déclarations avec service conventionné similaire ayant fait l'objet de saisines



Comme en témoigne la Figure 45, les AOT anticipent mieux le sens des avis de l'Autorité et, dès lors, ne la saisissent plus de manière systématique lorsqu'il existe un service conventionné similaire. Néanmoins, l'argumentaire à l'appui des projets de limitation ou d'interdiction dont l'Autorité a été saisie en 2018 présente toujours des impacts à l'évidence non substantiels au regard des recettes et de la contribution publique du périmètre d'analyse. Il était donc prévisible que l'Autorité rende des avis défavorables sur ces projets. S'il est permis de s'interroger sur la pertinence de certaines saisines au regard des impacts calculés par les AOT saisissantes, la présence quasi-constante de plusieurs autres services librement organisés susceptibles de concurrencer les services conventionnés opérés sur le périmètre d'analyse explique néanmoins les précautions prises par certaines AOT.

S'agissant des modalités de saisine, l'Autorité rappelle par ailleurs qu'un service routier librement organisé ne peut être concerné par un projet d'interdiction ou de limitation que si l'auteur de la saisine afférente organise en sa qualité d'AOT un service de transport conventionné sur l'origine-destination concernée. Un SLO dont l'origine est située sur le territoire d'une AOT et la destination sur le territoire d'une seconde peut être concerné par un projet d'interdiction ou de limitation dans deux situations :

- si les deux personnes publiques concernées sont chacune AOT sur la partie de la liaison située sur leur territoire, alors une co-saisine des deux AOT est indispensable ;
- si l'une des deux personnes publiques est AOT sur l'ensemble de la liaison, alors elle est en droit de saisir seule l'Autorité. Dans ce cas, l'AOT saisissante doit fournir à l'Autorité la convention faisant état de la délégation de compétences d'organisation de la part de la seconde AOT et de son champ d'application.

La qualité des dossiers de saisine parvenant à l'Autorité s'est notablement améliorée en 2018. En particulier, la nature du périmètre auquel une atteinte peut être portée, objet de nombreuses confusions les années précédentes, semble désormais mieux comprise par les AOT. Toutefois, ces dossiers doivent encore parfois faire l'objet de mesures d'instructions⁵⁰.

Enfin, à quatre reprises⁵¹, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur a saisi l'Arafer du projet d'interdiction d'un SLO < 100 km sur une liaison qui n'était pas similaire⁵² à une liaison desservie par une ligne conventionnée.

En 2018, par quatre décisions des 16 février et 22 octobre, le Conseil d'Etat a rejeté des requêtes de la société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais (SAGEB) et du syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT), confirmant ainsi les avis défavorables n° 2017-019, 2017-041, 2017-075, 2017-076 et 2017-077 rendus par l'Autorité sur les projets d'interdiction de services déclarés sur des liaisons entre Paris et l'aéroport de Beauvais-Tillé. Le Conseil d'Etat a notamment jugé qu'il n'appartenait pas à l'Autorité de vérifier que le service déclaré respectait la réglementation relative à la circulation et au stationnement des autocars et que les points d'arrêts déclarés par les opérateurs de services librement organisés leur étaient effectivement accessibles. Il a également confirmé qu'une décision d'interdiction ou de limitation ne peut concerner qu'un SLO déclaré sur une liaison similaire à celle opérée par un service public régulier.

⁵⁰ Ces mesures d'instruction visent notamment à faire préciser par l'AOT le périmètre d'analyse qu'elle souhaite retenir et qui peut consister, à sa convenance, en une ou plusieurs lignes de service public, ou à l'ensemble du contrat de service public de transport concerné. Elles peuvent également avoir pour objet de faire préciser par l'AOT si les données financières transmises sont exprimées « hors taxes » ou « toutes taxes comprises ». Enfin, ces mesures d'instructions sont souvent nécessaires pour faire compléter les données financières et de fréquentation, qui doivent porter, d'une part, sur chacune des origines-destinations du périmètre sur lesquelles peuvent être opérés des services librement organisés et, d'autre part, sur tout le périmètre d'analyse.

⁵¹ Voir les avis de l'Arafer n° 2018-024, 2018-025, 2018-026 et 2018-052.

⁵² Le 14° de l'article R. 3111-37 du code des transports prévoit que deux liaisons sont similaires lorsque les distances mesurées en ligne droite respectivement entre leurs origines et entre leurs destinations ne dépassent pas 5 km, cette valeur étant portée à 10 km en Île-de-France.

L'organisation des opérateurs de services librement organisés et la rentabilité de cette activité pour les transporteurs⁵³

Alors que la recette moyenne par autocar.km ne permet pas encore de couvrir le coût kilométrique estimé (cf. section 1.3.2), les informations transmises à l'Autorité témoignent que des transporteurs renoncent à exploiter des services librement organisés. La faible rentabilité de l'exploitation des services librement organisés interroge sur le fonctionnement du marché du transport routier de voyageurs. Dans cet encadré, l'Autorité propose de dresser un bilan des modèles d'organisation retenus par les distributeurs (intégration verticale, franchise, sous-traitance ou autre partenariat) et de discuter de l'impact de ces modèles sur la rentabilité de cette activité pour les transporteurs.

La structure du marché des services de transport routier librement organisés a évolué depuis son ouverture en 2015. Les opérations de concentration successives ont conduit à la disparition de certains acteurs économiques et à une convergence des modèles économiques et contractuels. Ainsi, à l'issue des opérations de concentration et de rapprochement opérées à l'été 2016⁵⁴, le marché ne comptait plus que trois réseaux d'envergure nationale, autour des sociétés SNCF-C6 (groupe SNCF / réseau Ouibus), Eurolines SA (groupe Transdev / réseaux Eurolines et Isilines), et FlixBus France SARL (groupe FlixBus). Les modèles économiques de ces trois principaux acteurs du marché des autocars ainsi que leurs évolutions passées et en cours vont être présentés successivement.

Les évolutions successives ont conduit SNCF-C6 à opérer les activités du transporteur pour partie en propre selon un modèle d'organisation verticalement intégré, et pour partie en faisant appel à des sociétés de transport tierces par l'intermédiaire de contrats de sous-traitance et de franchise. En effet, alors qu'à l'ouverture du marché, le réseau Ouibus était en très grande partie opéré en propre par la société SNCF-C6, cette dernière a appuyé son développement sur des entreprises de transport routier avec qui des contrats de sous-traitance ont été signés. Cette stratégie de sous-traitance avec des transporteurs a accompagné un développement rapide de l'offre du réseau Ouibus. Dans ce cadre, les sous-traitants opèrent par leurs propres moyens (autocars et conducteurs) les services librement organisés définis par Ouibus et sont rémunérés sur la base des coûts de transport occasionnés majorés d'une marge. Dans ce modèle d'organisation, le risque commercial est supporté par le distributeur. Les transporteurs sous-traitants du réseau Ouibus sont principalement de grands groupes indépendants bénéficiant d'un ancrage régional important. L'intégration en 2016 du réseau Starshipper entraîne le recours à un nouveau modèle pour le réseau Ouibus : la franchise. Contrairement à la sous-traitance, les transporteurs franchisés créent des lignes qu'ils opèrent à leurs risques et périls. Les franchisés Ouibus, maîtres de leur offre de transport, sont également libres de décider des tarifs applicables aux services librement organisés qu'ils opèrent. Pour sa part, SNCF-C6 permet aux transporteurs d'utiliser l'image du réseau Ouibus et assure la promotion ainsi que la vente des billets.

Ainsi, depuis 2015, la part opérée en propre par le distributeur du réseau Ouibus, SNCF-C6, n'a cessé de baisser au profit de l'établissement avec les transporteurs de contrats de sous-traitance ou de franchise.

En septembre 2018, la SNCF a annoncé entrer en négociations exclusives avec Comuto (BlaBlaCar). Dans ce cadre, il est prévu que la marque Ouibus disparaisse au profit de la marque BlaBlaBus. Les négociations ont abouti le 1^{er} juillet 2019. Le modèle économique retenu pour le nouveau réseau BlaBlaBus est néanmoins connu bien avant cette date, Comuto ayant annoncé son intention de

⁵³ Certains éléments de cet encadré sont tirés de la décision de l'Autorité de la concurrence n° 17-D-08 du 1^{er} juin 2017 relative à des pratiques mises en œuvre dans le secteur du transport de voyageurs (<http://www.autoritedelaconcurrence.fr/pdf/avis/17d08.pdf>).

⁵⁴ Les activités commerciales de Megabus en Europe continentale ont été rachetées par FlixBus le 1^{er} juillet 2016 et Starshipper s'est allié à Ouibus par un contrat de franchise prenant effet le 24 juillet 2016.

conserver le modèle de « *market place* »⁵⁵ utilisé par la plateforme de covoiturage BlaBlaCar. Toutefois, la nature des contrats qui lieront le distributeur du réseau BlaBlaBus aux entreprises de transport n'est pas précisée à ce jour.

A l'instar de la SNCF (réseau Ouibus), lors de son entrée sur le marché, Eurolines, le distributeur du réseau Isilines, opérait les services librement organisés principalement en propre. Très rapidement cependant, il a appuyé son développement sur des contrats de sous-traitance. Ainsi, dès 2016, la part des services opérés en propre diminue au profit des services opérés en sous-traitance. Contrairement au réseau Ouibus, le développement du réseau Isilines s'appuie de manière prédominante et constante sur les filiales du groupe Transdev et des partenaires du réseau Eurolines.

Il ressort qu'une intégration verticale de l'activité au sein du groupe a été mise en place par Transdev/Eurolines.

FlixBus a reproduit en France le modèle économique utilisé pour le marché allemand. Ce modèle repose sur la séparation d'une part, des activités de planification du réseau, marketing, tarification, communication et développement des infrastructures IT dont FlixBus a la charge et, d'autre part, les activités de transport (achat et maintenance des autocars, recrutement de conducteurs) assurées par des PME de transport implantées localement, au travers de contrats de partenariat. Ainsi, FlixBus fait exclusivement appel à des tiers pour assurer les activités de transport, tout en conservant la maîtrise du plan de transport dans le cadre de sa politique commerciale. Comme sur le marché allemand, les recettes du trafic sont partagées entre FlixBus et ses partenaires, et un revenu minimum est garanti à ces derniers. Toutefois, ce revenu garanti ne couvre pas nécessairement les coûts réels d'exploitation des services librement organisés.

Ainsi, FlixBus propose un modèle de partenariat avec les transporteurs qui ne laisse pas à ces derniers de latitude sur la définition de l'offre de transport librement organisé, alors qu'ils supportent une grande partie du risque lié à cette activité.

En 2018, la grande majorité des services de transport routier interurbain librement organisés étaient opérée selon le modèle non intégré où chacun des distributeurs développe son offre en recourant aux services de sociétés de transport tierces, via des contrats de sous-traitance, de partenariat ou de franchise. Ainsi, trois ans après l'ouverture du marché, le modèle d'organisation verticalement intégrée a quasiment disparu.

Les transporteurs qui ne bénéficient pas de contrats de sous-traitance et prennent en charge tout ou partie du risque commercial peuvent donc voir leur résultat amputé des pertes occasionnées sur le marché des services librement organisés.

Pour améliorer la rentabilité de l'exploitation des services librement organisés, les leviers dont disposent ces transporteurs sont peu nombreux. Leurs coûts et recettes dépendent de paramètres exogènes tels que le prix du carburant et les tarifs pratiqués par les modes concurrents ou, parfois, imposés par leur distributeur. La pratique la plus efficace pour alléger le déficit qu'ils supportent consiste alors à négocier les termes du contrat qui les lient aux distributeurs. Cette solution n'aboutit pas toujours favorablement et après plusieurs années de pertes récurrentes sur ce marché, certains transporteurs ont renoncé à exploiter des services librement organisés. Si ces abandons font peser un risque sur le développement du transport interurbain par autocar, le point d'atterrissage parfois plus favorable de certaines négociations a permis de sécuriser l'avenir de cette activité chez d'autres transporteurs. Toutefois, cette sécurité est toute relative. A défaut d'une augmentation substantielle de la recette moyenne par trajet et du taux de remplissage des autocars, seule la mutualisation des coûts avec d'autres activités assurerait la pérennité de cette activité.

⁵⁵ « Notre business model ne change pas, nous sommes et restons une marketplace ». Source : <https://www.latribune.fr/opinions/tribunes/rachat-de-ouibus-l-ambitieux-pari-de-blablacar-798507.html>.

2. ANALYSE DE LA COMPLEMENTARITE DES OFFRES DE TRANSPORT INTERURBAIN

Les résultats de cette section sont le produit des traitements et estimations statistiques de l'Autorité, à partir de données collectées :

- auprès des opérateurs de transport librement organisé par autocar⁵⁶, s'agissant des informations relatives au marché des services librement organisés de transport par autocar ;
- auprès des entreprises ferroviaires⁵⁷, s'agissant des informations relatives au marché du transport ferroviaire de voyageurs (activités conventionnées et non conventionnées) ;
- auprès des conseils régionaux⁵⁸ en leur qualité d'autorité organisatrice, s'agissant des informations sur l'offre de transport routier de voyageurs conventionné (lignes routières conventionnées « régionales » et anciennement « départementales ») ;
- auprès de SNCF Mobilités, s'agissant des informations relatives aux cars TER ;
- par collecte sur l'API BlaBlaCar, s'agissant de l'offre de covoiturage ;
- issues du bulletin statistique 2018 produit par la DGAC, s'agissant des informations relatives au transport aérien ;
- par analyse des prix observés sur un comparateur en ligne d'offres de transport, s'agissant des prix « de dernière minute » des différents modes de transport.

Dans cette section, la substituabilité et la complémentarité des offres de transport sont principalement étudiées à travers une dimension spatiale (qui permet uniquement de savoir si ces offres sont présentes sur les mêmes origines-destinations). Les autres dimensions (similitudes des temps de trajet, prix, horaires, etc.), généralement associées à l'acception économique de la notion de substituabilité, ne sont pas prises en compte à l'échelle de la liaison. Cela constitue une limite de cette étude dans la mesure où deux offres de transport opérant sur la même liaison ne sont pas nécessairement substituables.

Précaution de lecture : la mention « SLO » fait référence dans l'ensemble de cette partie aux services de transport librement organisés par autocar uniquement.

2.1. Substituabilité de l'offre de transport routier librement organisé avec des services de transport interurbain conventionnés (routiers, ferroviaires et aériens)

Cette section présente une analyse comparative entre l'offre commercialisée par les opérateurs SLO en 2018 et l'offre de transport conventionné existante, à savoir :

- les services routiers de cars TER⁵⁹ et les autres services régionaux d'autocars conventionnés (dénommés ci-après « car régionaux ») ;
- les services ferroviaires TER et Intercités ;
- les services aériens conventionnés (lignes sous obligation de service public⁶⁰).

⁵⁶ Décision de collecte régulière de données n° 2017-042.

⁵⁷ Décision de collecte régulière de données n° 2017-045.

⁵⁸ Demande ponctuelle d'informations effectuée conformément à l'article L. 3111-24 du code des transports.

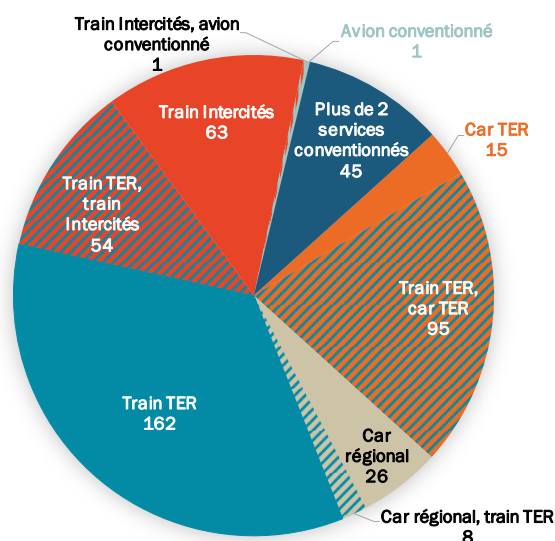
⁵⁹ Lignes purement routières, hors lignes TER mixtes car/train (comptabilisées dans les services ferroviaires TER).

⁶⁰ Les deux liaisons à la fois opérées par un SLO et un service aérien conventionné sont Brive-la-Gaillarde_Paris et Paris_Tarbes.

Figure 46 – Répartition des 470 liaisons SLO opérées également par un service conventionné en 2018

En 2018, 470 liaisons sont opérées à la fois par un autocar SLO et par (au moins) un service de transport interurbain conventionné, soit 22,6 % des liaisons SLO (contre 27,7 % en 2017). Cette diminution s'explique principalement par l'ouverture de nouvelles lignes SLO sur des liaisons non opérées par des services conventionnés.

La figure ci-contre permet d'illustrer les superpositions entre services SLO et services conventionnés.



On peut ainsi noter que près de 79 % des liaisons SLO en concurrence potentielle directe avec un service conventionné le sont face à un service (a minima) de train TER, et 32 % des liaisons concurrencées le sont face à un service de train Intercités. En outre, 189 liaisons (40 % des liaisons SLO en concurrence) sont opérées à la fois par un service routier librement organisé et par un service autocar conventionné (car TER ou car régional), soit 9,1 % de l'offre totale des liaisons SLO.

Le tableau ci-après récapitule les informations relatives aux caractéristiques des liaisons opérées à la fois par un SLO et un service conventionné.

La fréquentation totale observée sur ces liaisons représente pour les services SLO près de 1,5 milliard de passagers.km sur l'année 2018 contre 1,42 milliard en 2017 (soit 54 % de la fréquentation totale des SLO contre 64 % en 2017). Celle-ci se concentre sur les liaisons desservies en parallèle par les trains TER et Intercités⁶¹, ayant les distances moyennes les plus élevées (respectivement 153 km et 255 km). Si ces liaisons correspondent bien au parcours moyen des passagers des Intercités (248 km en 2017⁶²), les 363 liaisons TER observées en face d'un service SLO sont plus éloignées de la liaison TER « moyenne » d'une longueur de 50 km⁶³. On peut cependant noter que la fréquence quotidienne moyenne proposée par les trains TER est près de trois fois supérieure à celle proposée par les autocars SLO sur ces mêmes liaisons. C'est également le cas pour les services Intercités ou aériens conventionnés qui montrent une fréquence de desserte supérieure en moyenne à celle des autocars SLO positionnés sur les mêmes liaisons.

⁶¹ 52 % de la fréquentation des trains TER et Intercités se fait sur des liaisons également opérées par un SLO.

⁶² Bilan du marché 2017 du transport ferroviaire de voyageurs – Arafer

⁶³ Bilan du marché 2017 du transport ferroviaire de voyageurs – Arafer

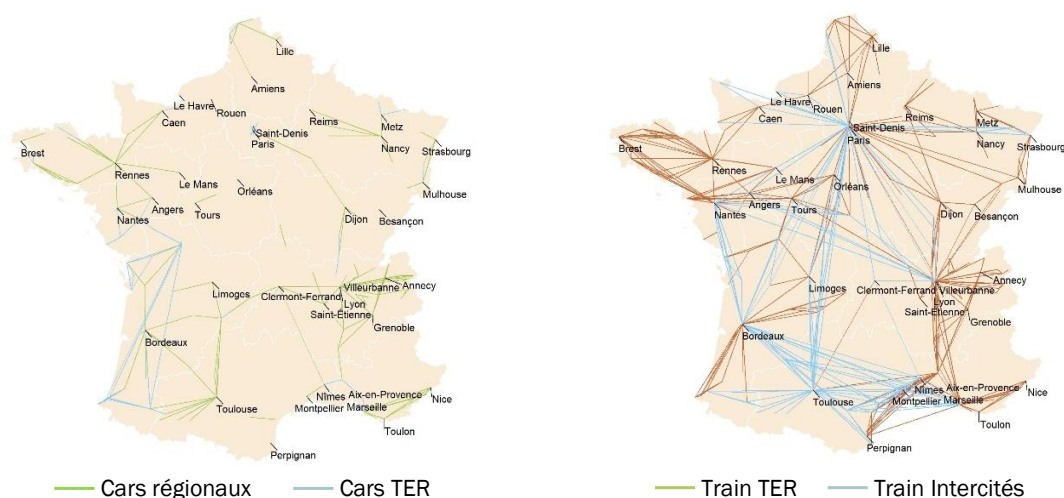
Tableau 8 – Comparatif de l'offre et de la fréquentation sur les liaisons opérées par un SLO et un service conventionné

Liaisons opérées à la fois par un service SLO et par ...	Nombre de liaisons concernées		Distance moyenne	Nombre moyen de trajets quotidiens en 2018		Fréquentation 2018 (en milliards de passagers.km)	
	Au total	... dont < 100 km		SLO	Service conventionné	SLO	Service conventionné
... un car régional	56	46	83 km	3,4	1,1	0,004 (<1%)	NC
... un car TER	153	91	95 km	5,6	3,6	0,18 (6,6%)	NC
... un train TER	363	120	153 km	5,3	16,8	0,86 (31%)	9,8
... un train Intercités	148	26	255 km	6,7	6,1	0,99 (36%)	
... un avion conventionné	2	0	674 km	7,4	4,7	0,01 (0,3%)	0,15
...au moins un service conventionné⁶⁴	470	149	180 km	5,5	16,1	1,50 (54%)	NC
Total des liaisons SLO	2 084	245	280 km ⁶⁵	2,8	-	2,67 (100%)	-

Note de lecture : en 2018, en moyenne, sur une liaison opérée à la fois par un service SLO et par un service routier conventionné TER, 3,6 trajets quotidiens ont été proposés par ce dernier et 5,6 par les opérateurs SLO. En 2018, 1,50 milliards de passagers.km ont été transportés par les opérateurs SLO sur des liaisons également opérées par un service conventionné, soit 54% de la fréquentation totale de passagers.km transportés par les services SLO.

La concurrence entre le SLO et le car conventionné est majoritairement infrarégionale. 62 % des liaisons SLO également opérées par un service routier conventionné sont infrarégionales, contre 29 % du total des liaisons SLO. En parallèle, on dénombre 149 liaisons inférieures à 100 kilomètres opérées par un SLO en concurrence avec un service conventionné. Sur ces liaisons inférieures à 100 km, la fréquentation SLO s'élève à 10,5 millions de passagers.km, soit 18,6 % de la fréquentation totale des liaisons de 100 kilomètres ou moins.

Figure 47 – Cartographie des liaisons opérées à la fois par un service librement organisé et un service conventionné

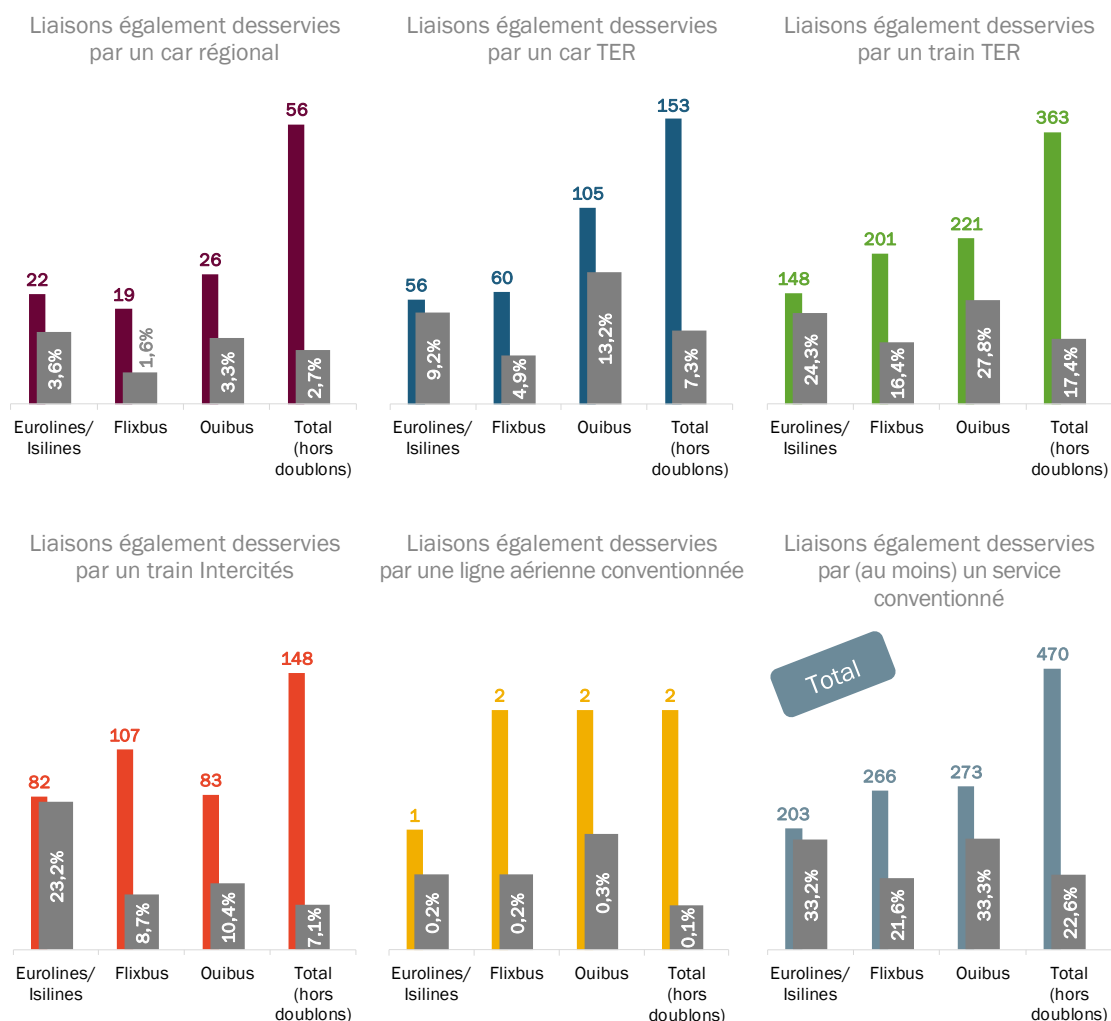


⁶⁴ Les liaisons opérées en parallèle par deux opérateurs ne sont comptées qu'une seule fois.

⁶⁵ Les distances moyennes présentées dans cette partie ne sont pas pondérées par la fréquence.

L'analyse par opérateur révèle qu'en 2018, Eurolines/Isilines opère 202 liaisons en parallèle d'un service conventionné (routier ou ferroviaire), alors que FlixBus et Ouibus opèrent chacun 265 liaisons, ce qui correspond à respectivement 33 %, 22 % et 33 % de leur offre. Ce constat s'explique notamment par le positionnement des opérateurs SLO en face de liaisons ferroviaires TER : environ d'un quart des liaisons d'Eurolines/Isilines (24,3 %) et de Ouibus (27,8 %) ont été opérées en 2018 en concurrence directe avec un service de train TER, tandis que cela ne représentait que 16,4 % de l'offre de liaisons de FlixBus. Pour Eurolines/Isilines, on peut également noter un positionnement très marqué en face de services de trains Intercités en 2018 (23,2 % des liaisons).

Figure 48 – Liaisons doublement opérées par un SLO et un service conventionné – détail par opérateur



Note de lecture : en 2018, 22 liaisons sont desservies à la fois par Eurolines/Isilines et par un car régional ce qui représente 3,6 % de l'offre de liaisons commercialisées par cet opérateur.

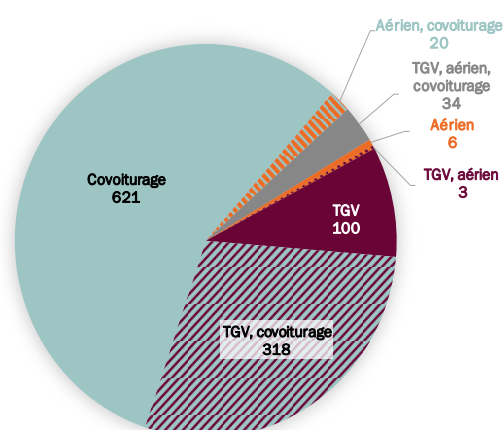
2.2. Substituabilité de l'offre de transport routier librement organisé avec des services commerciaux

Cette section présente une analyse comparative entre l'offre commercialisée par les opérateurs SLO en 2018 et les offres de transport commerciales existantes (les services TGV et aériens) et de covoiturage⁶⁶.

En 2018, 1 100 liaisons ont été opérées à la fois par un service routier librement organisé et par (au moins) un service commercial (TGV, aérien) ou de covoiturage, soit 52,8 % de l'ensemble des liaisons proposées par les services librement organisés, contre 56,6 % en 2017.

La figure ci-contre permet d'illustrer la superposition entre l'offre des autocars SLO et les offres modales commerciales alternatives.

Figure 49 – Répartition des 1 100 liaisons SLO opérées également par un service commercial



On note en particulier que parmi ces 1 100 liaisons, 992 (90 %, soit 48 % de l'offre globale de liaisons SLO) sont également réalisables en covoiturage. C'est avec les services de covoiturage que la superposition de l'offre de liaisons SLO est la plus importante ; 38 % des liaisons en concurrence avec un service commercial le sont face à un service TGV. Le tableau ci-après récapitule les caractéristiques des liaisons opérées à la fois par un autocar SLO et un service commercial.

Tableau 9 – Comparatif de l'offre et de la fréquentation sur les liaisons opérées par un SLO et un service commercial

Liaisons opérées à la fois par un autocar SLO et par ...	Nombre de liaisons concernées		Distance moyenne	Nombre moyen de trajets quotidiens en 2018		Fréquentation 2018 (en milliard de passagers.km)	
	Au total	... dont ≤ 100 km		SLO	Service commercial	SLO	Service commercial
... un TGV	455	75	362 km	5,0	7,8	1,75 (64%)	39,2
... un service aérien	61	0	740 km	7,1	8,8	0,94 (35%)	15,5
... un covoiturage	992	159	330 km	4,1	23	2,48 (91%)	NC
... au moins un service commercial	1 100	166	343 km	3,9	14,5	2,55 (94%)	NC
Total des liaisons SLO	2 084	245	280 km	2,8	-	2,67 (100%)	-

Note de lecture : en 2018, sur une liaison opérée à la fois par un SLO et par un service aérien, 8,8 trajets quotidiens ont été proposés par ce dernier et 7,1 par les opérateurs SLO. En 2018, 2,55 milliards de passagers.km ont été transportés par les SLO sur des liaisons également opérées par un service commercial, soit 94 % du trafic total de passagers.km transportés par les SLO.

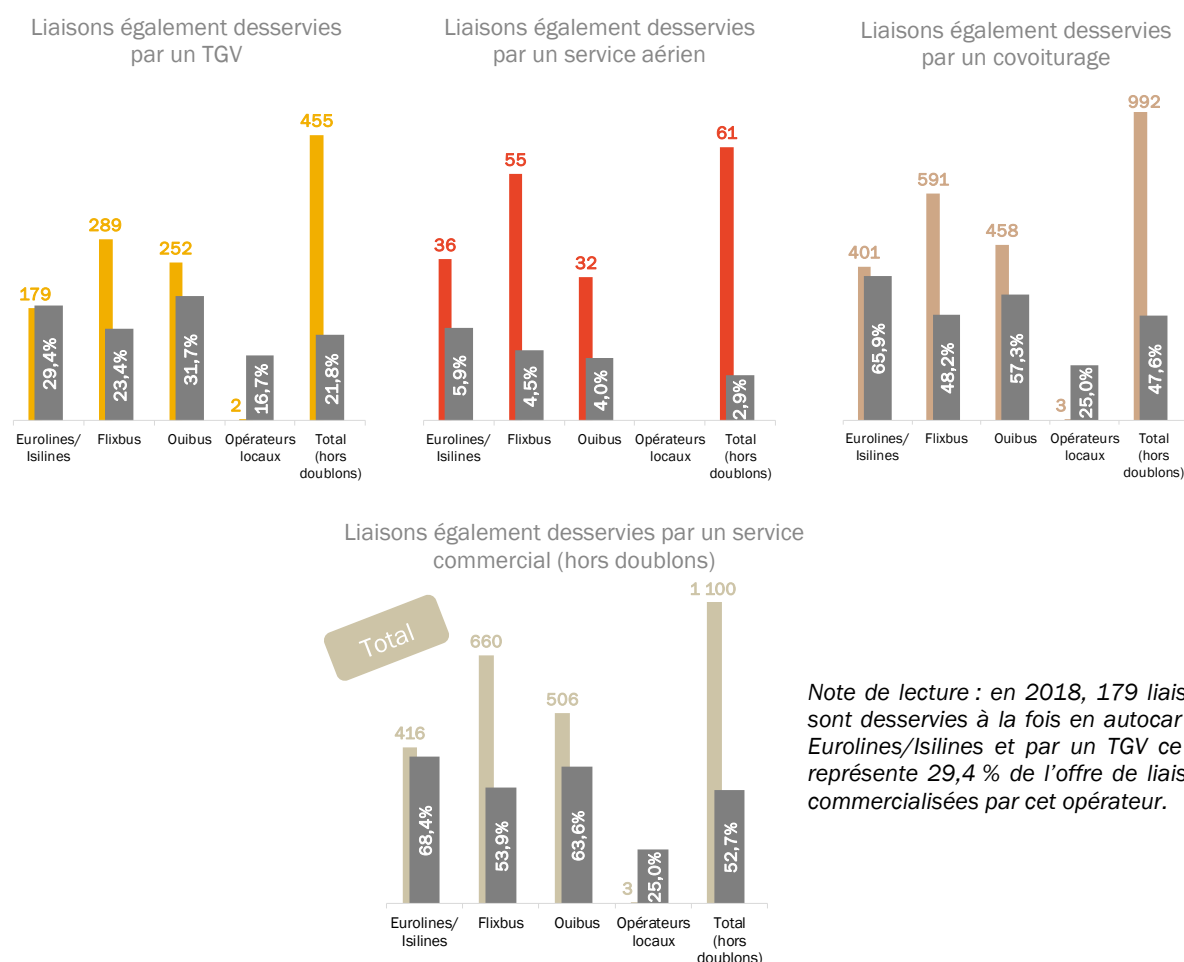
⁶⁶ Seule l'offre de BlaBlaCar a été considérée pour l'analyse. Le covoiturage étant par nature un service de transport à la demande, dépendant des covoitureurs selon les jours, les résultats présentés concernant l'offre de covoiturage ne peuvent qu'être estimatifs et sont fournis à titre indicatif.

La fréquentation SLO observée en 2018 sur ces 1 100 liaisons est de 2,6 milliards de passagers.km (94 % de la fréquentation totale des SLO). 35 % des passagers.km ayant emprunté un service SLO auraient ainsi pu emprunter un avion, 64 % un service TGV et 91 % auraient pu utiliser une offre de covoiturage. Environ 15 % des 1 100 liaisons en concurrence modale sont inférieures à 100 km. La fréquentation SLO réalisée sur ces liaisons s'établit à 50 millions de passagers.km, soit 1,8 % de la fréquentation SLO totale.

On peut aussi noter que les trois modes de transport potentiellement concurrents offrent en moyenne sur les liaisons concurrencées une fréquence de desserte beaucoup plus élevée que les services autocars librement organisés : de deux à trois départs quotidiens supplémentaires pour le TGV et l'avion. Toutes les liaisons radiales (liaisons à départ ou à destination de Paris) sont doublement opérées par au moins un autre service commercial.

L'analyse par opérateur montre que Eurolines/Isilines, FlixBus et Ouibus opèrent respectivement 179, 289 et 252 liaisons en parallèle d'un service ferroviaire commercial, soit entre 23 % et 32 % de leur offre de liaisons. La part de liaisons en parallèle d'une offre de covoiturage est plus conséquente pour l'ensemble des opérateurs : 48,2 % pour FlixBus, 57,3 % pour Ouibus et 65,9 % pour Eurolines/Isilines.

Figure 50 – Liaisons doublement opérées par un SLO et par un service commercial – détail par opérateur



Focus sur les liaisons opérées par un autocar SLO et par un service ferroviaire

En 2018, 691 liaisons sont opérées par un SLO et par un service ferroviaire (conventionné ou commercial), soit 11 % de plus qu'en 2017 et 29 % de plus qu'en 2016. Sur ce périmètre, la fréquentation ferroviaire estimée pour 2018 s'élève à 48,9 milliards de passagers.km, sur un total estimatif de 68 milliards de passagers.km⁶⁷. Ces 691 liaisons concentrent donc environ 72 % de la demande ferroviaire domestique (hors Transilien) en 2018 (80,1 % de la demande commerciale et 51,8 % de la demande conventionnée). Le trafic SLO effectué en 2018 sur ces 691 liaisons s'établit à 2,2 milliards de passagers.km, ce qui représente 82,4 % de la fréquentation totale SLO. Ce volume de fréquentation représente 4,3 % de la fréquentation totale sur ces liaisons opérées par un SLO et un service ferroviaire, contre 3,6 % en 2017 et 4,5 % en 2016.

Figure 51 – Répartition de la fréquentation sur les liaisons opérées par un autocar SLO et un service ferroviaire

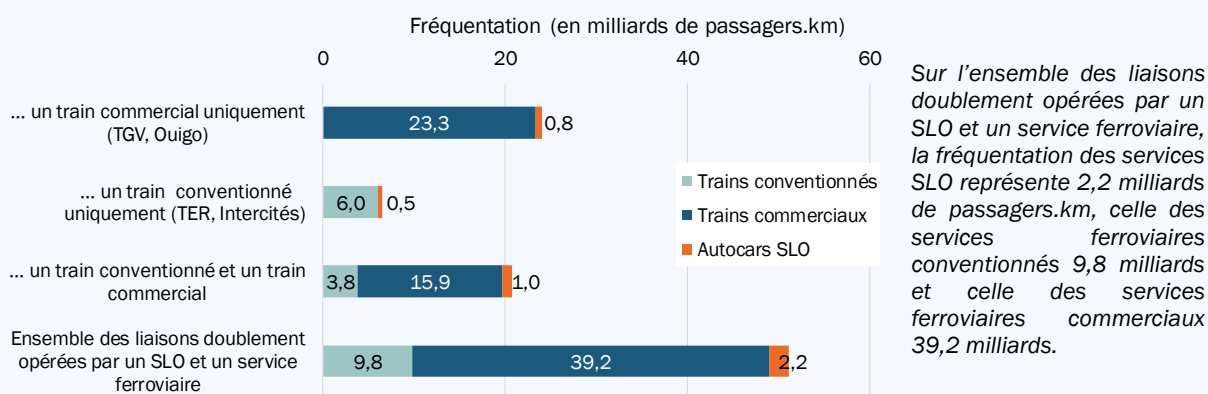


Tableau 10 – Comparatif de l'offre et de la fréquentation sur les liaisons opérées par un SLO et un service ferroviaire⁶⁸

Liaisons opérées à la fois par un autocar SLO et par ...	Nombre de liaisons concernées		Distance kilométrique moyenne	Nombre moyen de trajets quotidiens en 2018		Fréquentation 2018 (en milliards de passagers.km)	
	Au total	... dont ≤ 100 km		SLO	Service ferroviaire	SLO	Service ferroviaire
... un train commercial uniquement	264	5	496 km	3,6	7,1	0,8 (27,7 %)	23,3
... un train conventionné uniquement	236	51	193 km	4,2	13,3	0,5 (18,3 %)	6,0
... un train conventionné et un train commercial	191	70	177 km	7,0	30,1	1,0 (36,4 %)	19,7
... au moins un service ferroviaire	691	126	304 km	4,8	15,3	2,2 (82,4 %)	48,9 (72,1 %)

Le nombre de liaisons SLO aussi opérées par un train commercial est passé de 388 en 2017 à 455 en 2018. 76 % d'entre elles sont des liaisons transversales, contre 88 % du total des liaisons SLO.

⁶⁷ Chiffre provisoire correspondant au trafic ferroviaire France opéré en 2018 sur des liaisons domestiques (i.e. hors liaisons ayant une gare d'origine/de destination hors RFN), hors Transilien.

⁶⁸ Ni les services Thello ni les services Transilien ne sont considérés dans ce tableau.

2.3. L'offre de transport routier librement organisé sur les liaisons sans alternative modale

En 2018, 910 liaisons SLO n'ont pas d'offre alternative de transport interurbain (que ce soit une offre commerciale ou conventionnée), soit 43,7 % des liaisons. Elles représentent 150 millions de passagers.km, soit 6,5% de la fréquentation totale. Parmi les 910 liaisons SLO sans offre alternative de transport, 530 sont opérées par FlixBus, 256 par Ouibus et 171 par Eurolines/Isilines. En particulier, 857 liaisons sont desservies en exclusivité (intramodale et intermodale) par un seul opérateur SLO sur l'ensemble des quatre trimestres 2018, dont 483 par FlixBus, 230 par Ouibus et 135 par Eurolines/Isilines (Figure 52 et Figure 53). Le Tableau 11 récapitule les caractéristiques de ces liaisons.

Figure 52 – Répartition des 2 084 liaisons SLO selon l'alternative modale

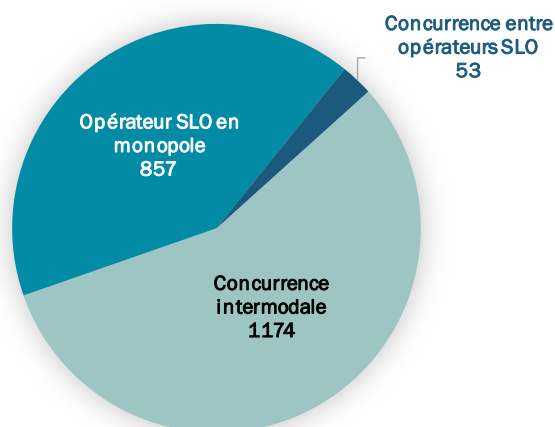
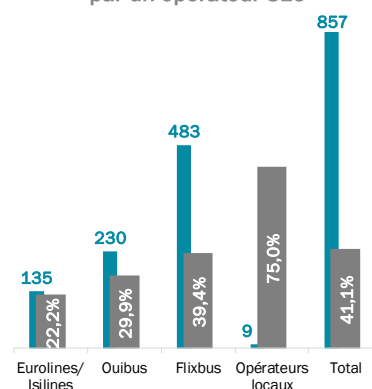


Figure 53 – Répartition des 857 liaisons opérées en exclusivité intramodale et intermodale par un opérateur SLO



Note de lecture : en 2018, Eurolines/Isilines opère en exclusivité sur 135 liaisons. Cela représente 22,2 % du total des liaisons de cet opérateur.

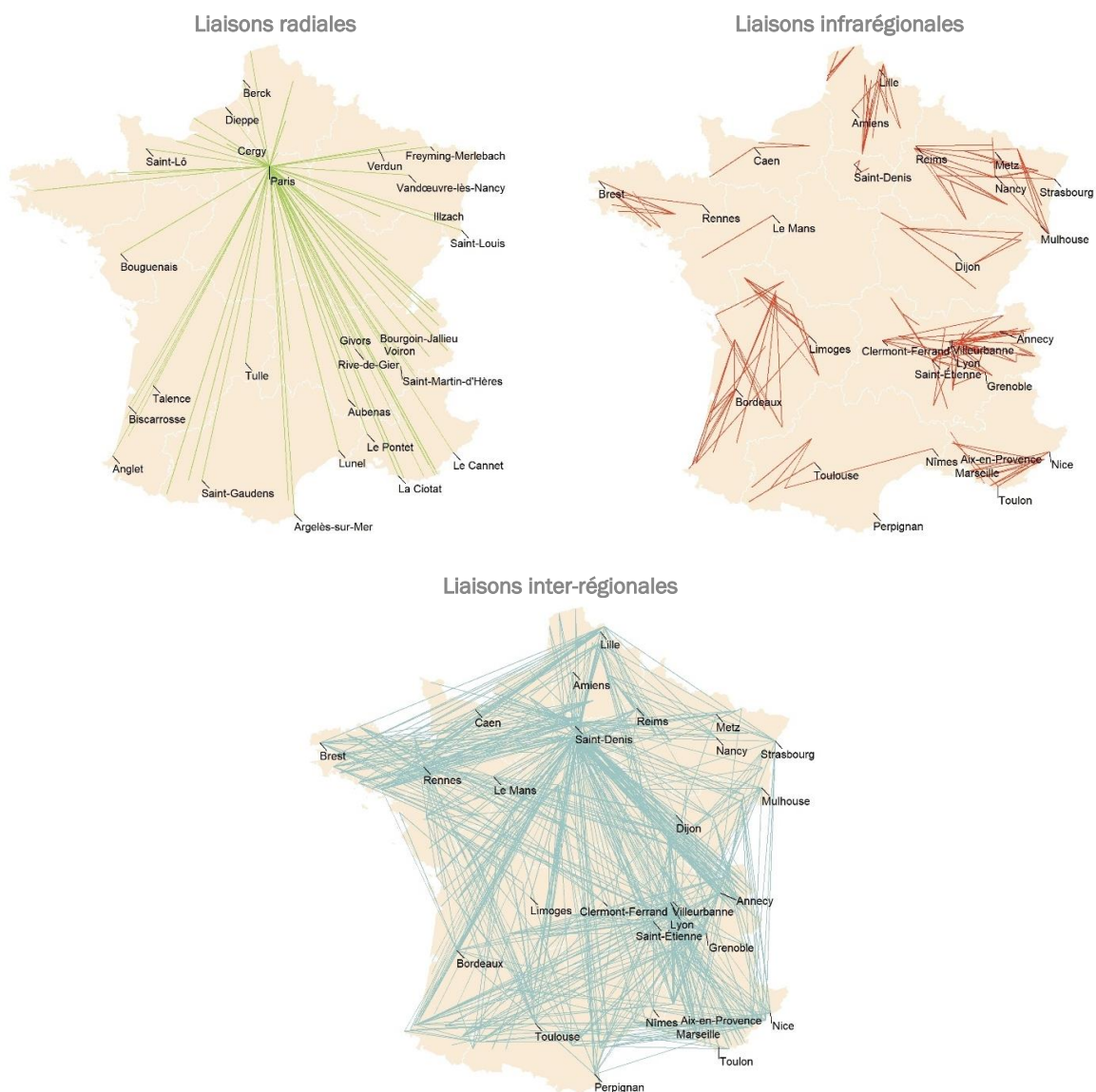
Tableau 11 – Comparatif de l'offre SLO sur les liaisons avec et sans alternative modale en 2018

Liaisons ...	Nombre de liaisons concernées		Distance moyenne (km)	Nombre de trajets quotidiens		Fréquentation (milliards de passagers.km)	Recette moyenne (€ par passager aux 100km)
	Au total	... dont ≤ 100 km		SLO	Autres services		
... radiales sans concurrence	68	3	546	1,2	-	0,02 (0,7%)	5,52
... Inter-régionales sans concurrence	654	6	509	1,2	-	0,11 (5,0%)	5,31
... Infrarégionales sans concurrence	188	48	167	1,8	-	0,02 (0,8%)	10,17
Total des liaisons sans concurrence intermodale	910	57	441	1,3	-	0,15 (6,5%)	5,85
... en concurrence intermodale	1 174	188	332	3,9	18,2	2,58 (94,5%)	4,84
Total des liaisons SLO	2 084	245	280	2,8	-	2,67 (100%)	4,89

Note de lecture : en 2018, sur les liaisons opérées par un opérateur SLO et sans offre modale alternative, les opérateurs SLO proposent 1,3 trajet quotidien par liaison et transportent 0,15 milliard de passagers.km, soit 6,5 % de la fréquentation totale en passagers.km transportés par les SLO.

Les liaisons SLO opérées sans offre modale alternative sont en moyenne plus longue et proposent moins de trajets quotidiens que les autres liaisons SLO. La recette moyenne par passager aux 100 km est de 5,85 € pour les liaisons sans offre modale alternative, supérieure à la recette moyenne globale. Il faut cependant distinguer les liaisons infrarégionales (dont la distance et la recette moyenne est de 167 km et 10,17 €⁶⁹) des liaisons radiales et inter-régionales, plus longues (513 km en moyenne) et pour lesquelles la recette par passager aux 100 km est moindre (5,34 € en moyenne). La Figure 54 présentent ces liaisons suivant leur type (radial, inter-régional ou infrarégional).

Figure 54 – Cartographie des liaisons opérées par un service d'autocar librement organisé sans concurrence intermodale



Le Tableau 12 ci-après récapitule les informations relatives aux liaisons opérées par un SLO selon les caractéristiques de la concurrence intermodale.

⁶⁹ Le niveau élevé de la recette moyenne des liaisons infrarégionales est indépendant du fait que certaines d'entre elles relient des aéroports ou des stations de ski. La recette moyenne présentée ici (10,17 € par passager.100km) est celle calculée en excluant ce type de dessertes.

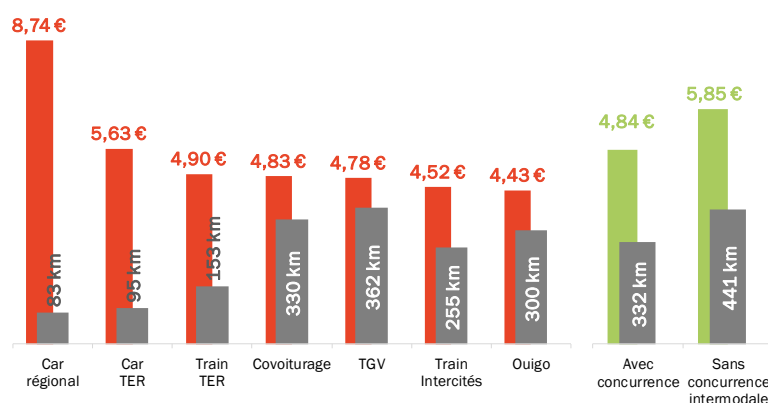
Tableau 12 – Comparatif de l'offre de liaisons SLO en 2018 en l'absence de concurrence, par type de concurrence (conventionnée/commerciale) et par mode concurrent (ferroviaire/routier)

Liaisons SLO sans concurrence ...	Nombre de liaisons concernées		Distance moyenne	Nombre de trajets quotidiens	Fréquentation (milliards de passagers.km)	Recette moyenne (€ par passager aux 100km)
	Au total	... dont < 100 km				
... conventionnée (cars régionaux et TER, trains TER et Intercités)	1 614	96	438 km	2,0	1,23 (45,2%)	5,19
... commerciale (TGV, covoiturage, service aérien)	984	79	422 km	1,5	0,17 (6,3%)	5,80
... ferroviaire (TGV, TER, Intercités)	1 393	119	418 km	1,8	0,49 (18,0%)	5,21
... routière (Cars régionaux et TER, covoiturage)	1 058	62	436 km	1,4	0,24 (8,8%)	5,50
Total des liaisons SLO	2 084	245	280 km	2,8	2,67	4,89

Note de lecture : en 2018, sur une liaison opérée par un SLO sans concurrence de services de transport conventionné, 2,0 trajets quotidiens ont été proposés par les opérateurs SLO. Sur ces liaisons, 1,23 milliard de passagers.km ont été transportés par les SLO, soit 45,2 % du trafic total transportés par les SLO.

Sur les liaisons SLO opérées sans offre conventionnée alternative, représentant 45,2 % de la fréquentation, la recette moyenne par passager aux 100 km est de 5,19 €, contre 4,89 € pour la moyenne globale. Ce sont les liaisons sans concurrence commerciale intermodale qui connaissent la recette moyenne la plus élevée (5,80 €/passager.100km). Ces liaisons ne représentent que 6,3 % de la fréquentation.

Figure 55 – Recette moyenne des SLO (en € par passager aux 100 km) sur les liaisons doublement opérées – détail par service alternatif



Note de lecture : en 2018, la recette moyenne des opérateurs SLO sur les liaisons également desservies par un car TER est de 5,63 € par passager aux 100 km.

La recette moyenne des opérateurs SLO sur les liaisons sans offre de transport alternative est de 5,85 €.

La recette moyenne des SLO (en euros par passager aux 100 km) sur les liaisons opérées par un SLO et un autre service de transport, correspond à 4,84 € contre 5,85 € sur les liaisons sans offre modale alternative. Cette différence peut être expliquée par la pression concurrentielle ou par des caractéristiques économiques spécifiques aux liaisons considérées (offre moins coûteuse, demande plus sensible au prix...).

2.4. Comparaison tarifaire des services de transport interurbain (routiers, ferroviaires, aériens)

Les prix présentés dans cette section sont représentatifs des tarifs de « dernière minute », quel que soit le mode, et ce hors abonnements et réductions tarifaires. Ils autorisent la comparaison des offres tarifaires entre les différents modes de transport (routiers, aériens et ferroviaires) dans ce cadre uniquement. Contrairement à la recette moyenne, ils ne sont pas représentatifs du prix moyen pratiqué dans chaque mode de transport.

Le tableau ci-dessous présente deux indicateurs tarifaires moyennés sur l'ensemble des 1 174 liaisons opérées par un service SLO et un autre service de transport interurbain :

- Recette moyenne 2018 : il s'agit de la recette moyenne directement issue du trafic sur les liaisons considérées, issue des données collectées par l'Arafer à la maille de la liaison pour les services SLO et les services ferroviaires ;
- Fourchette de prix moyens de « dernière minute » : il s'agit des prix moyens observés⁷⁰ sur les liaisons à une date donnée pour l'ensemble des modes de transport sur un comparateur d'offre de transport par O/D.

Tableau 13 – Recette moyenne et offre tarifaire sur les 1 174 liaisons opérées par un SLO et un autre service de transport interurbain

	Recette moyenne (€ par passager aux 100 km)	Fourchette de prix moyenne (€ par passager aux 100 km)	
SLO	4,84	5,2	9,6
Cars TER et régionaux	NC	NC	NC
Trains TER et Intercités	7,96	18	23
TGV	9,63		
Covoiturage	NC	5,8	7,6
Service aérien	NC	22	110

Note de lecture : les prix moyens de « dernière minute » sont ceux observés sur un comparateur en ligne, et permettent une comparaison sur les modes « bus/autocar », « covoiturage », « avion » et « train » sans distinction suivant les services autocars/ferroviaires proposés.

Pour les modes ferroviaires comme pour l'autocar, le prix de « dernière minute » affiché par liaison apparaît très nettement supérieur à la recette moyenne observée par liaison. Cet écart s'explique par des différenciations tarifaires proposées par liaison suivant la date d'acquisition du billet (application d'une tarification dynamique par les opérateurs) et/ou suivant les profils des acheteurs, bénéficiant entre autres d'abonnements ou de réductions tarifaires, ce qui donne donc lieu à une variabilité potentiellement forte des prix réellement observés par les usagers sur une même liaison. L'écart apparaît cependant plus important pour le mode ferroviaire (fourchette de prix dernière minute deux fois supérieure à la recette moyenne) que pour le mode SLO.

On peut également noter, au regard de la recette moyenne et de la fourchette de prix de « dernière minute » collectées sur les 1 174 liaisons SLO, que le mode autocar librement organisé apparaît comme le « moins cher » des modes observés (sur ce panel de liaisons). Pour le covoiturage, on constate que le prix de « dernière minute » est proche du prix moyen observé en 2015 de 6 centimes d'euros par km par

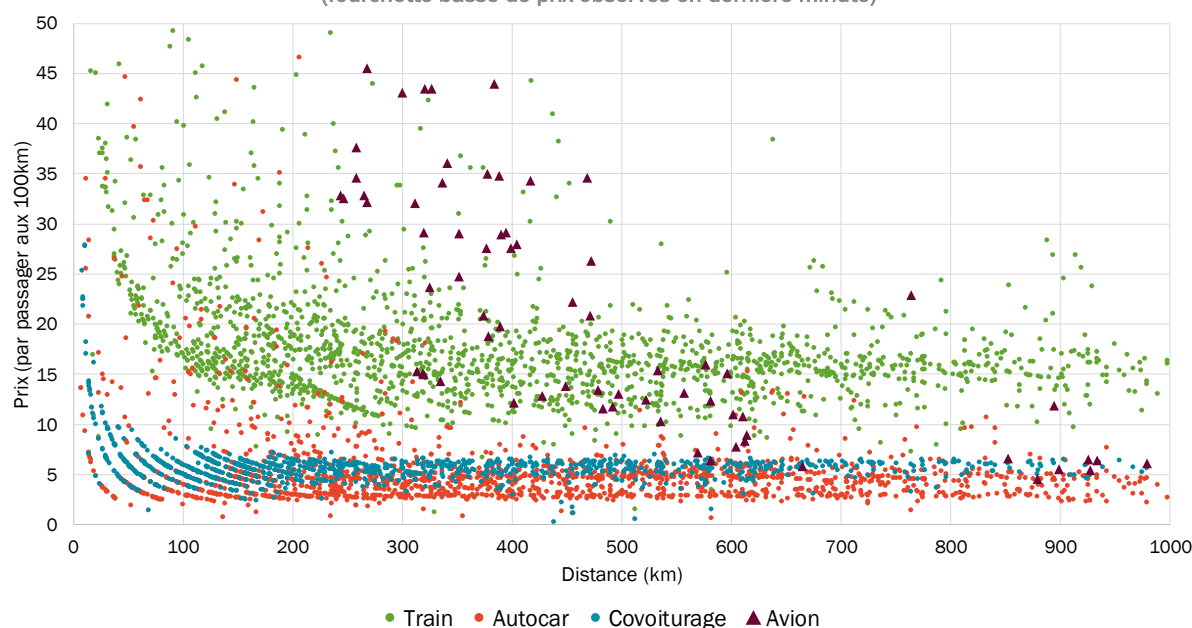
⁷⁰ Prix moyens observés en 2018 et 2019 sur un comparateur en ligne d'offres de transport

passager⁷¹, le prix étant par ailleurs plafonné par la plateforme de covoiturage à 8,2 centimes d'euro par km.

Quant au transport aérien, la forte dispersion de la fourchette de prix moyens indique l'usage très marqué d'une tarification dynamique par les compagnies aériennes sur les liaisons considérées.

La Figure 56 illustre la dispersion des prix proposés par les différents modes pour chacune des liaisons SLO disposant potentiellement d'une offre alternative de transport. Il est ressort que les prix pratiqués par les services SLO et autocars conventionnés sont en moyenne en-dessous des prix des autres modes de transport, quelle que soit la distance de la liaison et la situation concurrentielle.

Figure 56 – Offre tarifaire (en € par passager aux 100 km) sur les liaisons opérées par un SLO et un service commercial (fourchette basse de prix observés en dernière minute)

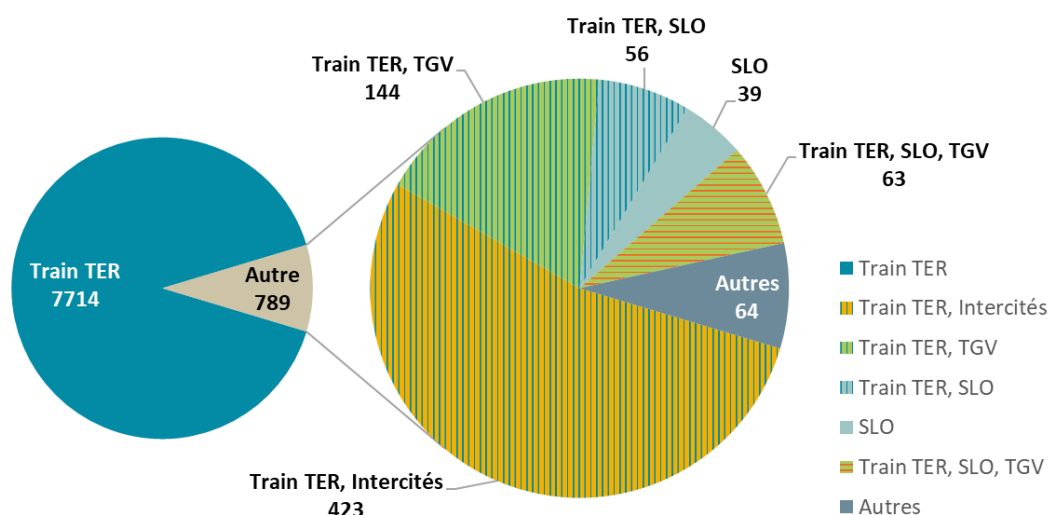


⁷¹ Covoiturage longue distance : état des lieux et potentiel de croissance, Etude CGDD n°146, mai 2016

2.5. Complémentarité de l'offre de transport par autocar conventionné avec les autres services de transport interurbains (routiers, ferroviaires et aériens)

En 2018, plus de 135 000 liaisons inter-communales⁷² sont desservies par des autocars conventionnés dans les 94 départements métropolitains (hors Corse), contre 118 292 en 2017. Ces liaisons sont en moyenne de courte distance (33 km) et 95 % d'entre elles sont inférieures à 100 km.

Figure 57 – Répartition des 8 503 liaisons d'autocar conventionné opérées également par un autre service de transport interurbain



Seules 8 503 liaisons ont été opérées à la fois par un service routier conventionné et par un autre service de transport interurbain (train et/ou SLO), soit 6,3 % de l'ensemble des liaisons d'autocars conventionnés. L'offre de covoiturage n'est pas prise en compte dans cette section. En effet, il est difficile de connaître l'intégralité de l'offre de covoiturage comparable (c'est-à-dire courte distance) en raison de l'absence de données ouvertes, de la multiplicité des plateformes facilitant la pratique du covoiturage et surtout du fait d'un nombre important de trajets en covoiturage organisés de gré à gré sans intermédiaire numérique.

Parmi ces 8 503 liaisons, 8 446⁷³ (99 %) sont également réalisables en train TER et correspondent donc à une offre organisée de transport régional conventionné avec des services autocar complémentaires ou de substitution à une offre ferroviaire TER. On peut cependant noter que sur 423 liaisons, cette offre de train/car TER se double (en offre annuelle 2018) également avec une offre de trains Intercités.

Enfin, sur 302 liaisons, on observe une superposition de services commerciaux (ferroviaires ou SLO) face aux services de cars conventionnés : 207 liaisons ont en effet une offre parallèle de service TGV, et 158 liaisons voient un service autocar SLO en parallèle de l'offre de cars conventionnés.

⁷² Parmi les 135 276 liaisons de car conventionnées, 12 291 liaisons sont uniquement opérées par un car TER, 121 347 le sont uniquement par un car régional et 1 638 à la fois par un car TER et un car régional.

⁷³ Cela correspond à la somme des 7 714 liaisons Trains TER, 423 liaisons « Train TER, Intercités », 144 liaisons « Train TER, TGV », 56 liaisons « Train TER, SLO », 63 liaisons « Train TER, SLO, TGV » et 46 des 64 liaisons « Autres »

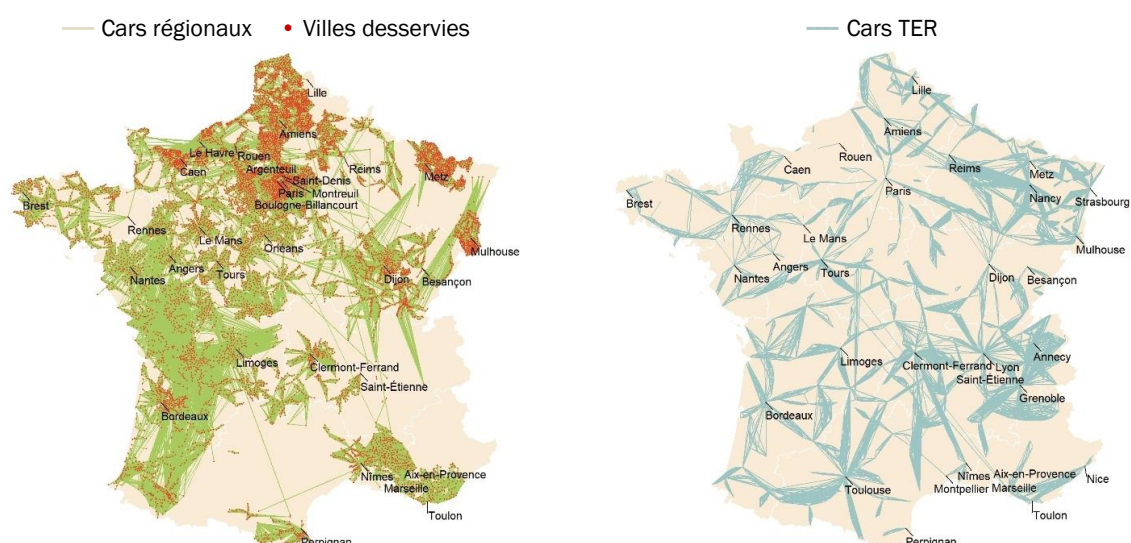
Tableau 14 – Comparatif de l'offre opérée par un service autocar conventionné et par un autre mode de transport

Liaisons opérées à la fois par un car conventionné et par ...	Nombre de liaisons concernées		Distance moyenne	Nombre de trajets quotidiens en 2018		Fréquentation 2018 (en milliards de passagers.km)
	Au total	... dont < 100 km		Car conventionné	Autre service	
... un car SLO	189	118	96 km	3,1	5,0	0,18
... un train TER	8 446	7695	40 km	2,1	13,0	5,29
... un train Intercités	479	367	66 km	1,4	3,1	
... un TGV	242	199	64 km	2,4	7,4	0,29
... au moins un autre service ⁷⁴ (total hors doublon)	8 503	7 735	40 km	2,1	13,4	5,76
Sans alternative	126 773	120 669	33 km	0,7	-	-
Total des liaisons de car conventionné	135 276	128 404	33 km	0,8	13,4	5,76

Le positionnement des alternatives modales s'observe ainsi sur les liaisons plus longues que la moyenne de l'offre d'autocars conventionnés : de 64 km à 66 km pour les liaisons disposant d'une alternative TGV/Intercités, à 96 km pour les services en concurrence avec des services d'autocar librement organisés.

Les cartographies des liaisons d'autocar conventionné sont présentées ci-dessous. Contrairement à l'autocar TER, les données collectées pour les autocars régionaux sont hétérogènes suivant les régions et ne permettent pas de fournir une cartographie fidèle à la réalité. Pour autant, les informations déjà transmises par les régions permettent une première visualisation utile, et seront complétées grâce à l'ouverture des données nécessaires au développement des services numériques de mobilité⁷⁵.

Figure 58 – Cartographie des liaisons opérées par les cars régionaux et les cars TER



⁷⁴ Le covoiturage n'est pas considéré dans cette analyse

⁷⁵ Article 9 du projet de loi d'orientation des mobilités

3. LES GARES ROUTIERES ET AUTRES AMENAGEMENTS DE TRANSPORT ROUTIER

3.1. Les aménagements de transport routier

3.1.1. Complétude et mise en qualité du registre public des gares routières et collecte de données

En application de l'article L. 3114-3 du code des transports, la gestion de l'accès à chaque aménagement routier est assurée par un exploitant clairement identifié. Cet exploitant est soumis à des obligations déclaratives afin de permettre la tenue par l'Autorité du registre public des gares routières et des aménagements de transport routier.

L'Autorité tient ce registre depuis le 1^{er} mai 2016, en application de l'article L. 3114-10 du code des transports.

Le plus souvent, les échanges informels avec les services de l'Autorité suffisent à convaincre les exploitants d'inscrire au registre les aménagements routiers qu'ils exploitent.

Toutefois, lorsqu'un exploitant refuse de procéder à cette inscription, il peut s'avérer nécessaire de lui adresser une demande plus formelle de mise en conformité. Des courriers de relance pour défaut d'inscription au registre ont ainsi été adressés à 39 exploitants au cours de l'année 2018. Lorsque ces démarches n'aboutissent pas favorablement, l'Autorité peut être conduite à ouvrir une procédure en manquement à l'encontre de l'exploitant concerné. En 2018, l'Autorité a ouvert des procédures en manquement à l'encontre de quatre exploitants (la communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc, Morlaix Communauté, la métropole du Grand Nancy et le département de la Loire). Ces procédures ont été clôturées en septembre 2018, puisque les exploitants concernés ont inscrit au registre leurs aménagements respectifs.

A la suite d'une consultation publique organisée du 20 octobre au 16 novembre 2017, l'Autorité a adopté la décision n° 2017-125⁷⁶ le 4 décembre 2017. Par cette décision, l'Autorité a fait évoluer le périmètre et le contenu du registre afin de lui permettre de mieux remplir ses objectifs. Le registre contient ainsi toutes les informations sur la localisation ainsi que les caractéristiques essentielles de ces aménagements pour permettre aux entreprises de transport routier de voyageurs comme aux autorités organisatrices de transport de concevoir leurs offres. Il identifie pour chacun de ces aménagements un exploitant et renseigne également sur la procédure à suivre pour solliciter auprès de ce dernier un droit d'accès. En application de l'article 1^{er} de cette décision, les exploitants des aménagements routiers inscrits au registre devaient renseigner ces informations au plus tard le 4 février 2018.

A cette date, 55 des 215 aménagements déclarés au registre étaient effectivement à jour des informations nécessaires, soit 26 % environ. Au 31 décembre 2018 et grâce à l'accompagnement des exploitants par les services de l'Autorité, 170 des 244 aménagements déclarés au registre étaient à jour des informations demandées dans la décision n° 2017-125, portant le taux de conformité à 70 %.

L'Autorité a également adopté, le 4 décembre 2017, la décision de collecte d'informations n° 2017-126⁷⁷. L'objectif de cette collecte est de permettre à l'Autorité de disposer des informations nécessaires à une connaissance approfondie de ces aménagements, nécessaire à la mise en œuvre des missions qui lui sont assignées par le code des transports. Les informations collectées au 30 juin de chaque année dans le cadre de cette décision portent sur les caractéristiques des aménagements, sur leur gestion financière, sur les investissements dont ils font l'objet le cas échéant, ainsi que sur leur

⁷⁶ Décision n° 2017-125 du 4 décembre 2017 relative à la tenue du registre public des gares routières et autres aménagements routiers prévu à l'article L. 3114-10 du code des transports

⁷⁷ Décision n° 2017-126 du 4 décembre 2017 relative à la transmission d'informations par les exploitants d'aménagements routiers assujettis à l'obligation de déclaration au registre

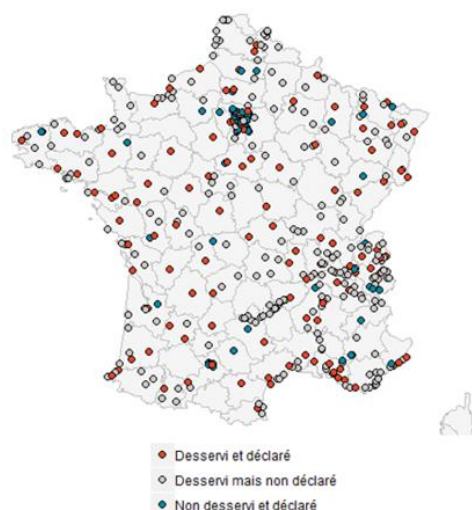
fréquentation. Les exploitants sont également invités à renseigner les données relatives aux investissements réalisés entre le 1^{er} janvier 2010 et le 31 décembre 2016.

Au 30 juin 2018, 31 des 225 aménagements déclarés au registre étaient à jour de la collecte d'informations pour les années 2010 à 2017, soit environ 14 % des aménagements déclarés. Au 31 décembre 2018, les informations attendues avaient été transmises pour 119 des 244 aménagements déclarés, soit quasiment un aménagement sur deux.

Les nombreux échanges formels et informels entre les exploitants et les services de l'Autorité ont permis qu'au 31 décembre 2018, plus de deux exploitants sur trois avaient transmis la totalité des informations attendues au titre de la mise en qualité du registre (décision n° 2017-125), quand plus de la moitié d'entre eux avaient transmis les informations relevant de la collecte d'informations (décision n° 2017-126).

3.1.2. Comparaison des arrêts desservis par les SLO et des aménagements routiers déclarés au registre

Figure 59 – Carte des aménagements routiers déclarés au registre et des arrêts desservis par les SLO



La carte ci-contre dresse le panorama 2018 des 382 arrêts desservis par les services librement organisés. La situation de ces aménagements a été comparée à celle des 244 aménagements inscrits au registre.

Cette comparaison permet de constater que seul un tiers (124) des arrêts desservis par les services librement organisés sont inscrits au registre public tenu par l'Autorité.

En outre, près de la moitié (120) des aménagements routiers inscrits au registre n'ont pas été desservis par les services librement organisés en 2018.

Les aménagements de transport routier, une analyse descriptive

Nature et activités des déclarants

Les 244 aménagements déclarés au registre au 31 décembre 2018 sont exploités par des opérateurs de services de mobilité (RATP, SNCF, etc.) pour 120 aménagements, des collectivités territoriales (communes, départements ou régions) pour 32 aménagements, des établissements publics (EPCI⁷⁸, syndicats mixtes, EPL⁷⁹, etc.) pour 82 aménagements et des exploitants d'aéroports pour 10 aménagements.

La prépondérance des aménagements routiers exploités par des opérateurs de services de mobilité suggère que le plus souvent cette activité est auxiliaire à l'opération de services de transport, et assurée dans une logique d'intégration verticale.

Figure 60 – Répartition des aménagements déclarés par type d'exploitant

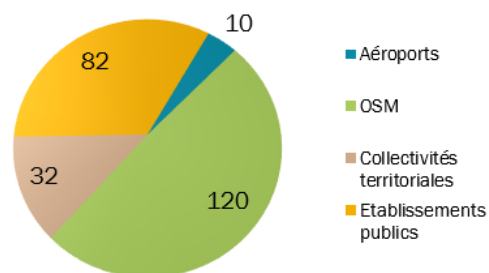
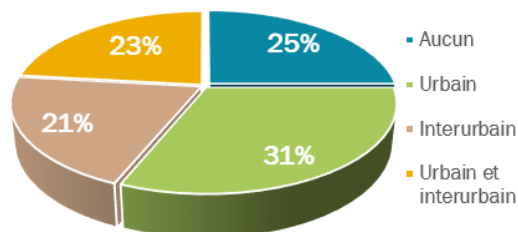


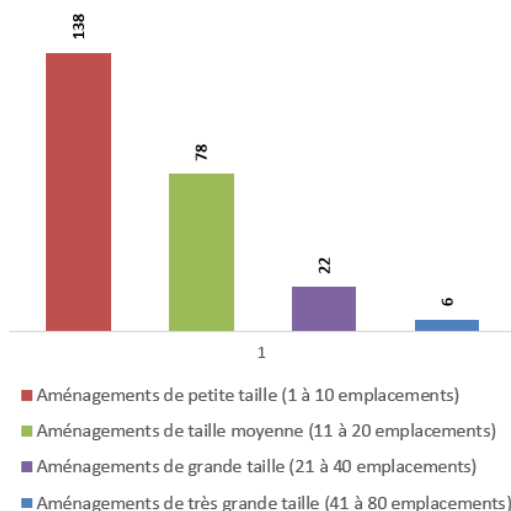
Figure 61 – Exploitation de services de transport par les exploitants des 110 aménagements pour lesquels l'information est disponible



Les exploitants de trois quarts des 110 aménagements pour lesquels l'information est disponible exploitent également des réseaux de transport urbain et interurbain (23 % des aménagements), un réseau de transport urbain (31 % des aménagements) ou un réseau de transport interurbain (21 % des aménagements).

Seuls 25 % des exploitants de ces 110 aménagements n'exploitent aucun réseau de transport.

Figure 62 – Distribution de la taille des ATR déclarés



Taille des aménagements routiers déclarés

La capacité d'accueil d'un aménagement routier dépend du nombre d'emplacements d'arrêt et de l'amplitude horaire durant laquelle l'aménagement est accessible aux autocars.

Les aménagements déclarés au registre disposent en moyenne de douze emplacements d'arrêt. Avec 80 emplacements, la gare routière de Bercy Seine, à Paris, est le plus grand aménagement déclaré au registre, quand les 18 plus petits disposent d'un unique emplacement d'arrêt.

⁷⁸ EPCI : établissement public de coopération intercommunale.

⁷⁹ EPL : entreprise publique locale.

Principales caractéristiques des aménagements routiers déclarés

Environ 80 % des 244 aménagements déclarés au registre sont accessibles 24h/24h. Les autres aménagements sont ouverts 13 heures par jour en moyenne. Près de 30 % des aménagements présentent des contraintes de gabarit (hauteur maximale, giration, etc.) qui peuvent limiter l'accès à certaines catégories de véhicules. 26 % des aménagements déclarés sont accessibles gratuitement et 25 % sont accessibles sans réservation.

La situation plus ou moins périphérique de l'aménagement peut avoir un impact important sur le temps de parcours, notamment dans les grandes villes où la circulation en centre-ville est souvent lente. De même la proximité d'une autoroute peut présenter un intérêt pour certains services. Environ 25 % des ATR déclarés sont situés en centre-ville et 14 % environ sont situés à proximité d'un accès autoroutier.

Services proposés aux voyageurs dans les aménagements routiers déclarés

Les différents services proposés au sein des aménagements routiers participent à améliorer l'expérience globale des voyageurs et ainsi leur perception de la qualité de service de l'offre de transport routier.

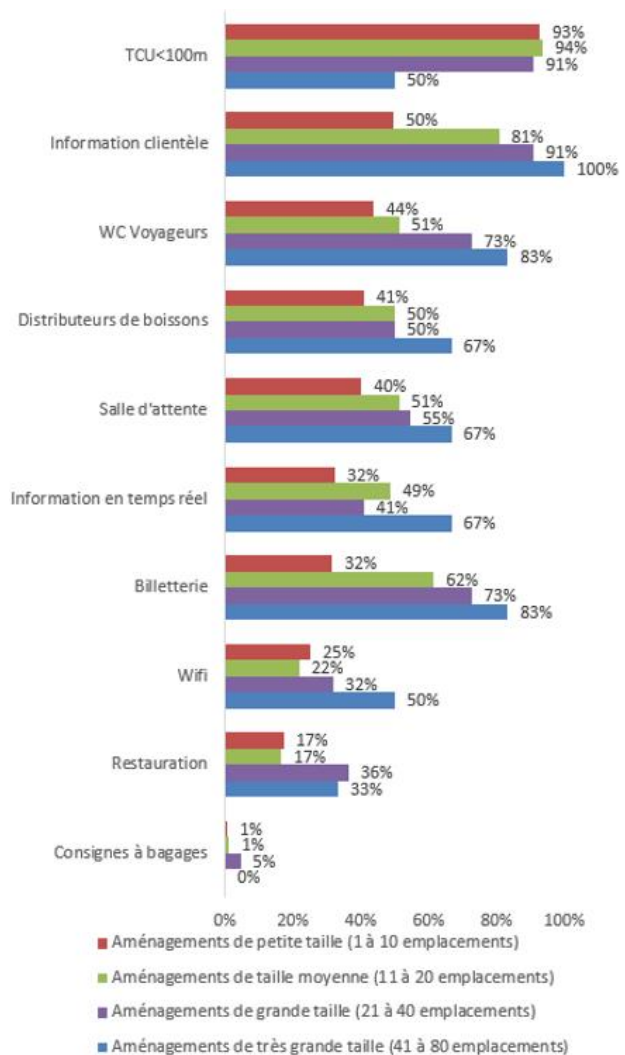
92 % des aménagements déclarés sont situés à proximité immédiate d'un arrêt de transport en commun urbain (TCU), favorisant l'interconnexion de ces services avec les transports interurbains. Toutefois, cette facilité ne concerne que la moitié des très grands aménagements (de plus de 40 emplacements).

Pour répondre aux besoins d'information des voyageurs, 64 % des aménagements déclarés disposent d'un service d'information clientèle et 46 % d'une billetterie. Ces services sont quasi-systématiquement proposés dans les aménagements de plus de 10 emplacements.

39 % des aménagements dispose d'un système d'information en temps réel.

S'agissant des services destinés au confort des voyageurs, 50 % des aménagements déclarés mettent à leur disposition des toilettes, 46 % une salle d'attente et 25 % une connexion Wi-Fi. Un distributeur de boissons est présent dans 45 % des aménagements, quand 19 % d'entre eux proposent des services de restauration. Les aménagements de plus grande taille proposent plus souvent ce type de services.

Figure 63 – Les services proposés aux voyageurs dans les aménagements



Les investissements dans les 45 aménagements routiers concernés

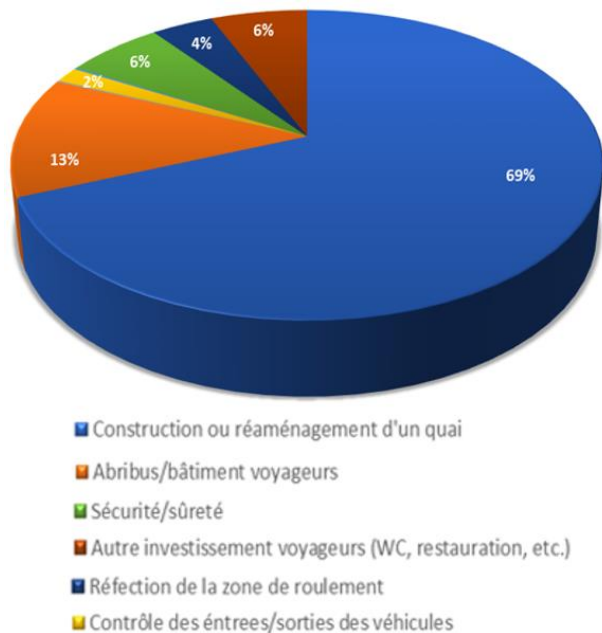
L'analyse des informations transmises par les exploitants de gares routières indique qu'au moins 45 aménagements routiers ont fait l'objet d'investissements entre 2010 et 2017, pour un montant total s'élevant à plus de 25 millions d'euros.

Plus des deux-tiers des montants investis ont servi à la construction ou au réaménagement d'un quai.

Les investissements relatifs à la sécurité et la sûreté et aux services voyageurs (WC, restauration, etc.) représentent chacun 6 % des montants investis sur la période.

Avec respectivement 4 % et 2 % des montants investis, la réfection des zones de roulement et le contrôle des entrées/sorties de véhicules viennent compléter ce panorama.

Figure 64 – répartition des montants investis dans les aménagements routiers de 2010 à 2017 par type d'investissement



3.2. Les modalités d'accès aux aménagements de transport routier

L'ouverture du marché des services librement organisés de transport par autocar a été accompagnée d'un ensemble de dispositions régissant l'exploitation des gares routières et autres aménagements de transport routier. Ces dispositions, dont certaines sont inspirées de l'avis n° 14-A-05 de l'Autorité de la concurrence du 27 février 2014 relatif au « *fonctionnement concurrentiel du marché du transport inter-régional régulier par autocar* », s'appliquent à l'ensemble des exploitants de gares routières et constituent dès lors un cadre de régulation symétrique.

En effet, considérant la possible mise en œuvre de pratiques visant à créer des obstacles à un accès effectif des transporteurs aux gares routières, il est apparu nécessaire à l'exercice d'une concurrence effective sur le marché des transports par autocar, de préciser les modalités d'un accès non discriminatoire à ces aménagements, au bénéfice des usagers des services de transport.

Ainsi, en application de l'article L. 3114-3 du code des transports, la gestion de l'accès à chaque aménagement routier est assurée par un exploitant clairement identifié. Cet exploitant est soumis à des obligations déclaratives afin de permettre la tenue par l'Autorité du registre public des gares routières et des aménagements de transport routier (cf. section 3.1.1).

Les règles prévues aux articles L. 3114-5 à L. 3114-7 du code des transports assujettissent les exploitants d'aménagements routiers à la définition et à la mise en œuvre de règles d'accès transparentes, objectives et non discriminatoires. Ces règles d'accès sont notifiées à l'Autorité préalablement à leur entrée en vigueur. En outre, les exploitants sont tenus de répondre sous un délai

d'un mois aux demandes d'accès et de motiver les refus. Enfin, les exploitants qui exercent d'autres activités sont assujettis à la tenue d'une comptabilité propre.

3.2.1. Périmètre des aménagements soumis à la régulation

Dans un souci d'efficience au vu du nombre conséquent d'aménagements de transport routier sur le territoire national, les règles prévues aux articles L. 31114-5 à L. 31114-7 du code des transports ne sont applicables que s'il existe une demande de desserte de l'aménagement concerné, par un opérateur de services librement organisés. Sont également exclus de ce cadre de régulation les simples arrêts de bus, ou aménagements « *comportant un unique emplacement d'arrêt exclusivement destinés aux services de transport urbains* » (article L. 31114-4 du code des transports) ainsi que les aménagements ne relevant pas du service public. Le code des transports prévoit néanmoins deux situations dans lesquelles ces exceptions ne s'appliquent pas. Les aménagements routiers sont donc assujettis au cadre de régulation susmentionné lorsque :

- l'exploitant exerce une influence significative sur un marché du secteur des transports de personnes (cf. 5° de l'article L. 31114-13 du code des transports) ;
- l'aménagement est adossé à une gare ferroviaire, maritime, fluviale, aérienne, ou il est situé sur le domaine public autoroutier. En effet, l'article L. 31114-4 du code des transports assujettit ces aménagements adossés à la mise en œuvre d'un accès non discriminatoire, au bénéfice de l'intermodalité.

3.2.2. Les décisions de l'Autorité, confortées en 2018 par le Conseil d'Etat

En application du 5° de l'article L. 31114-12 du code des transports, l'Autorité a précisé par la décision n° 2017-116⁸⁰, les prescriptions applicables aux aménagements pour l'élaboration et la mise en œuvre des règles d'accès prévues à l'article L. 31114-6 du code des transports. Cette décision s'inscrit dans le prolongement de celle adoptée le 15 juin 2016⁸¹ relative à la structure-type des règles d'accès à ces aménagements.

S'agissant de l'allocation des capacités, la décision n° 2017-116 précise que lorsque la capacité d'un aménagement et la dynamique d'évolution des demandes adressées à l'exploitant permettent d'exclure tout risque de refus d'accès à court ou moyen terme, l'exploitant est libre de répondre aux demandes au fil de l'eau. En revanche, dans la situation inverse où les aménagements sont susceptibles d'être saturés, l'ensemble des demandes formulées par les opérateurs souhaitant accéder à un aménagement de transport routier sont formulées pour une période dite « *de référence* » et traitées selon une procédure définie dans les règles d'accès. En vertu du principe de non-discrimination, cette procédure doit concerner tous les services, conventionnés comme librement organisés. Le cas échéant, les priorités d'accès définies au sein des règles d'accès doivent être soigneusement justifiées par des différences objectives de situation entre services routiers. En outre, la décision n° 2017-116 précise que l'exploitant doit traiter les demandes d'accès qui lui sont adressées en cours de période de référence.

S'agissant des tarifs d'accès aux aménagements routiers, les éventuelles différenciations par catégorie d'utilisateurs doivent être justifiées par des différences objectives de situation entre services routiers et proportionnées à l'usage qu'ils font des aménagements concernés. L'Autorité a rappelé que le tarif d'accès a le caractère d'une redevance pour service rendu et que son montant doit donc par principe trouver sa contrepartie dans la prestation fournie par le service à l'utilisateur, le montant pouvant comprendre une rémunération raisonnable des capitaux investis.

⁸⁰ Décision n° 2017-116 du 4 octobre 2017 relative aux règles tarifaires, à la procédure d'allocation des capacités et à la comptabilité propre des aménagements de transport routier

⁸¹ Décision n° 2016-101 du 15 juin 2016 relative à la structure-type des règles d'accès aux aménagements de transport routier et aux conditions de leur notification préalable prévue à l'article L. 31114-6 du code des transports

Les choix de l'Autorité sur ce dernier point ont été confortés en 2018. En effet, la SAGEB, exploitant du pôle multimodal de l'aéroport de Beauvais-Tillé, avait formé fin 2017 un recours gracieux contre la décision n° 2017-116. La SAGEB soutenait notamment que l'article 20 de cette décision, qui prévoit que « *[l]a redevance acquittée par tout transporteur utilisant un aménagement relevant du service public est plafonnée au coût du service rendu, en ce compris la rémunération des capitaux* », était illégal. Au mois de février 2018, l'Autorité a rejeté ce recours gracieux. Par la suite, la SAGEB a formé en avril 2018 un recours devant le Conseil d'Etat demandant l'annulation de cette disposition. Par une décision du 30 janvier 2019, le Conseil d'Etat a rejeté ce recours et a jugé qu'en prévoyant le plafonnement de la redevance acquittée par les transporteurs au coût du service rendu, l'Autorité a exercé la compétence qu'elle détient de définir les règles encadrant la fixation de ces redevances et n'a méconnu aucune règle, ni aucun principe dont il résulterait que celles-ci devraient être calculées en prenant en compte la valeur économique de ces services pour l'utilisateur.

3.2.3. Le contrôle du respect du cadre de régulation des aménagements de transport routier

Les exploitants soumis à régulation devaient avoir adopté des règles d'accès à leurs aménagements conformes aux obligations définies dans la décision n° 2017-116 susmentionnée, au plus tard le 1^{er} janvier 2018.

Les exploitants d'aménagements routiers sont le plus souvent des collectivités locales (régions, EPCI⁸², etc.) dont l'assemblée délibérante doit valider les règles d'accès aux aménagements routiers qu'elles exploitent avant qu'elles soient notifiées à l'Autorité. Les calendriers de délibération de ces collectivités se sont parfois révélés incompatibles avec les délais fixés par l'Autorité.

Le plus souvent, les échanges informels avec les services de l'Autorité suffisent à convaincre les exploitants de lui notifier des règles d'accès. Toutefois, lorsqu'un exploitant refuse de s'engager sur une échéance raisonnable de notification des règles d'accès à un aménagement routier, il peut s'avérer nécessaire de lui adresser une demande plus formelle de mise en conformité. Des courriers de relance pour défaut de notification de règles d'accès dans les délais prévus ont ainsi été adressés à 31 exploitants au cours de l'année 2018. Lorsque ces démarches n'aboutissent pas favorablement, l'Autorité peut être conduite à ouvrir une procédure en manquement à l'encontre de l'exploitant concerné. En 2018, l'Autorité a ouvert des procédures en manquement à l'encontre de la ville de Paris et de la régie communautaire des parcs de stationnement de Bordeaux pour défaut de notification des règles d'accès aux gares routières qu'ils exploitent respectivement : celle de Bercy Seine à Paris et celle du Château Descas à Bordeaux. Ces procédures ont été clôturées en septembre 2018, puisque les exploitants concernés ont notifié à l'Autorité les règles d'accès à leur aménagement respectif.

Début janvier 2018, les modalités d'accès à 25 aménagements étaient encadrées par des règles d'accès notifiées à l'Autorité. Au 31 décembre 2018, 95 aménagements inscrits au registre des gares routières faisaient l'objet de règles d'accès notifiées à l'Autorité et la notification des règles d'accès à 20 aménagements régulés supplémentaires était attendue au début de l'année 2019.

L'Autorité a accompagné tout au long de l'année 2018 les exploitants de gares routières dans l'élaboration de règles d'accès conformes aux dispositions du code des transports et à ses décisions. Elle a veillé en particulier à ce que la procédure d'allocation des capacités permette une affectation non discriminatoire des emplacements disponibles dans les aménagements saturés. Elle a également guidé les exploitants qui en ont exprimé le besoin dans la construction de tarifs objectifs et non discriminatoires.

Lorsque ces échanges informels entre les exploitants et les services de l'autorité ne permettent pas d'obtenir que les modalités d'accès à leurs aménagements respectent les principes de non-discrimination, d'objectivité et de transparence auxquels ils sont assujettis, l'Autorité peut être amenée à ouvrir une procédure en manquement. C'est dans ce cadre que le 15 novembre 2018, l'Autorité a décidé d'engager l'instruction d'une procédure en manquement à l'encontre de la SAGEB, exploitant du pôle multimodal de l'aéroport de Beauvais-Tillé, pour non-respect du code des transports et des

⁸² EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale.

décisions de l'Autorité en matière de règles d'accès⁸³. Par une décision du 17 janvier 2019⁸⁴, l'Autorité a mis la SAGEB en demeure de se conformer aux obligations qui lui sont imposées par le code des transports et les décisions n° 2016-101 et 2017-116 relatives aux règles d'accès.

3.2.4. Difficultés d'accès et règlements de différends

L'article L. 1263-3 du code des transports dispose notamment que toute entreprise de transport public routier de personnes peut saisir l'Autorité d'un différend dès lors qu'elle s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés aux règles et conditions d'accès à un aménagement.

Depuis l'ouverture du marché des services librement organisés en 2015, les opérateurs ont fait occasionnellement usage de cette faculté.

Le plus souvent, les difficultés rencontrées par les opérateurs dans l'accès aux aménagements ou aux services qui y sont proposés s'expriment par des contacts informels avec les services de l'Autorité. Celle-ci a ainsi été interpellée en 2018 au sujet des conditions d'accès à un guichet de vente en gare routière, ou au sujet de procédures d'allocation ne permettant pas l'utilisation optimale des capacités de certains aménagements. Elle a systématiquement pris contact avec les exploitants concernés afin de faire cesser toute pratique susceptible de porter atteinte aux principes de non-discrimination, d'objectivité ou de transparence.

Enfin, l'année 2018 a vu l'épilogue de la demande de règlement de différend introduite en janvier 2017 par la société Frethelle au sujet des règles d'accès au pôle multimodal de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Par une décision du 11 octobre 2018, la Cour d'appel de Paris a confirmé les modalités fixées par l'Autorité dans sa décision n° 2017-117⁸⁵ pour régler ce différend. En particulier, la Cour d'appel a jugé que la méthode de calcul employée par la SAGEB pour fixer son tarif d'accès n'était pas établie à partir de critères objectifs et rationnels, dans la mesure où elle conduisait à faire supporter à l'utilisateur le coût correspondant à la totalité des quais disponibles sur le pôle multimodal, alors que seule une partie d'entre eux était utilisée. C'est donc à juste titre que l'Autorité a corrigé à la baisse le tarif d'accès à cette installation.

⁸³ Cette procédure ne préjuge pas de la conformité des règles d'accès aux obligations de nature tarifaire auxquelles est assujettie la SAGEB.

⁸⁴ Décision n° 2019-001 du 17 janvier 2019 portant mise en demeure de la Société Aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de Beauvais (SAGEB) pour non-respect du code des transports et des décisions de l'Autorité n° 2016-101 relative à la structure-type des règles d'accès aux aménagements de transport routier et aux conditions de leur notification préalable et n° 2017-116 relative aux règles tarifaires, à la procédure d'allocation des capacités et à la comptabilité propre des aménagements de transport routier.

⁸⁵ Décision n° 2017-117 du 18 octobre 2017 portant règlement du différend entre la société Frethelle et la Société Aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de Beauvais (SAGEB) relatif à l'accès au pôle multimodal de l'aéroport de Beauvais – Tillé.

Les tarifs d'accès aux aménagements, une analyse descriptive

En complément du contrôle du respect du cadre de régulation des aménagements de transport routier, l'Autorité a mené en 2018 une analyse descriptive des tarifs d'accès aux aménagements régulés. En effet, bien que ces tarifs soient assujettis au respect des principes de non-discrimination, objectivité et transparence, les exploitants bénéficient en pratique d'une latitude importante pour les élaborer. Il convient donc que l'Autorité se dote des moyens de connaître et de comprendre les déterminants des choix qui sont faits par les exploitants en matière tarifaire pour pouvoir les contrôler.

Le processus d'élaboration des tarifs, encadré par les articles 18 à 32 de la décision n° 2017-116, se déroule en quatre étapes : la définition des charges considérées, la mesure des charges recouvrables, le choix d'une unité d'œuvre de tarification et la construction de la grille tarifaire.

L'examen des règles d'accès à 74 aménagements (dont 17 accessibles gratuitement), notifiés en 2018 par 52 exploitants, a permis de dégager les problématiques afférentes aux pratiques tarifaires et de proposer une grille d'analyse de l'annexe méthodologique de construction des tarifs⁸⁶.

L'analyse menée par l'Autorité montre que les charges considérées varient d'un exploitant à l'autre en fonction notamment des caractéristiques de l'aménagement. Toutefois, elles s'articulent essentiellement autour des charges de personnel (citées pour 25 aménagements), des achats et charges externes (27) et les dotations aux amortissements (13). Les exploitants d'aménagements dont les charges considérées concernent différentes activités sont tenus de tenir à jour une comptabilité propre à l'activité routière à la date du premier exercice comptable ouvert à compter du 1^{er} janvier 2018 et seront donc en mesure de présenter un exercice clos qu'au cours de l'année 2019. Dans l'attente de la mise en place d'une telle comptabilité propre, sept des neuf exploitants concernés ont précisé les clés de répartition qui sont appliquées aux charges considérées pour évaluer le montant des charges recouvrables.

Les montants des charges de fonctionnement, des recettes commerciales et des subventions publiques sont des informations relevant du secret des affaires qui n'ont pas à être rendues publiques. Toutefois, les décisions de l'Autorité assujettissent les exploitants à justifier le niveau des tarifs d'accès aux aménagements qu'ils exploitent dans les règles d'accès. Onze exploitants indiquent le pourcentage de couverture des charges par les recettes d'accès. Neuf autres exploitants présentent une méthodologie de construction des tarifs directement déduite des coûts. Le montant des tarifs est alors calculé en rapportant les charges recouvrables à une estimation de la demande exprimée en unités d'œuvre. Les unités d'œuvre retenues sont généralement le nombre de mouvements (cité pour 21 aménagements), parfois associé au temps d'occupation du quai ou, plus rarement, la surface occupée par le véhicule. La tarification en fonction du nombre de mouvements est très largement utilisée (51 aménagements).

Les exploitants ont recours à des différenciations tarifaires pour l'accès à 28 aménagements. L'article 30 de la décision n° 2017-116 prévoit que ces différenciations doivent être justifiées par des différences objectives dans l'usage des aménagements et proportionnées à ces usages. En effet, de telles différenciations peuvent représenter un risque de discrimination lorsqu'elles reposent sur la seule distinction entre services conventionnés et librement organisés. En pratique, ces différenciations tarifaires sont le plus souvent justifiées par le temps à quai, la fréquence des services ou encore la surface occupée au sol par le véhicule.

L'examen des règles d'accès mené en 2018 révèle que les échanges informels entre les services de l'Autorité et les exploitants permettent d'atteindre un niveau de qualité satisfaisant des règles d'accès au regard des dispositions légales et réglementaires. Il existe toutefois une importante

⁸⁶ La décision n° 2016-101 prévoit qu'un document méthodologique de construction des tarifs soit annexé aux règles d'accès.

hétérogénéité des pratiques de tarification. Il revient donc aux services de l'Autorité d'étudier objectivement ces pratiques en prenant en compte les caractéristiques propres à chaque aménagement. En 2019, l'Autorité évaluera les pratiques tarifaires observées au regard des principes de non-discrimination, d'objectivité et de transparence, en vue d'élaborer un processus de vérification du respect des dispositions légales et qui lui permettra de mieux accompagner les exploitants d'aménagements de transport routier dans la mise en œuvre de bonnes pratiques.

La gestion des saturations par les exploitants des aménagements saturés

L'Autorité a mené en 2018, au travers de trois études de cas, une analyse descriptive de la gestion des situations de saturation des capacités par les exploitants des aménagements saturés. En effet, les exploitants bénéficient en pratique d'une latitude importante pour élaborer des processus qui respectent des principes de non-discrimination, d'objectivité et de transparence. Il convient donc que l'Autorité se dote des moyens de connaître et de comprendre les déterminants des choix qui sont faits par les exploitants en matière de gestion des situations de saturation pour pouvoir les contrôler.

Le développement des services réguliers de transport routier de voyageurs par autocar librement organisés a donné lieu à l'émergence d'une question nouvelle pour les exploitants de gares routières et autres aménagements de transport routier : l'accueil de ces services et de leurs passagers. Interrogés sur les difficultés rencontrées dans l'accès aux aménagements de transport routier (ATR), les principaux opérateurs de services librement organisés ont indiqué que la saturation constitue le motif le plus souvent invoqué par les exploitants pour justifier un refus d'accès⁸⁷.

La saturation d'un ATR est définie dans la décision relative aux règles d'accès⁸⁸ comme « l'impossibilité à satisfaire toutes les demandes de capacités adressées par les entreprises de transport »⁸⁹. De plus, il est précisé que « [d]ans le cas où la saturation d'un aménagement de transport routier serait invoquée pour motiver le refus d'une demande d'accès, l'exploitant est en mesure de justifier [...], que le nouveau service perturberait de manière significative les conditions d'exploitation des services déjà présents »⁹⁰.

Une analyse approfondie de la faisabilité de l'accueil d'un mouvement supplémentaire, qui se ferait sans perturber de manière significative les conditions d'exploitation des services déjà présents, ne peut être réalisée qu'en tenant compte des circonstances spécifiques à chaque aménagement et à chaque demande.

Ainsi, l'Autorité a réalisé en 2018 des études de cas sur la saturation des aménagements routiers, les solutions mises en œuvre et l'articulation des besoins entre les services conventionnés et librement organisés de transport par autocar. Les gares routières de Grenoble et de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry ainsi que le Terminal Jules Verne à La Défense ont été retenus pour ces études de cas⁹¹. Ces trois aménagements ont été choisis car ils sont situés dans des zones géographiques parmi les plus desservies, qu'ils sont confrontés à des contraintes de capacité ainsi qu'à des demandes d'accès pour des services conventionnés et librement organisés. Ainsi, les modalités

⁸⁷ Les opérateurs de SLO interrogés indiquent que ces situations ont très majoritairement abouti favorablement, généralement par un léger décalage de l'horaire de passage en gare routière.

⁸⁸ Décision n° 2017-116 susmentionnée.

⁸⁹ Article 2 de la décision n° 2017-116 susmentionnée.

⁹⁰ Article 14 de la décision n° 2017-116 susmentionnée.

⁹¹ Ces études de cas ont été menées à l'occasion de visites au cours desquelles les services de l'Autorité ont pu rencontrer les différentes parties prenantes, notamment les exploitants de ces gares routières ainsi qu'un ou deux opérateurs de transport routier (distributeur et /ou transporteur).

d'accès à la gare routière de Grenoble informant sur les spécificités des aménagements confrontés à une forte demande saisonnière, celles relatives à la gare routière de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry sur les spécificités des aménagements adossés à un aéroport et celles relatives au Terminal Jules Verne, sur les spécificités des aménagements confrontés à des pics d'activités importants.

Il est proposé ci-après une courte analyse descriptive de la situation de ces trois ATR visant à illustrer la diversité des situations rencontrées, sans toutefois chercher à analyser cette diversité de manière exhaustive.

Terminal Jules Verne

Le Terminal Jules Verne (ci-après « TJV »), localisé sous le parvis de la Défense, est exploité par l'établissement public local Paris La Défense qui réunit les compétences d'aménagement et de gestion du quartier. Historiquement, ce sont des navettes d'entreprises et des services conventionnés⁹² assurant la desserte du quartier d'affaires qui accèdent au TJV. Calés sur les horaires de bureaux du quartier d'affaires, ces services induisent des périodes de pic d'activité du TJV principalement le matin et le soir. S'agissant des services librement organisés, l'offre se développe davantage en heures creuses et en fin de semaine, en d'autres termes, sur des créneaux complémentaires à celui des navettes entreprises et des services conventionnés. **La complémentarité des besoins a permis l'accueil de ces services dans un environnement a priori très contraint.**

Gare routière de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry

La société Aéroports de Lyon (ci-après « ADL ») est concessionnaire des aéroports de Lyon Saint-Exupéry et de Bron, appartenant au domaine public de l'Etat. A ce titre, ADL est exploitant de la gare routière de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry, seul aménagement permettant la desserte des services routiers interurbains.

En 2014, ADL a engagé des travaux d'agrandissement du Terminal 1 de l'aéroport. Dans ce contexte, il a été décidé de déménager la gare routière au niveau de ce Terminal. Les travaux de la gare routière ont démarré en mars 2017. Durant la phase de transition, alors que l'ancienne gare routière avait dû être fermée et que seuls 6 des 19 quais de la nouvelle gare étaient livrés, ADL a connu une période de saturation. **La solution transitoire retenue pour l'accueil des services librement organisés a été l'utilisation d'emplacements aménagés devant la gare TGV à proximité immédiate de la gare routière.**

Les transporteurs routiers qui desservent l'aéroport définissent leurs programmations en tenant compte de celles des compagnies aériennes. Les demandes d'accès à la gare routière évoluent ainsi d'une saison IATA⁹³ à une autre. **Les pics de demandes d'accès à la gare routière sont corrélés au pic d'activité de la plateforme aéroportuaire⁹⁴.**

Gare routière de Grenoble

La gare routière de Grenoble, adossée à la gare ferroviaire SNCF, est exploitée par le Département de l'Isère par délégation de compétence de la Région Auvergne Rhône-Alpes. Les week-ends de la saison hivernale sont les périodes de très forte affluence. A l'offre annuelle s'ajoute en effet l'offre

⁹² Les services opérés par la RATP ne desservent pas le TJV, la RATP exploitant la gare routière attenante de Caldo Miro.

⁹³ L'Association internationale du transport aérien, en abrégé AITA (en anglais International Air Transport Association, IATA), est une organisation commerciale regroupant près de 300 compagnies aériennes.

⁹⁴ ADL recommande aux opérateurs de programmer un autocar une heure après l'atterrissage d'un vol, ou encore de programmer une arrivée sur la plateforme 1H30 avant le départ d'un vol national et 2h30 avant le départ d'un vol international.

saisonniers, qu'elle soit conventionnée (réseau Transaltitude), librement organisée ou occasionnelle. Tous ces services sont principalement destinés aux vacanciers qui séjournent dans les stations de sports d'hiver. De plus, les services conventionnés du réseau Transaltitude ainsi que les services occasionnels s'adaptent notamment aux horaires du transport ferroviaire. Dans le cas d'espèce, les besoins capacitaires des services de toute nature, se portent principalement sur les mêmes périodes. Si une demande ne peut être honorée, le gestionnaire de la gare routière se rapproche de l'opérateur du service de transport pour trouver une solution alternative (adaptation horaire). A ce jour, cette méthode permet de répondre favorablement à l'ensemble des demandes de desserte de l'aménagement.

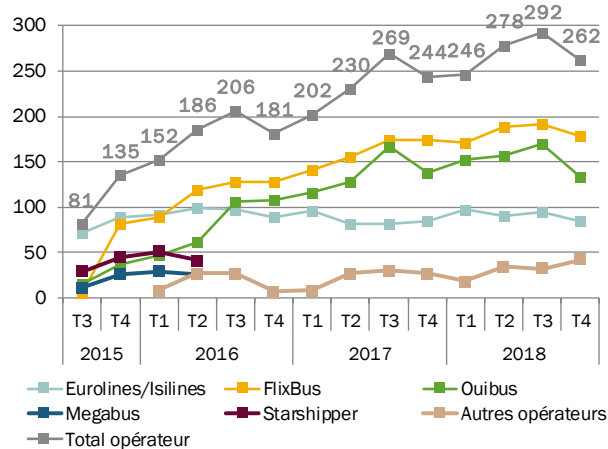
Ainsi, alors que dans le cas du TJV la différence des besoins de la clientèle visée a permis le positionnement de l'offre des services librement organisés en dehors des horaires de très grande affluence occasionnés par les services conventionnés et les navettes entreprises, la situation est toute autre à l'Aéroport de Lyon-Saint Exupéry où la quasi-totalité des voyageurs par autocar sont en correspondance avec un service de transport aérien. Enfin, dans le cas de la gare routière de Grenoble, les besoins capacitaires saisonniers des services de toutes natures (conventionnés, librement organisés et occasionnels) se portent principalement sur les mêmes périodes (les samedis d'hiver en particulier).

Ces 3 études de cas montrent la diversité des situations et la nécessité de les appréhender individuellement.

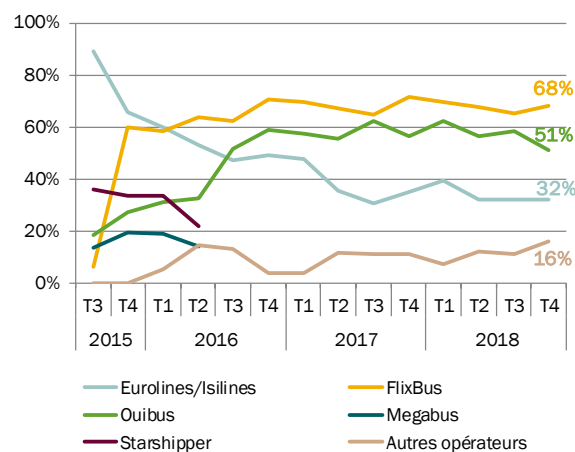
Annexe 1	77
La couverture du territoire par les SLO	
Annexe 2	78
Caractéristiques des villes desservies par les SLO	
Annexe 3	79
Les destinations directes au départ des villes desservies	
Annexe 4	80
Part des villes desservies sur les quatre trimestres	
Annexe 5	81
Cartographie des aéroports desservis en 2018	
Annexe 6	82
Caractéristiques de l'offre de liaisons	
Annexe 7	83
Fréquence quotidienne	
Annexe 8	85
Distance parcourue par les autocars	
Annexe 9	86
Caractéristiques de la demande	
Annexe 10	87
Evolution trimestrielle des recettes	
Annexe 11	88
Fiches régionales	

Annexe 1 – La couverture du territoire par les SLO

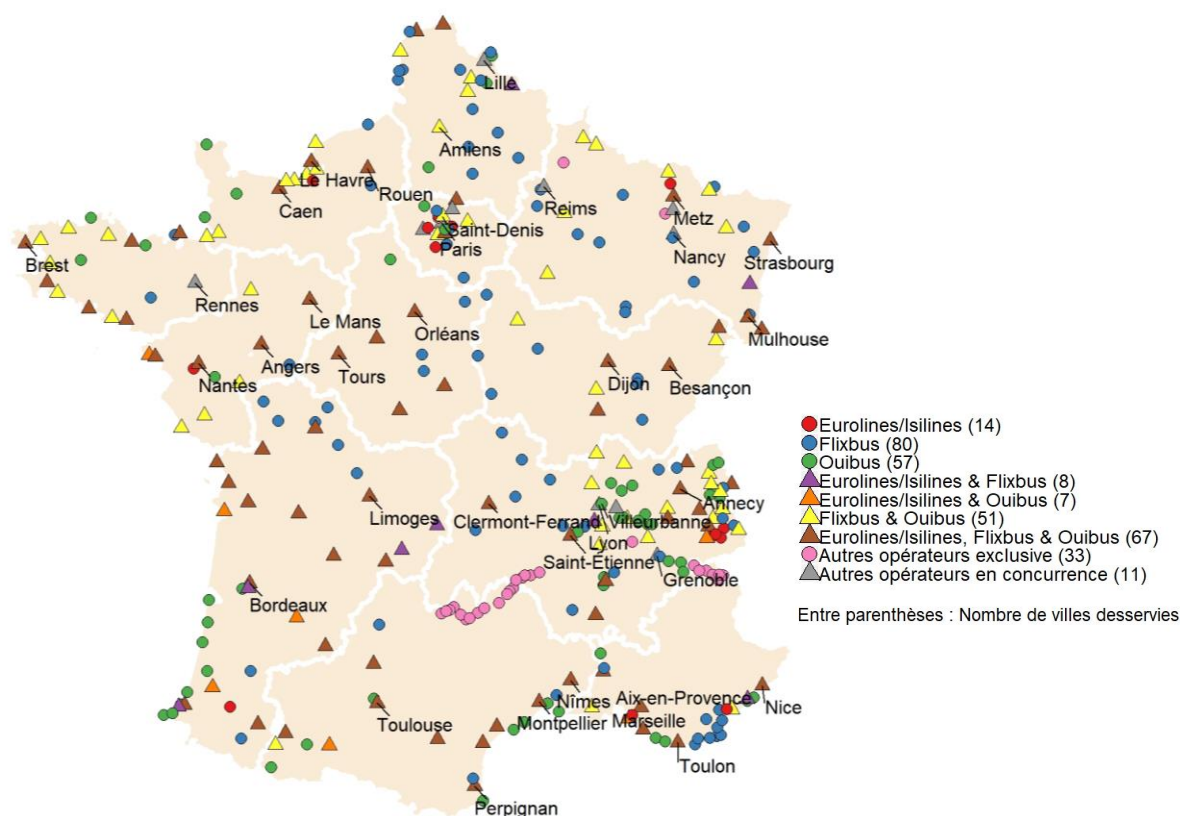
Annexe 1.1 – Nombre de villes desservies par opérateur



Annexe 1.2 – Taux de couverture du réseau par opérateur



Annexe 1.3 – Carte des villes desservies en 2018 par les autocars SLO



Annexe 2 – Caractéristiques des villes desservies par les SLO

Annexe 2.1 – Répartition des villes desservies selon la population communale

Population communale	Nombre de villes desservies (% des villes desservies)				Part des communes 2018
	2015	2016	2017	2018	
Moins de 10 000	25 (19%)	82 (35%)	99 (33%)	115 (35%)	0,3%
Entre 10 000 et 50 000	49 (36%)	89 (38%)	127 (42%)	136 (41%)	15%
Entre 50 000 et 100 000	27 (20%)	31 (13%)	40 (13%)	41 (13%)	46%
Entre 100 000 et 400 000	30 (22%)	30 (13%)	32 (11%)	32 (10%)	84%
Plus de 400 000	4 (3%)	4 (2%)	4 (1%)	4 (1%)	100%
Total	135 (100%)	236 (100%)	302 (100%)	328 (100%)	1%
Taille moyenne des villes desservies par les SLO	93 212	58 849	52 183	49 161	

Note de lecture : parmi les 328 communes desservies en 2018 par l'ensemble des opérateurs, 115 (35 %) comptent moins de 10 000 habitants. La population moyenne de l'ensemble des communes desservie en 2018 est de 49 161 habitants. En 2018, seulement 1 % des communes de France sont desservies par un SLO, mais pour les communes comptant entre 100 000 et 400 000 habitants, 84% d'entre eux le sont.

Annexe 2.2 – Evolution du nombre de villes desservies par les SLO selon le type de communes

Type de communes	Nombre de villes desservies			
	2015	2016	2017	2018
Communes classées en zone de montagne ⁹⁵	22	62	70	74
Communes classées en loi littoral ⁹⁶	25	49	69	72
Préfectures régionales et départementales	60	67	72	73
Sous-préfectures	37	56	69	73
Communes disposant d'une gare ferroviaire	123	178	217	231

Note de lecture : parmi les 328 communes desservies en 2018, 74 sont des communes classées en zone de montagne, 72 sont classées en loi littoral, 73 sont des préfectures de région et/ou de département, 73 sont des sous-préfectures et 231 disposent d'une gare ferroviaire.

Annexe 2.3 – Nombre moyen de mouvements quotidiens et de destinations selon la population communale⁹⁷

Population communale	Nombre moyen de mouvements quotidiens				Nombre moyen de destinations			
	2015	2016	2017	2018	2015	2016	2017	2018
Moins de 10 000	1,6	2,5	4,4	4,1	4,1	7,3	7,6	7,9
Entre 10 000 et 50 000	4,1	4,9	3,7	4,8	5,5	7,4	7,7	9,3
Entre 50 000 et 100 000	5,7	11,0	7,8	9,9	9,3	14,0	13,4	17,0
Entre 100 000 et 400 000	17,0	38,6	29,5	36,2	16,2	26,5	29,8	36,1
Plus de 400 000	84,8	183,1	158,5	182,8	48,8	86,0	110,3	119,3
Total	9,2	12,1	9,2	10,4	9,6	12,0	12,1	13,7

Note de lecture : 4,1 mouvements quotidiens d'autocars ont en moyenne été enregistrés en 2018 dans les communes de moins de 10 000 habitants desservies par un SLO contre près de 183 dans les villes de plus de 400 000 habitants. En moyenne, 7,9 destinations sont accessibles au départ des communes de moins de 10 000 habitants.

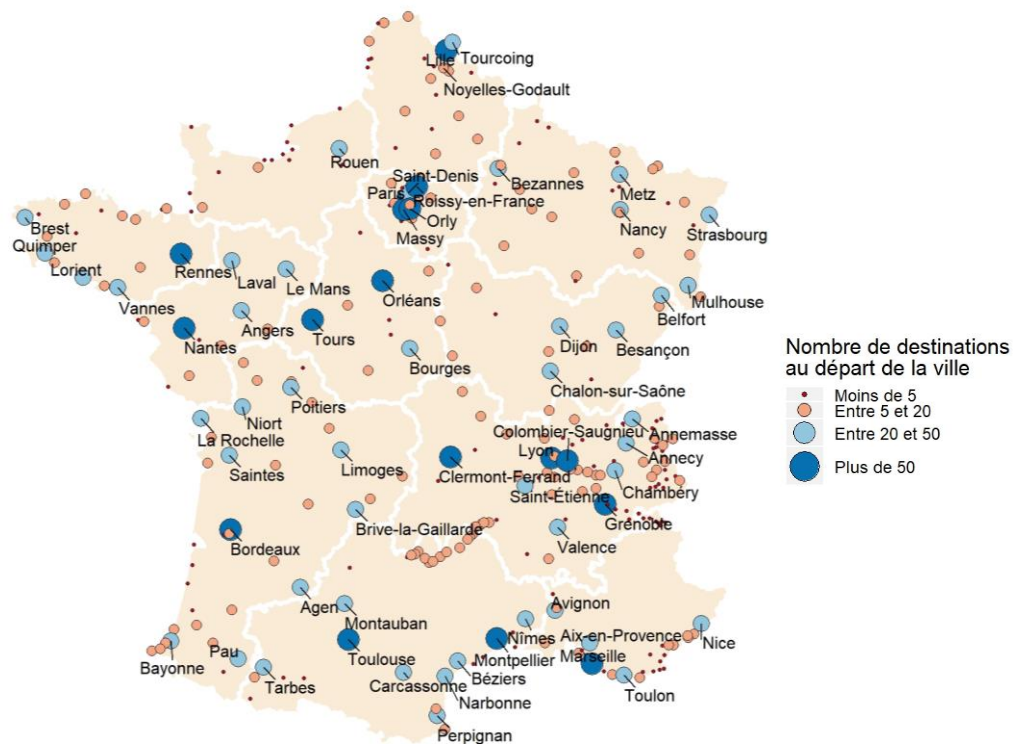
⁹⁵ Source : CGET / DGCL / MAAF

⁹⁶ Source : DGALN

⁹⁷ Source : INSEE – Recensement de la population (2016)

Annexe 3 – Les destinations directes au départ des villes desservies

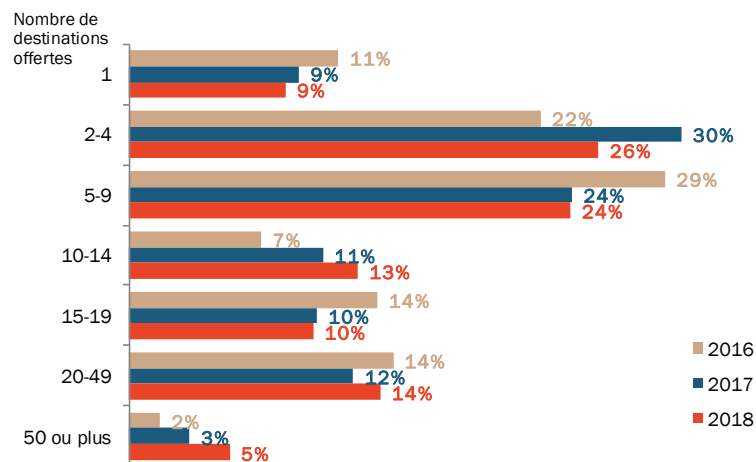
Annexe 3.1 – Nombre de destinations directes au départ de chacune des villes desservies en 2018



Annexe 3.2 – Top 10 des villes desservies en nombre de destinations offertes en 2018

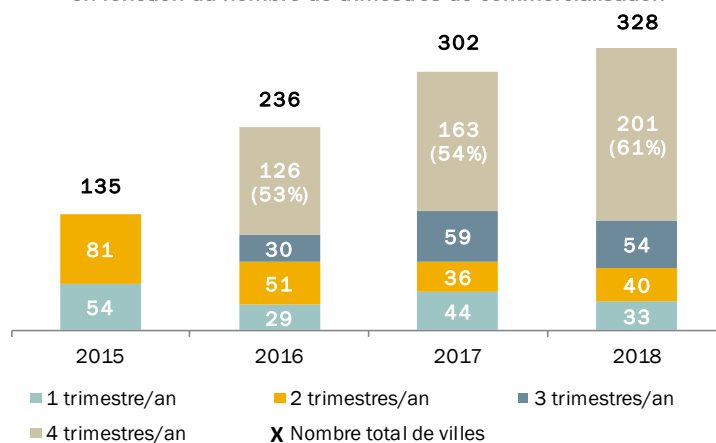
Ville	Nombre moyen de destinations offertes		Nombre moyen de trajets quotidiens en 2018
	2018	2017	
Paris	234	206	432
Lyon	114	113	145
Roissy-en-France	83	56	88
Orly	76	42	45
Toulouse	72	65	69
Bordeaux	70	59	79
Grenoble	64	54	115
Massy	59	42	23
Lille	58	40	85
Tours	57	48	46

**Annexe 3.3 – Répartition des villes desservies par les SLO
selon le nombre de destinations offertes au moins une fois dans l'année**



Annexe 4 – Part des villes desservies sur les quatre trimestres

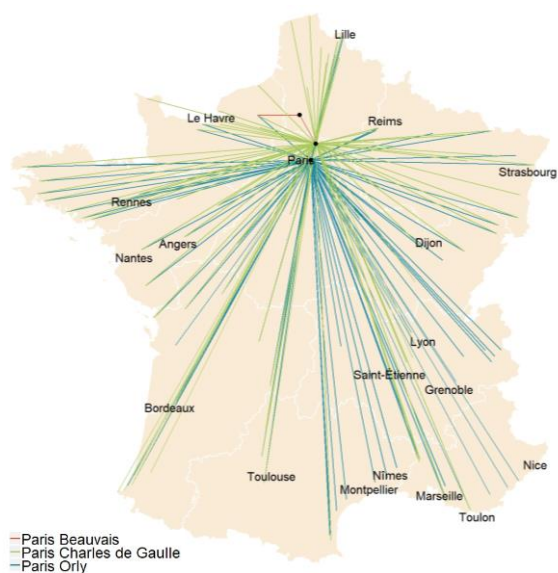
**Annexe 4.1 – Répartition des villes desservies
en fonction du nombre de trimestres de commercialisation**



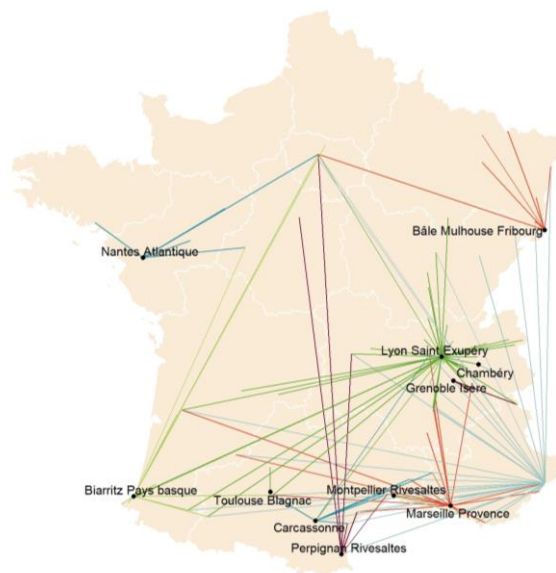
Note de lecture : parmi les 328 communes desservies en 2018, 201 (61 %) l'ont été sur l'ensemble des trimestres de l'année, 54 sur trois trimestres, 40 sur deux trimestres et 33 sur un seul trimestre.

Annexe 5 – Cartographie des aéroports desservis en 2018

Annexe 5.1 – Liaisons depuis/vers les aéroports de Paris

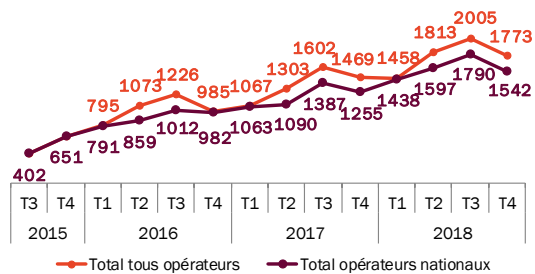


Annexe 5.2 – Liaisons depuis/vers les aéroports de Province

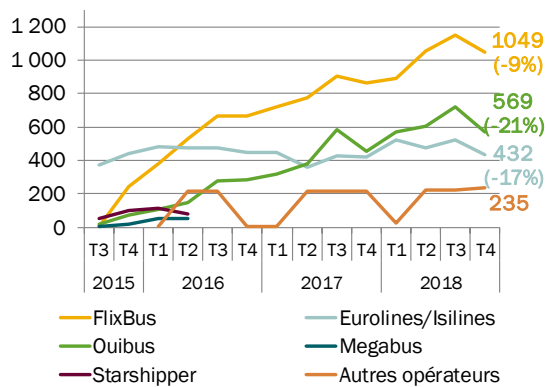


Annexe 6 – Caractéristiques de l'offre de liaisons

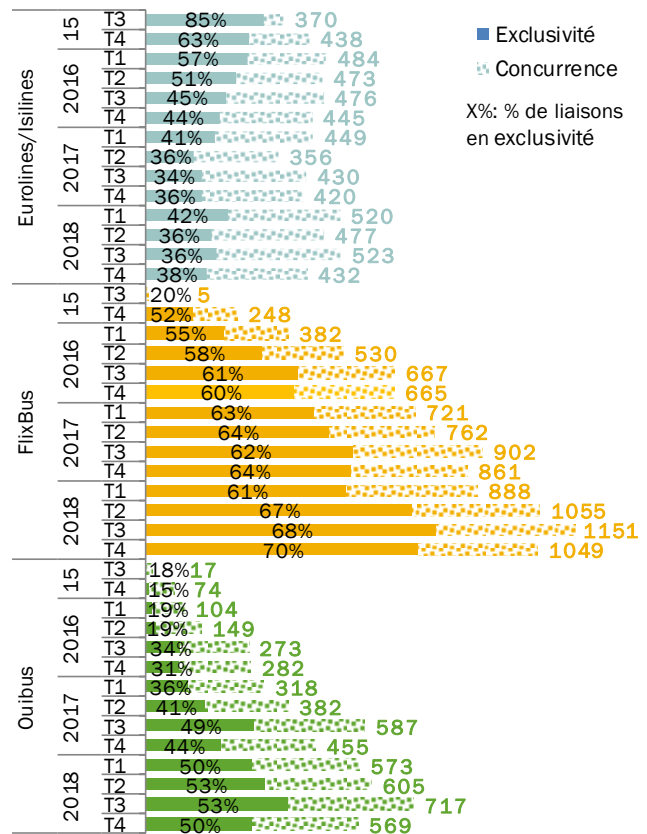
Annexe 6.1 – Evolution trimestrielle du nombre de liaisons opérées



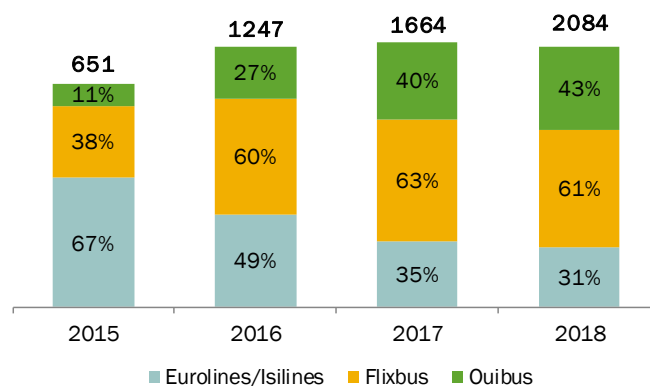
Annexe 6.2 – Nombre de liaisons commercialisées par opérateur et évolution trimestrielle (T/T-1)



Annexe 6.3 – Nombre de liaisons commercialisées (dont en concurrence/en exclusivité) par les trois principaux opérateurs

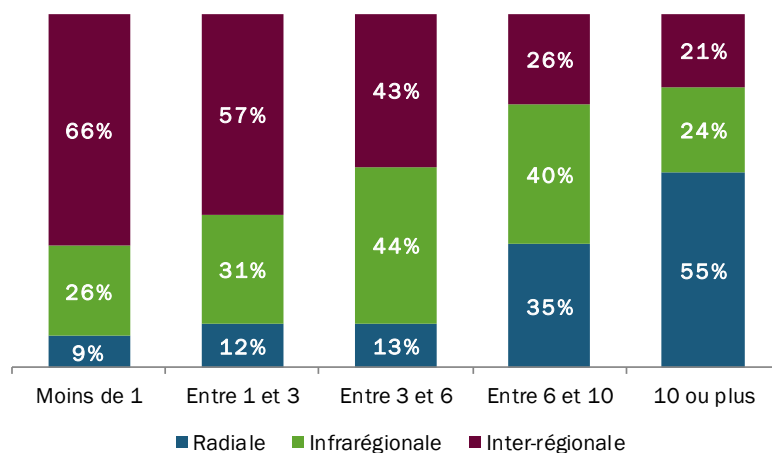


Annexe 6.4 – Taux de couverture du nombre total de liaisons par opérateur

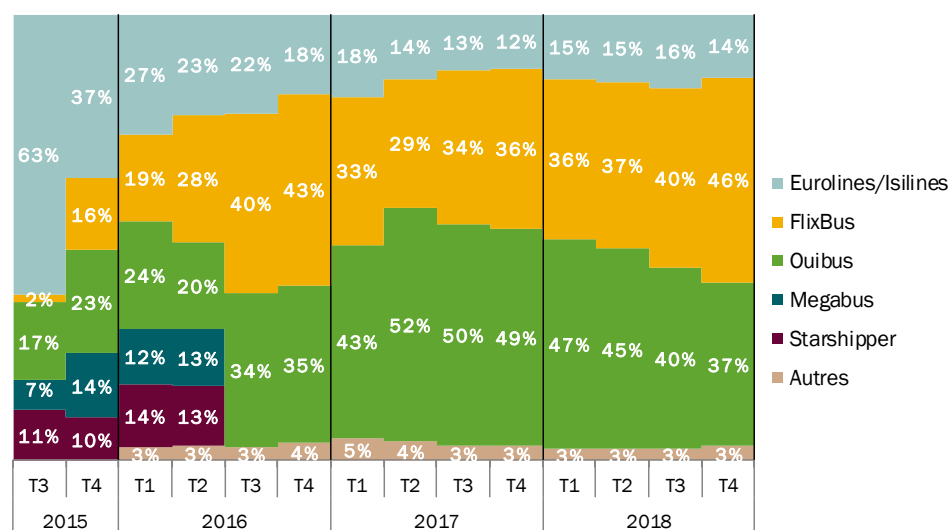


Annexe 7 – Fréquence quotidienne

Annexe 7.1 – Répartition des liaisons en 2018
selon leur nature et leur fréquence (en nombre d'allers-retours quotidiens)



Annexe 7.2 – Part des opérateurs dans le nombre total de départs quotidiens



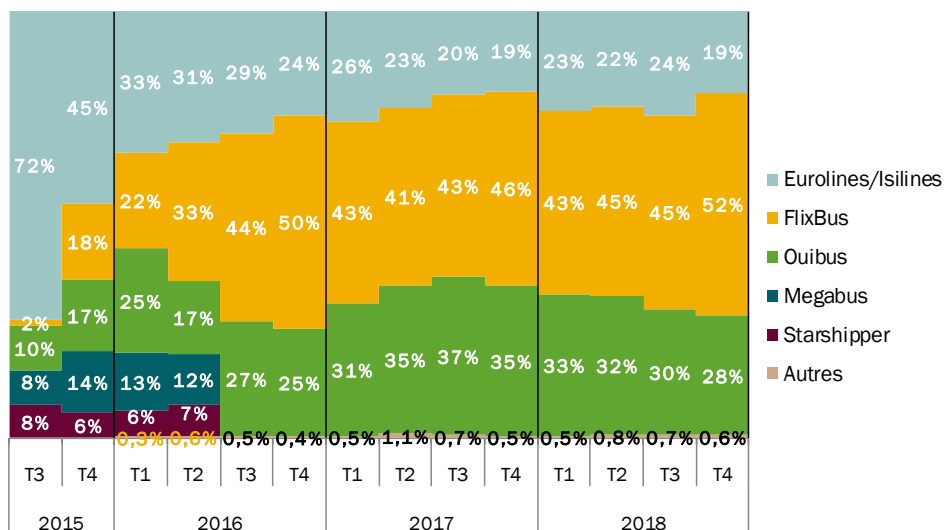
Annexe 7.3 – Liaisons les plus cadencées
(au moins 10 allers-retours par jour)

Liaison	Nombre d'allers-retours quotidiens		Evolution A/A-1
	2018	2017	
Lille_Paris	39	28	+11
Grenoble_Aéroport de Lyon-Saint-Exupéry	31	19	+12
Lyon_Paris	26	25	+1
Grenoble_Lyon	20	13	+7
Tours_Paris	20	16	+4
Orléans_Paris	19	14	+6
Lille_Aéroport Paris-Charles-de-Gaulle	19	14	+4
Nice_Marseille	18	13	+6
Marseille_Montpellier	18	11	+7
Bordeaux_Paris	17	16	+1
Paris_Rouen	16	16	0
Paris_Aéroport Paris-Charles-de-Gaulle	16	NC ⁹⁸	NC
Toulouse_Bordeaux	14	13	+1
Le Mans_Paris	13	12	+2
Paris_Aéroport Paris-Orly	13	NC	NC
Strasbourg_Paris	13	13	0
Clermont-Ferrand_Lyon	13	12	+1
Bayonne_Paris	12	NC	NC
Bordeaux_Bayonne	12	NC	NC
Marseille_Nîmes	12	NC	NC
Dijon_Paris	11	10	+1
Rennes_Paris	11	10	+1
Angers_Paris	11	NC	NC
Rennes_Nantes	11	NC	NC
Bordeaux_Tours	11	NC	NC
Nantes_Paris	11	NC	NC
Strasbourg_Mulhouse	10	NC	NC
Paris_Le Havre	10	NC	NC

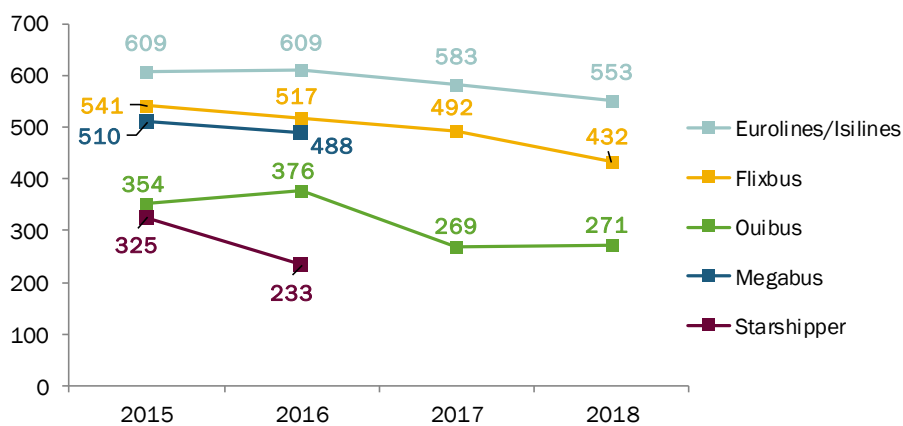
⁹⁸ Non commercialisée en 2017

Annexe 8 – Distance parcourue par les autocars

Annexe 8.1 – Part de chaque opérateur dans l'offre en autocars.km

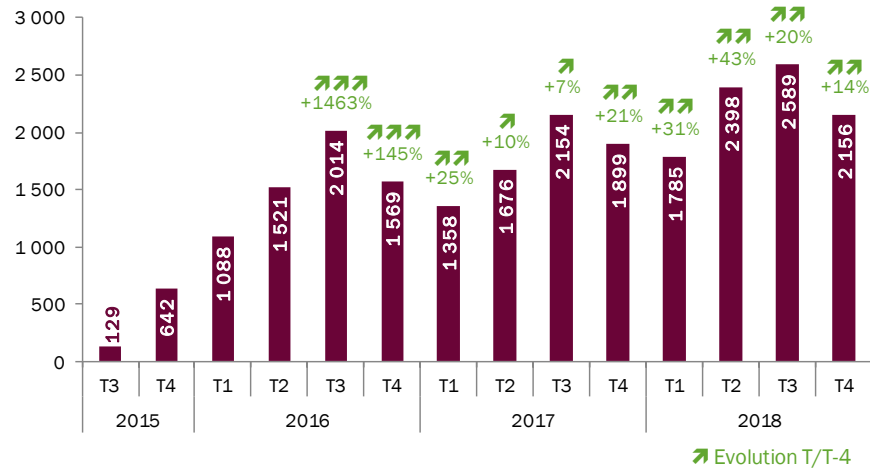


Annexe 8.2 – Longueur moyenne des lignes (en km) par opérateur en 2018

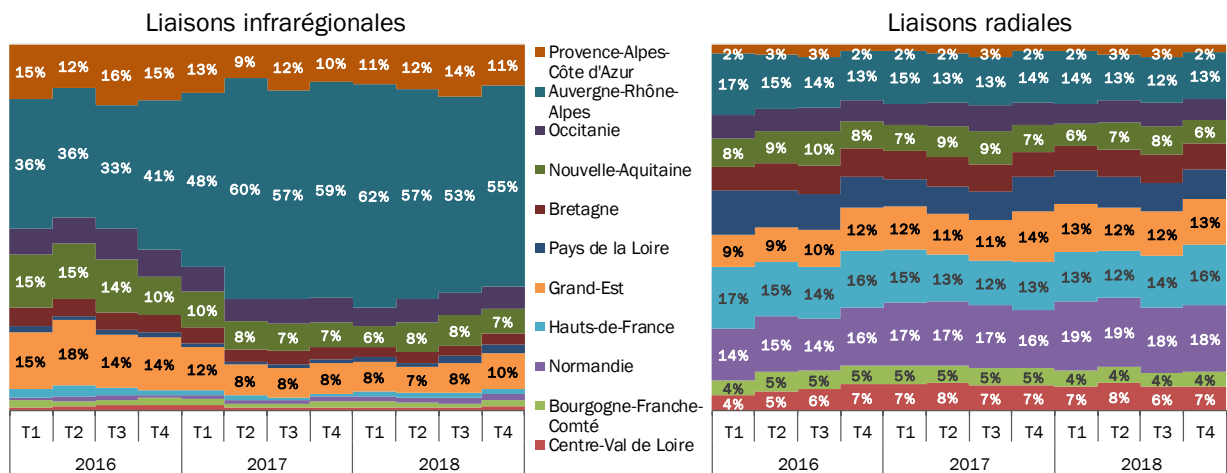


Annexe 9 – Caractéristiques de la demande

Annexe 9.1 – Evolution trimestrielle du nombre de passagers transportés (en milliers)
et évolution annuelle en pourcentage (T/T-4)

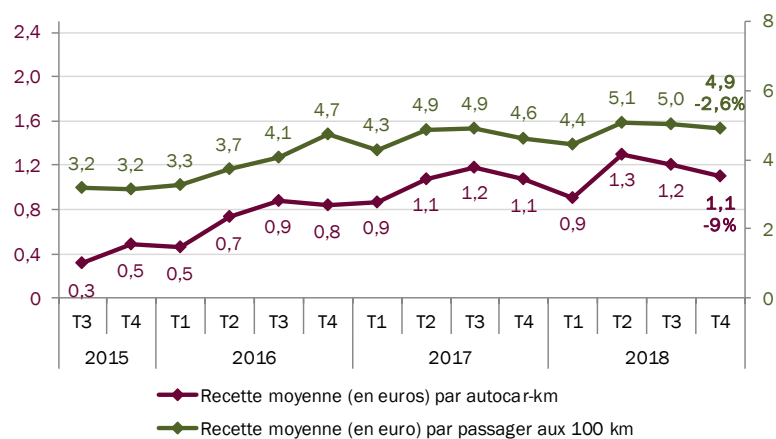


Annexe 9.2 – Répartition de la fréquentation trimestrielle par région



Annexe 10 – Evolution trimestrielle des recettes

Annexe 10.1 – Evolution trimestrielle des recettes (en euros) par passager aux 100 km et par autocar.km (évolution T/T-1)



Auvergne-Rhône-Alpes

Données socio-économiques

		Région	France métropolitaine			Région	France métropolitaine
Démographie	Population	7 877 698	63 973 538	Economie	PIB (millions d'euros)	250 120	2 143 641
	Superficie (km²)	69 711	535 261		% d'actifs	47,1%	48,1%
	Densité (habitants/km²)	113	120		Taux de chômage	9,1%	9,9%
	Nombre de communes	4 133	35 756	Tourisme	Nombre de chambres d'hôtels	86 525	628 748
	... dont de plus de 100 000 habitants	6	41		% des logements étant des résidences secondaires	11,7%	9,5%
Caractéristiques des ménages	Taille moyenne des ménages	2,23	2,23		Nombre de nuitées hôtelières	23 745	206 663
	% de ménages propriétaires de leur logement	58,8%	57,6%				
	Revenu médian par unité de consommation	21 231	245 262				

Infrastructures de transport et accès aux services de transport

		Région	Moyenne de l'ensemble des régions			Région	Moyenne de l'ensemble des régions
Infrastructures	Km de réseau routier	150 426	89 147	Accès aux services de transport	Nombre de communes desservies par un service de transport ...	882	1 023
	... dont autoroutes (%)	1,1%	1,2%		... routier conventionné	71	25
	Km de réseau ferré (lignes)	3 567	2 349		... routier librement organisé (SLO)	290	194
	... dont LGV (%)	7,7%	9,2%		... ferroviaire conventionné	28	15
					... ferroviaire commercial	4	3
					... aérien		

Services de transport routier librement organisé desservant la région

		Nombre de liaisons	Nombre de passagers (en milliers)			Nombre moyen de trajets quotidiens	Nombre de passagers (en milliers)
Liaisons SLO	... totales	594	2 566	En fréquentation	Top 3 des liaisons Infrarégionales		
	... dont infrarégionales	29%	48,1%		Aéroport de Lyon_Grenoble	62,1	> 338,2
	... dont inter-régionales	64%	30,7%		Grenoble_Lyon	39,3	255
	... dont radiales	7%	21,2%		Clermont-Ferrand_Lyon	25,1	[100; 200]
	... dont liaisons inférieures à 100 km	16%	19,6%				

Concurrence entre les services de transport routier librement organisé et ...

... un service conventionné				... un service commercial			
Cartographie des liaisons opérées par un SLO et par un service conventionné.				Cartographie des liaisons opérées par un SLO et par un service commercial.			
		Région	Moyenne de l'ensemble des régions			Région	Moyenne de l'ensemble des régions
... un service conventionné	Nombre de liaisons	94	54	... un service commercial	Nombre de liaisons	284	153
	Nombre de passagers SLO (en milliers)	1 254	805		Nombre de passagers SLO (en milliers)	2 417	1 219

Sources de données

Population, Activité, Ménages, Logements : Insee, Recensement de la population 2015
Hôtels et nuitées hôtelières : Direction Générale des Entreprises, Mémento du tourisme 2018
Revenu : Insee, Ménages fiscaux et revenu disponible en 2015 : comparaisons régionales
Réseau routier : Insee, Réseau routier au 31 décembre 2015 : comparaisons départementales
Réseau ferré : SNCF Réseau au 31/12/2018
PIB : Insee 2015

Traitements ARAFER



Annexe 11 - Fiches régionales

Bourgogne-Franche-Comté

Données socio-économiques

		Région	France métropolitaine			Région	France métropolitaine
Démographie	Population	2 820 940	63 973 538	Economie	PIB (millions d'euros)	73 942	2 143 641
	Superficie (km²)	47 783	535 261		% d'actifs	45,3%	48,1%
	Densité (habitants/km²)	59	120		Taux de chômage	9,6%	9,9%
	Nombre de communes	3 777	35 756	Tourisme	Nombre de chambres d'hôtels	24 411	628 748
	... dont de plus de 100 000 habitants	2	41		% des logements étant des résidences secondaires	7,6%	9,5%
Caractéristiques des ménages	Taille moyenne des ménages	2,16	2,23		Nombre de nuitées hôtelières	7 263	206 663
	% de ménages propriétaires de leur logement	63,0%	57,6%				
	Revenu médian par unité de consommation	20 340	245 262				

Infrastructures de transport et accès aux services de transport

		Région	Moyenne de l'ensemble des régions			Région	Moyenne de l'ensemble des régions
Infrastructures	Km de réseau routier	80 249	89 147	Nombre de communes desservies par un service de transport ...			
	... dont autoroutes (%)	1,1%	1,2%	Accès aux services de transport	... routier conventionné	1 081	1 023
	Km de réseau ferré (lignes)	2 521	2 349		... routier librement organisé (SLO)	15	25
	... dont LGV (%)	18,2%	9,2%		... ferroviaire conventionné	189	194
					... ferroviaire commercial	13	15
					... aérien	1	3

Services de transport routier librement organisé desservant la région

		Nombre de liaisons	Nombre de passagers (en milliers)			Nombre moyen de trajets quotidiens	Nombre de passagers (en milliers)
Liaisons SLO	... totales	196	364	Top 3 des liaisons Infrarégionales			
	... dont infrarégionales	11%	8,3%	En fréquentation	Auxerre_Dijon	11,7	[20; 50]
	... dont inter-régionales	81%	43,9%		Dijon_Lons-le-Saunier	6,4	[2; 5]
	... dont radiales	8%	47,8%		Chalon-sur-Saône_Dijon	4,1	< 1
	... dont liaisons inférieures à 100 km	5%	1,8%				

Concurrence entre les services de transport routier librement organisé et ...

... un service conventionné				... un service commercial			
Cartographie des liaisons opérées par un SLO et par un service conventionné				Cartographie des liaisons opérées par un SLO et par un service commercial			
		Région	Moyenne de l'ensemble des régions			Région	Moyenne de l'ensemble des régions
... un service conventionné	Nombre de liaisons	32	54	... un service commercial	Nombre de liaisons	105	153
	Nombre de passagers SLO (en milliers)	259	805		Nombre de passagers SLO (en milliers)	337	1 219

Sources de données

Population, Activité, Ménages, Logements : Insee, Recensement de la population 2015
Hôtels et nuitées hôtelières : Direction Générale des Entreprises, Mémento du tourisme 2018
Revenu : Insee, Ménages fiscaux et revenu disponible en 2015 : comparaisons régionales
Réseau routier : Insee, Réseau routier au 31 décembre 2015 : comparaisons départementales
Réseau ferré : SNCF Réseau au 31/12/2018
PIB : Insee 2015

Traitements ARAFER



Annexe 11 - Fiches régionales

Bretagne

Données socio-économiques

		Région	France métropolitaine			Région	France métropolitaine
Démographie	Population	3 293 850	63 973 538	Economie	PIB (millions d'euros)	91 910	2 143 641
	Superficie (km²)	27 208	535 261		% d'actifs	44,9%	48,1%
	Densité (habitants/km²)	121	120		Taux de chômage	8,8%	9,9%
	Nombre de communes	1 250	35 756	Tourisme	Nombre de chambres d'hôtels	26 927	628 748
	... dont de plus de 100 000 habitants	2	41		% des logements étant des résidences secondaires	13,0%	9,5%
Caractéristiques des ménages	Taille moyenne des ménages	2,16	2,23		Nombre de nuitées hôtelières	7 943	206 663
	% de ménages propriétaires de leur logement	66,3%	57,6%				
	Revenu médian par unité de consommation	20 511	245 262				

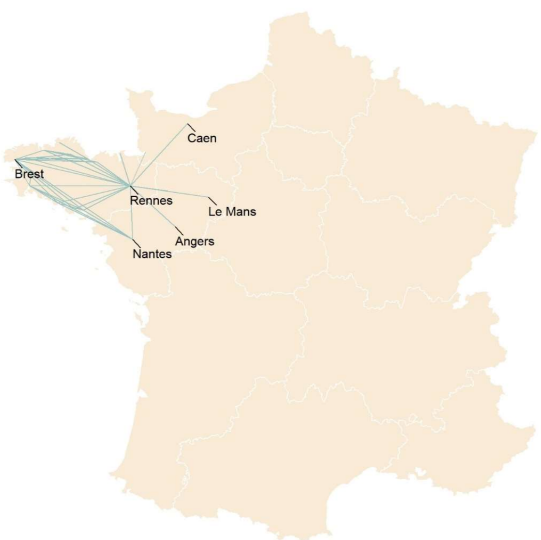
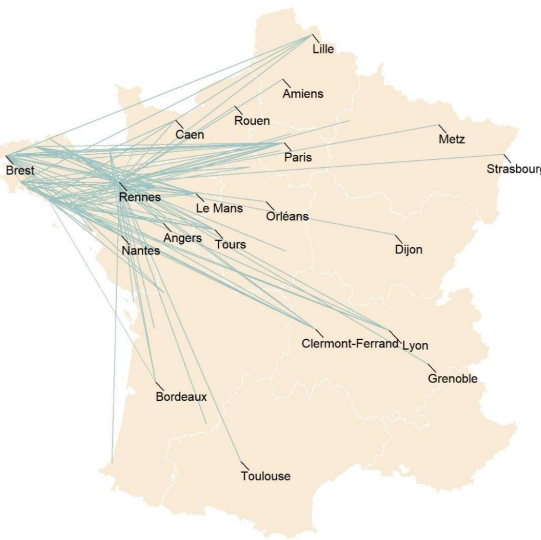
Infrastructures de transport et accès aux services de transport

		Région	Moyenne de l'ensemble des régions			Région	Moyenne de l'ensemble des régions
Infrastructures	Km de réseau routier	72 693	89 147	Nombre de communes desservies par un service de transport ...			
	... dont autoroutes (%)	0,1%	1,2%	Accès aux services de transport	... routier conventionné	505	1 023
	Km de réseau ferré (lignes)	1 171	2 349		... routier librement organisé (SLO)	18	25
	... dont LGV (%)	4,1%	9,2%		... ferroviaire conventionné	112	194
					... ferroviaire commercial	19	15
					... aérien	4	3

Services de transport routier librement organisé desservant la région

		Nombre de liaisons	Nombre de passagers (en milliers)			Nombre moyen de trajets quotidiens	Nombre de passagers (en milliers)
Liaisons SLO	... totales	229	709	Top 3 des liaisons Infrarégionales			
	... dont infrarégionales	18%	9,2%	En fréquentation	Brest_Lorient	11,2	14
	... dont inter-régionales	74%	47,1%		Lorient_Rennes	4,8	[5; 10]
	... dont radiales	7%	43,7%		Brest_Rennes	5,5	[5; 10]
	... dont liaisons inférieures à 100 km	6%	2,0%				

Concurrence entre les services de transport routier librement organisé et ...

... un service conventionné				... un service commercial			
Cartographie des liaisons opérées par un SLO et par un service conventionné. 				Cartographie des liaisons opérées par un SLO et par un service commercial. 			
		Région	Moyenne de l'ensemble des régions			Région	Moyenne de l'ensemble des régions
... un service conventionné	Nombre de liaisons	41	54	... un service commercial	Nombre de liaisons	123	153
	Nombre de passagers SLO (en milliers)	270	805		Nombre de passagers SLO (en milliers)	682	1 219

Sources de données

Population, Activité, Ménages, Logements : Insee, Recensement de la population 2015
Hôtels et nuitées hôtelières : Direction Générale des Entreprises, Mémento du tourisme 2018
Revenu : Insee, Ménages fiscaux et revenu disponible en 2015 : comparaisons régionales
Réseau routier : Insee, Réseau routier au 31 décembre 2015 : comparaisons départementales
Réseau ferré : SNCF Réseau au 31/12/2018
PIB : Insee 2015

Traitements ARAFER



Annexe 11 - Fiches régionales

Centre-Val de Loire

Données socio-économiques

		Région	France métropolitaine			Région	France métropolitaine
Démographie	Population	2 578 592	63 973 538	Economie	PIB (millions d'euros)	70 355	2 143 641
	Superficie (km²)	39 151	535 261		% d'actifs	45,6%	48,1%
	Densité (habitants/km²)	66	120		Taux de chômage	9,7%	9,9%
	Nombre de communes	1 811	35 756	Tourisme	Nombre de chambres d'hôtels	20 271	628 748
	... dont de plus de 100 000 habitants	3	41		% des logements étant des résidences secondaires	6,3%	9,5%
Caractéristiques des ménages	Taille moyenne des ménages	2,20	2,23		Nombre de nuitées hotelières	5 962	206 663
	% de ménages propriétaires de leur logement	64,0%	57,6%				
	Revenu médian par unité de consommation	20 494	245 262				

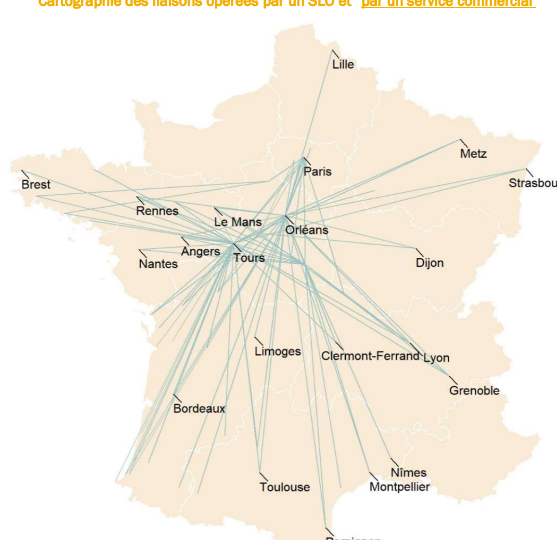
Infrastructures de transport et accès aux services de transport

		Région	Moyenne de l'ensemble des régions			Région	Moyenne de l'ensemble des régions
Infrastructures	Km de réseau routier	68 238	89 147	Accès aux services de transport	Nombre de communes desservies par un service de transport ...		
	... dont autoroutes (%)	1,4%	1,2%		... routier conventionné	1 143	1 023
	Km de réseau ferré (lignes)	2 051	2 349		... routier librement organisé (SLO)	9	25
	... dont LGV (%)	12,2%	9,2%		... ferroviaire conventionné	147	194
					... ferroviaire commercial	3	15
					... aérien	1	3

Services de transport routier librement organisé desservant la région

		Nombre de liaisons	Nombre de passagers (en milliers)			Nombre moyen de trajets quotidiens	Nombre de passagers (en milliers)
Liaisons SLO	... totales	168	444	En fréquentation	Top 3 des liaisons Infrarégionales		
	... dont infrarégionales	4%	4,5%		Orléans_Tours	15,7	14
	... dont inter-régionales	91%	30,3%		Châteauroux_Orléans	4,6	[2; 5]
	... dont radiales	5%	65,2%		Bourges_Tours	2,1	[1; 2]
	... dont liaisons inférieures à 100 km	2%	0,1%				

Concurrence entre les services de transport routier librement organisé et ...

... un service conventionné				... un service commercial			
Cartographie des liaisons opérées par un SLO et par un service conventionné				Cartographie des liaisons opérées par un SLO et par un service commercial			
							
		Région	Moyenne de l'ensemble des régions			Région	Moyenne de l'ensemble des régions
... un service conventionné	Nombre de liaisons	35	54	... un service commercial	Nombre de liaisons	97	153
	Nombre de passagers SLO (en milliers)	345	805		Nombre de passagers SLO (en milliers)	394	1 219

Sources de données

Population, Activité, Ménages, Logements : Insee, Recensement de la population 2015
Hôtels et nuitées hotelières : Direction Générale des Entreprises, Mémento du tourisme 2018
Revenu : Insee, Ménages fiscaux et revenu disponible en 2015 : comparaisons régionales
Réseau routier : Insee, Réseau routier au 31 décembre 2015 : comparaisons départementales
Réseau ferré : SNCF Réseau au 31/12/2018
PIB : Insee 2015

Traitements ARAFER



Annexe 11 - Fiches régionales

Grand Est

Données socio-économiques

		Région	France métropolitaine			Région	France métropolitaine
Démographie	Population	5 559 051	63 973 538	Economie	PIB (millions d'euros)	152 170	2 143 641
	Superficie (km²)	57 441	535 261		% d'actifs	46,8%	48,1%
	Densité (habitants/km²)	97	120		Taux de chômage	10,4%	9,9%
	Nombre de communes	5 152	35 756	Tourisme	Nombre de chambres d'hôtels	44 675	628 748
	... dont de plus de 100 000 habitants	6	41		% des logements étant des résidences secondaires	3,3%	9,5%
Caractéristiques des ménages	Taille moyenne des ménages	2,23	2,23		Nombre de nuitées hôtelières	14 296	206 663
	% de ménages propriétaires de leur logement	58,6%	57,6%				
	Revenu médian par unité de consommation	20 502	245 262				

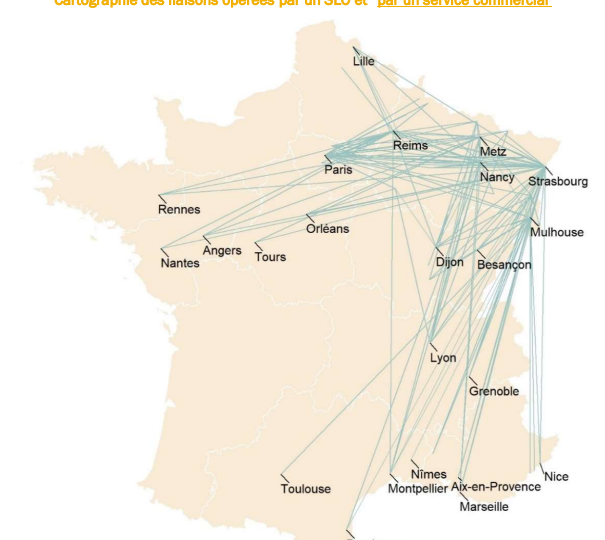
Infrastructures de transport et accès aux services de transport

		Région	Moyenne de l'ensemble des régions			Région	Moyenne de l'ensemble des régions
Infrastructures	Km de réseau routier	84 530	89 147	Nombre de communes desservies par un service de transport ...			
	... dont autoroutes (%)	1,5%	1,2%	Accès aux services de transport	... routier conventionné	1 593	1 023
	Km de réseau ferré (lignes)	3 774	2 349		... routier librement organisé (SLO)	31	25
	... dont LGV (%)	9,2%	9,2%		... ferroviaire conventionné	362	194
					... ferroviaire commercial	27	15
					... aérien	3	3

Services de transport routier librement organisé desservant la région

		Nombre de liaisons	Nombre de passagers (en milliers)			Nombre moyen de trajets quotidiens	Nombre de passagers (en milliers)
Liaisons SLO	... totales	265	874	Top 3 des liaisons Infrarégionales			
	... dont infrarégionales	26%	20,8%	En fréquentation	Louvigny_Nancy	14,4	[50; 100]
	... dont inter-régionales	64%	19,5%		Nancy_Strasbourg	11,1	29
	... dont radiales	10%	59,6%		Mulhouse_Strasbourg	20,5	[20; 50]
	... dont liaisons inférieures à 100 km	8%	8,0%				

Concurrence entre les services de transport routier librement organisé et ...

... un service conventionné				... un service commercial			
Cartographie des liaisons opérées par un SLO et par un service conventionné 				Cartographie des liaisons opérées par un SLO et par un service commercial 			
		Région	Moyenne de l'ensemble des régions			Région	Moyenne de l'ensemble des régions
... un service conventionné	Nombre de liaisons	38	54	... un service commercial	Nombre de liaisons	144	153
	Nombre de passagers SLO (en milliers)	395	805		Nombre de passagers SLO (en milliers)	804	1 219

Sources de données

Population, Activité, Ménages, Logements : Insee, Recensement de la population 2015
Hôtels et nuitées hôtelières : Direction Générale des Entreprises, Mémento du tourisme 2018
Revenu : Insee, Ménages fiscaux et revenu disponible en 2015 : comparaisons régionales
Réseau routier : Insee, Réseau routier au 31 décembre 2015 : comparaisons départementales
Réseau ferré : SNCF Réseau au 31/12/2018
PIB : Insee 2015

Traitements ARAFER



Annexe 11 - Fiches régionales

Hauts-de-France

Données socio-économiques

		Région	France métropolitaine			Région	France métropolitaine
Démographie	Population	6 009 976	63 973 538	Economie	PIB (millions d'euros)	156 922	2 143 641
	Superficie (km²)	31 806	535 261		% d'actifs	45,1%	48,1%
	Densité (habitants/km²)	189	120		Taux de chômage	12,1%	9,9%
	Nombre de communes	3 818	35 756	Tourisme	Nombre de chambres d'hôtels	28 844	628 748
	... dont de plus de 100 000 habitants	2	41		% des logements étant des résidences secondaires	3,6%	9,5%
Caractéristiques des ménages	Taille moyenne des ménages	2,36	2,23		Nombre de nuitées hôtelières	9 032	206 663
	% de ménages propriétaires de leur logement	57,6%	57,6%				
	Revenu médian par unité de consommation	18 982	245 262				

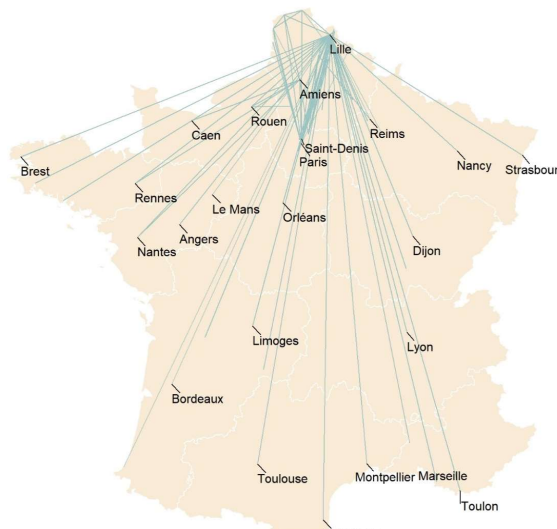
Infrastructures de transport et accès aux services de transport

		Région	Moyenne de l'ensemble des régions			Région	Moyenne de l'ensemble des régions
Infrastructures	Km de réseau routier	67 218	89 147	Nombre de communes desservies par un service de transport ...			
	... dont autoroutes (%)	1,8%	1,2%	Accès aux services de transport	... routier conventionné	2 014	1 023
	Km de réseau ferré (lignes)	2 774	2 349		... routier librement organisé (SLO)	24	25
	... dont LGV (%)	13,2%	9,2%		... ferroviaire conventionné	319	194
					... ferroviaire commercial	17	15
					... aérien	3	3

Services de transport routier librement organisé desservant la région

		Nombre de liaisons	Nombre de passagers (en milliers)			Nombre moyen de trajets quotidiens	Nombre de passagers (en milliers)
Liaisons SLO	... totales	196	850	Top 3 des liaisons Infrarégionales			
	... dont infrarégionales	18%	3,4%	En fréquentation	Lille_Plailly	9,0	8
	... dont inter-régionales	71%	27,0%		Dunkerque_Lille	4,7	[5; 10]
	... dont radiales	10%	69,6%		Amiens_Lille	2,4	[5; 10]
	... dont liaisons inférieures à 100 km	9%	1,7%				

Concurrence entre les services de transport routier librement organisé et ...

... un service conventionné				... un service commercial			
Cartographie des liaisons opérées par un SLO et par un service conventionné 				Cartographie des liaisons opérées par un SLO et par un service commercial 			
		Région	Moyenne de l'ensemble des régions			Région	Moyenne de l'ensemble des régions
... un service conventionné	Nombre de liaisons	22	54	... un service commercial	Nombre de liaisons	74	153
	Nombre de passagers SLO (en milliers)	563	805		Nombre de passagers SLO (en milliers)	802	1 219

Sources de données

Population, Activité, Ménages, Logements : Insee, Recensement de la population 2015
Hôtels et nuitées hôtelières : Direction Générale des Entreprises, Mémento du tourisme 2018
Revenu : Insee, Ménages fiscaux et revenu disponible en 2015 : comparaisons régionales
Réseau routier : Insee, Réseau routier au 31 décembre 2015 : comparaisons départementales
Réseau ferré : SNCF Réseau au 31/12/2018
PIB : Insee 2015

Traitements ARAFER



Annexe 11 - Fiches régionales

Île-de-France

Données socio-économiques

		Région	France métropolitaine			Région	France métropolitaine
Démographie	Population	12 082 144	63 973 538	Economie	PIB (millions d'euros)	668 823	2 143 641
	Superficie (km²)	12 012	535 261		% d'actifs	50,5%	48,1%
	Densité (habitants/km²)	1 006	120		Taux de chômage	9,8%	9,9%
	Nombre de communes	1 278	35 756	Tourisme	Nombre de chambres d'hôtels	156 405	628 748
	... dont de plus de 100 000 habitants	4	41		% des logements étant des résidences secondaires	3,5%	9,5%
Caractéristiques des ménages	Taille moyenne des ménages	2,32	2,23		Nombre de nuitées hôtelières	68 048	206 663
	% de ménages propriétaires de leur logement	47,3%	57,6%				
	Revenu médian par unité de consommation	22 639	245 262				

Infrastructures de transport et accès aux services de transport

		Région	Moyenne de l'ensemble des régions			Région	Moyenne de l'ensemble des régions
Infrastructures	Km de réseau routier	38 366	89 147	Nombre de communes desservies par un service de transport ...			
	... dont autoroutes (%)	1,6%	1,2%	Accès aux services de transport	... routier conventionné	863	1 023
	Km de réseau ferré (lignes)	1 828	2 349		... routier librement organisé (SLO)	18	25
	... dont LGV (%)	16,7%	9,2%		... ferroviaire conventionné *	30	194
					... ferroviaire commercial	6	15
					... aérien	2	3

Services de transport routier librement organisé desservant la région

		Nombre de liaisons	Nombre de passagers (en milliers)			Nombre moyen de trajets quotidiens	Nombre de passagers (en milliers)
Liaisons SLO	... totales **	316	479	Top 3 des liaisons Infrarégionales			
	... dont infrarégionales	1%	0,0%	En fréquentation	Aéroport Paris Orly_Chessy	1,0	< 1
	... dont inter-régionales	96%	93,2%		Aéroport Paris Orly_Aéroport Paris Roissy	1,5	< 1
	... dont radiales	3%	6,8%		Aéroport Paris Roissy_Saint-Denis	0,2	< 1
	... dont liaisons inférieures à 100 km	3%	0,8%				

Concurrence entre les services de transport routier librement organisé et ...

... un service conventionné				... un service commercial			
Cartographie des liaisons opérées par un SLO et par un service conventionné				Cartographie des liaisons opérées par un SLO et par un service commercial			
		Région	Moyenne de l'ensemble des régions			Région	Moyenne de l'ensemble des régions
... un service conventionné	Nombre de liaisons	67	54	... un service commercial	Nombre de liaisons	222	153
	Nombre de passagers SLO (en milliers)	3 122	805		Nombre de passagers SLO (en milliers)	4 420	1 219

Sources de données

Population, Activité, Ménages, Logements : Insee, Recensement de la population 2015
Hôtels et nuitées hôtelières : Direction Générale des Entreprises, Mémento du tourisme 2018
Revenu : Insee, Ménages fiscaux et revenu disponible en 2015 : comparaisons régionales
Réseau routier : Insee, Réseau routier au 31 décembre 2015 : comparaisons départementales
Réseau ferré : SNCF Réseau au 31/12/2018
PIB : Insee 2015

Traitements ARAFER



* Hors Transiliens / ** Les 213 liaisons reliant Paris et les régions hors Ile-de-France ne sont pas comptées ici. Elles représentent 4,2 millions de passagers.

Annexe 11 - Fiches régionales

Normandie

Données socio-économiques

		Région	France métropolitaine			Région	France métropolitaine
Démographie	Population	3 339 131	63 973 538	Economie	PIB (millions d'euros)	91 740	2 143 641
	Superficie (km²)	29 907	535 261		% d'actifs	45,4%	48,1%
	Densité (habitants/km²)	112	120		Taux de chômage	10,2%	9,9%
	Nombre de communes	2 885	35 756	Tourisme	Nombre de chambres d'hôtels	26 033	628 748
	... dont de plus de 100 000 habitants	3	41		% des logements étant des résidences secondaires	9,8%	9,5%
Caractéristiques des ménages	Taille moyenne des ménages	2,23	2,23		Nombre de nuitées hotelières	7 869	206 663
	% de ménages propriétaires de leur logement	58,3%	57,6%				
	Revenu médian par unité de consommation	20 087	245 262				

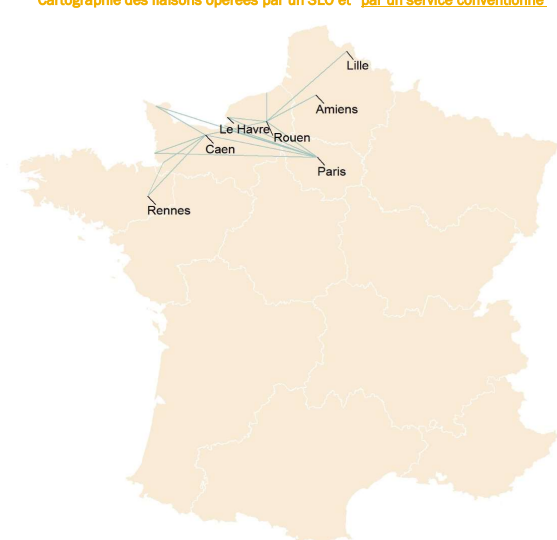
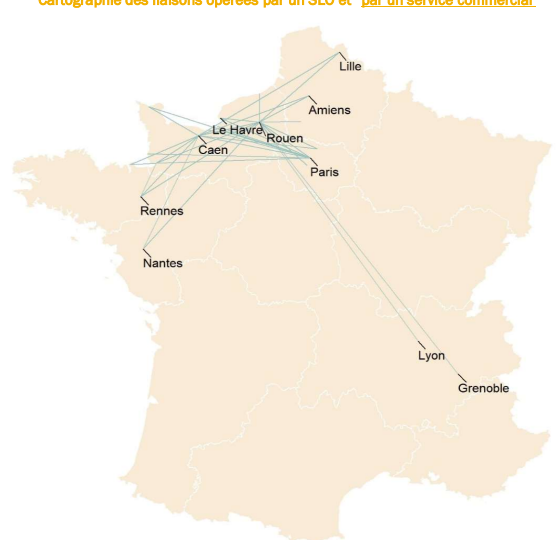
Infrastructures de transport et accès aux services de transport

		Région	Moyenne de l'ensemble des régions			Région	Moyenne de l'ensemble des régions
Infrastructures	Km de réseau routier	70 347	89 147	Nombre de communes desservies par un service de transport ...			
	... dont autoroutes (%)	1,0%	1,2%	Accès aux services de transport	... routier conventionné	1 020	1 023
	Km de réseau ferré (lignes)	1 459	2 349		... routier librement organisé (SLO)	16	25
	... dont LGV (%)	0,0%	9,2%		... ferroviaire conventionné	104	194
					... ferroviaire commercial	2	15
					... aérien	2	3

Services de transport routier librement organisé desservant la région

		Nombre de liaisons	Nombre de passagers (en milliers)			Nombre moyen de trajets quotidiens	Nombre de passagers (en milliers)
Liaisons SLO	... totales	74	943	Top 3 des liaisons Infrarégionales			
	... dont infrarégionales	16%	3,5%	En fréquentation	Le Havre_Rouen	6,6	[10; 20]
	... dont inter-régionales	62%	14,4%		Caen_Rouen	4,3	[10; 20]
	... dont radiales	22%	82,1%		Dieppe_Rouen	3,7	[2; 5]
	... dont liaisons inférieures à 100 km	11%	1,9%				

Concurrence entre les services de transport routier librement organisé et ...

... un service conventionné				... un service commercial			
Cartographie des liaisons opérées par un SLO et par un service conventionné 				Cartographie des liaisons opérées par un SLO et par un service commercial 			
		Région	Moyenne de l'ensemble des régions			Région	Moyenne de l'ensemble des régions
... un service conventionné	Nombre de liaisons	18	54	... un service commercial	Nombre de liaisons	34	153
	Nombre de passagers SLO (en milliers)	778	805		Nombre de passagers SLO (en milliers)	856	1 219

Sources de données

Population, Activité, Ménages, Logements : Insee, Recensement de la population 2015
Hôtels et nuitées hotelières : Direction Générale des Entreprises, Mémento du tourisme 2018
Revenu : Insee, Ménages fiscaux et revenu disponible en 2015 : comparaisons régionales
Réseau routier : Insee, Réseau routier au 31 décembre 2015 : comparaisons départementales
Réseau ferré : SNCF Réseau au 31/12/2018
PIB : Insee 2015

Traitements ARAFER



Annexe 11 - Fiches régionales

Nouvelle-Aquitaine

Données socio-économiques

		Région	France métropolitaine			Région	France métropolitaine
Démographie	Population	5 911 482	63 973 538	Economie	PIB (millions d'euros)	163 898	2 143 641
	Superficie (km²)	84 036	535 261		% d'actifs	45,1%	48,1%
	Densité (habitants/km²)	70	120		Taux de chômage	9,9%	9,9%
	Nombre de communes	4 466	35 756	Tourisme	Nombre de chambres d'hôtels	54 523	628 748
	... dont de plus de 100 000 habitants	2	41		% des logements étant des résidences secondaires	11,9%	9,5%
Caractéristiques des ménages	Taille moyenne des ménages	2,13	2,23		Nombre de nuitées hôtelières	16 238	206 663
	% de ménages propriétaires de leur logement	62,3%	57,6%				
	Revenu médian par unité de consommation	20 148	245 262				

Infrastructures de transport et accès aux services de transport

		Région	Moyenne de l'ensemble des régions			Région	Moyenne de l'ensemble des régions
Infrastructures	Km de réseau routier	173 880	89 147	Nombre de communes desservies par un service de transport ...			
	... dont autoroutes (%)	0,8%	1,2%	Accès aux services de transport	... routier conventionné	1 404	1 023
	Km de réseau ferré (lignes)	3 586	2 349		... routier librement organisé (SLO)	38	25
	... dont LGV (%)	6,8%	9,2%		... ferroviaire conventionné	309	194
					... ferroviaire commercial	21	15
					... aérien	7	3

Services de transport routier librement organisé desservant la région

		Nombre de liaisons	Nombre de passagers (en milliers)			Nombre moyen de trajets quotidiens	Nombre de passagers (en milliers)
Liaisons SLO	... totales	448	1 091	Top 3 des liaisons Infrarégionales			
	... dont infrarégionales	25%	14,6%	En fréquentation	Bayonne_Bordeaux	24,1	36
	... dont inter-régionales	69%	58,3%		Biarritz_Bordeaux	11,1	[10; 20]
	... dont radiales	6%	27,1%		Agen_Bordeaux	16,9	[10; 20]
	... dont liaisons inférieures à 100 km	6%	2,0%				

Concurrence entre les services de transport routier librement organisé et ...

... un service conventionné				... un service commercial			
Cartographie des liaisons opérées par un SLO et par un service conventionné				Cartographie des liaisons opérées par un SLO et par un service commercial			
		Région	Moyenne de l'ensemble des régions			Région	Moyenne de l'ensemble des régions
... un service conventionné	Nombre de liaisons	105	54	... un service commercial	Nombre de liaisons	238	153
	Nombre de passagers SLO (en milliers)	580	805		Nombre de passagers SLO (en milliers)	1 000	1 219

Sources de données

Population, Activité, Ménages, Logements : Insee, Recensement de la population 2015
Hôtels et nuitées hôtelières : Direction Générale des Entreprises, Mémento du tourisme 2018
Revenu : Insee, Ménages fiscaux et revenu disponible en 2015 : comparaisons régionales
Réseau routier : Insee, Réseau routier au 31 décembre 2015 : comparaisons départementales
Réseau ferré : SNCF Réseau au 31/12/2018
PIB : Insee 2015

Traitements ARAFER



Annexe 11 - Fiches régionales

Occitanie

Données socio-économiques

		Région	France métropolitaine			Région	France métropolitaine
Démographie	Population	5 774 185	63 973 538	Economie	PIB (millions d'euros)	159 115	2 143 641
	Superficie (km²)	72 724	535 261		% d'actifs	44,8%	48,1%
	Densité (habitants/km²)	79	120		Taux de chômage	11,2%	9,9%
	Nombre de communes	4 516	35 756	Tourisme	Nombre de chambres d'hôtels	62 777	628 748
	... dont de plus de 100 000 habitants	4	41		% des logements étant des résidences secondaires	15,7%	9,5%
Caractéristiques des ménages	Taille moyenne des ménages	2,15	2,23		Nombre de nuitées hotelières	16 290	206 663
	% de ménages propriétaires de leur logement	59,4%	57,6%				
	Revenu médian par unité de consommation	19 672	245 262				

Infrastructures de transport et accès aux services de transport

		Région	Moyenne de l'ensemble des régions			Région	Moyenne de l'ensemble des régions
Infrastructures	Km de réseau routier	141 543	89 147	Nombre de communes desservies par un service de transport ...			
	... dont autoroutes (%)	0,9%	1,2%	Accès aux services de transport	... routier conventionné	548	1 023
	Km de réseau ferré (lignes)	2 605	2 349		... routier librement organisé (SLO)	23	25
	... dont LGV (%)	2,2%	9,2%		... ferroviaire conventionné	239	194
					... ferroviaire commercial	12	15
					... aérien	6	3

Services de transport routier librement organisé desservant la région

		Nombre de liaisons	Nombre de passagers (en milliers)			Nombre moyen de trajets quotidiens	Nombre de passagers (en milliers)
Liaisons SLO	... totales	361	1 255	Top 3 des liaisons Infrarégionales			
	... dont infrarégionales	13%	10,6%	En fréquentation	Montpellier_Toulouse	12,9	36
	... dont inter-régionales	82%	69,9%		Aéroport de Perpignan_Toulouse	7,9	[10; 20]
	... dont radiales	5%	19,6%		Tarbes_Toulouse	9,8	17,1
	... dont liaisons inférieures à 100 km	5%	1,3%				

Concurrence entre les services de transport routier librement organisé et ...

... un service conventionné				... un service commercial			
Cartographie des liaisons opérées par un SLO et par un service conventionné				Cartographie des liaisons opérées par un SLO et par un service commercial			
		Région	Moyenne de l'ensemble des régions			Région	Moyenne de l'ensemble des régions
... un service conventionné	Nombre de liaisons	90	54	... un service commercial	Nombre de liaisons	222	153
	Nombre de passagers SLO (en milliers)	880	805		Nombre de passagers SLO (en milliers)	1 167	1 219

Sources de données

Population, Activité, Ménages, Logements : Insee, Recensement de la population 2015
Hôtels et nuitées hotelières : Direction Générale des Entreprises, Mémento du tourisme 2018
Revenu : Insee, Ménages fiscaux et revenu disponible en 2015 : comparaisons régionales
Réseau routier : Insee, Réseau routier au 31 décembre 2015 : comparaisons départementales
Réseau ferré : SNCF Réseau au 31/12/2018
PIB : Insee 2015

Traitements ARAFER



Annexe 11 - Fiches régionales

Pays de la Loire

Données socio-économiques

		Région	France métropolitaine			Région	France métropolitaine
Démographie	Population	3 718 512	63 973 538	Economie	PIB (millions d'euros)	109 767	2 143 641
	Superficie (km²)	32 082	535 261		% d'actifs	46,5%	48,1%
	Densité (habitants/km²)	116	120		Taux de chômage	9,1%	9,9%
	Nombre de communes	1 357	35 756	Tourisme	Nombre de chambres d'hôtels	24 682	628 748
	... dont de plus de 100 000 habitants	3	41		% des logements étant des résidences secondaires	10,6%	9,5%
Caractéristiques des ménages	Taille moyenne des ménages	2,24	2,23		Nombre de nuitées hotelières	7 140	206 663
	% de ménages propriétaires de leur logement	64,3%	57,6%				
	Revenu médian par unité de consommation	20 391	245 262				

Infrastructures de transport et accès aux services de transport

		Région	Moyenne de l'ensemble des régions			Région	Moyenne de l'ensemble des régions
Infrastructures	Km de réseau routier	73 197	89 147	Nombre de communes desservies par un service de transport ...			
	... dont autoroutes (%)	1,0%	1,2%	Accès aux services de transport	... routier conventionné	669	1 023
	Km de réseau ferré (lignes)	1 547	2 349		... routier librement organisé (SLO)	12	25
	... dont LGV (%)	10,7%	9,2%		... ferroviaire conventionné	123	194
					... ferroviaire commercial	14	15
					... aérien	2	3

Services de transport routier librement organisé desservant la région

		Nombre de liaisons	Nombre de passagers (en milliers)			Nombre moyen de trajets quotidiens	Nombre de passagers (en milliers)
Liaisons SLO	... totales	179	803	Top 3 des liaisons Infrarégionales			
	... dont infrarégionales	14%	4,4%	En fréquentation	Angers_Nantes	14,5	12
	... dont inter-régionales	80%	52,8%		Le Mans_Nantes	12,3	10
	... dont radiales	6%	42,8%		Angers_Le Mans	17,4	7,4
	... dont liaisons inférieures à 100 km	8%	2,8%				

Concurrence entre les services de transport routier librement organisé et ...

... un service conventionné				... un service commercial			
Cartographie des liaisons opérées par un SLO et par un service conventionné				Cartographie des liaisons opérées par un SLO et par un service commercial			
		Région	Moyenne de l'ensemble des régions			Région	Moyenne de l'ensemble des régions
... un service conventionné	Nombre de liaisons	48	54	... un service commercial	Nombre de liaisons	127	153
	Nombre de passagers SLO (en milliers)	668	805		Nombre de passagers SLO (en milliers)	787	1 219

Sources de données

Population, Activité, Ménages, Logements : Insee, Recensement de la population 2015
Hôtels et nuitées hotelières : Direction Générale des Entreprises, Mémento du tourisme 2018
Revenu : Insee, Ménages fiscaux et revenu disponible en 2015 : comparaisons régionales
Réseau routier : Insee, Réseau routier au 31 décembre 2015 : comparaisons départementales
Réseau ferré : SNCF Réseau au 31/12/2018
PIB : Insee 2015

Traitements ARAFER



Annexe 11 - Fiches régionales

Provence-Alpes-Côte d'Azur

Données socio-économiques

		Région	France métropolitaine			Région	France métropolitaine
Démographie	Population	5 007 977	63 973 538	Economie	PIB (millions d'euros)	154 879	2 143 641
	Superficie (km²)	31 400	535 261		% d'actifs	44,1%	48,1%
	Densité (habitants/km²)	159	120		Taux de chômage	10,9%	9,9%
	Nombre de communes	953	35 756	Tourisme	Nombre de chambres d'hôtels	72 675	628 748
	... dont de plus de 100 000 habitants	4	41		% des logements étant des résidences secondaires	17,7%	9,5%
Caractéristiques des ménages	Taille moyenne des ménages	2,18	2,23		Nombre de nuitées hotelières	22 838	206 663
	% de ménages propriétaires de leur logement	54,4%	57,6%				
	Revenu médian par unité de consommation	20 265	245 262				

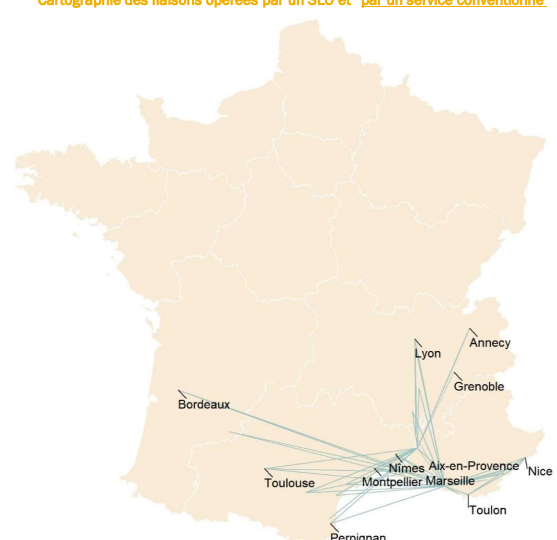
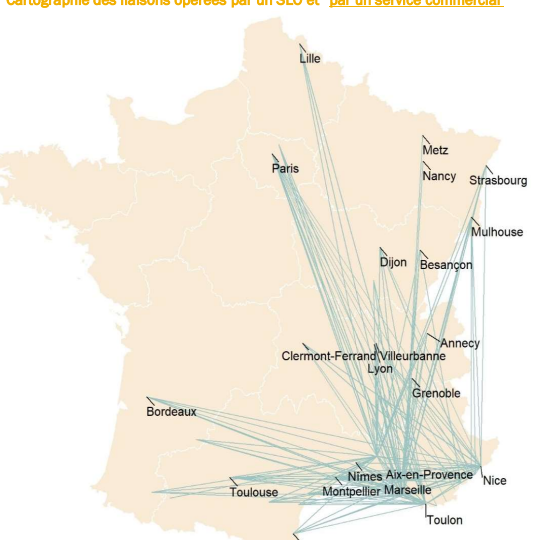
Infrastructures de transport et accès aux services de transport

		Région	Moyenne de l'ensemble des régions			Région	Moyenne de l'ensemble des régions
Infrastructures	Km de réseau routier	49 071	89 147	Nombre de communes desservies par un service de transport ...			
	... dont autoroutes (%)	1,5%	1,2%	Accès aux services de transport	... routier conventionné	552	1 023
	Km de réseau ferré (lignes)	1 301	2 349		... routier librement organisé (SLO)	27	25
	... dont LGV (%)	9,4%	9,2%		... ferroviaire conventionné	107	194
					... ferroviaire commercial	14	15
					... aérien	4	3

Services de transport routier librement organisé desservant la région

		Nombre de liaisons	Nombre de passagers (en milliers)			Nombre moyen de trajets quotidiens	Nombre de passagers (en milliers)
Liaisons SLO	... totales	314	1 025	Top 3 des liaisons Infrarégionales			
	... dont infrarégionales	15%	26,2%	En fréquentation	Aéroport de Nice_Marseille	36,4	154
	... dont inter-régionales	78%	63,5%		Aéroport de Nice_Aix-en-Provence	16,6	[20; 50]
	... dont radiales	6%	10,3%		Aéroport de Nice_Toulon	9,3	[10; 20]
	... dont liaisons inférieures à 100 km	6%	2,1%				

Concurrence entre les services de transport routier librement organisé et ...

... un service conventionné				... un service commercial			
Cartographie des liaisons opérées par un SLO et par un service conventionné 				Cartographie des liaisons opérées par un SLO et par un service commercial 			
		Région	Moyenne de l'ensemble des régions			Région	Moyenne de l'ensemble des régions
... un service conventionné	Nombre de liaisons	57	54	... un service commercial	Nombre de liaisons	164	153
	Nombre de passagers SLO (en milliers)	544	805		Nombre de passagers SLO (en milliers)	960	1 219

Sources de données

Population, Activité, Ménages, Logements : Insee, Recensement de la population 2015
Hôtels et nuitées hotelières : Direction Générale des Entreprises, Mémento du tourisme 2018
Revenu : Insee, Ménages fiscaux et revenu disponible en 2015 : comparaisons régionales
Réseau routier : Insee, Réseau routier au 31 décembre 2015 : comparaisons départementales
Réseau ferré : SNCF Réseau au 31/12/2018
PIB : Insee 2015

Traitements ARAFER



Directeur de la publication : Bernard Roman

Pilotage et coordination : Anthony Martin, Sophie Plumel

Auteurs et contributeurs : Noémie Frontère, Annie Horny, Anh Lai, Alexandre Le Potier, Arnaud Périgord, Idrissa Sibailly, Axel Vallée, Toni Vialette

Impression : Imprimerie de la Direction de l'information légale et administrative en 150 exemplaires

Dépôt légal : septembre 2019 – **ISSN** : 2678-4696

L'édition 2018 du rapport annuel sur le marché du transport par autocar et gares routières est consultable en ligne sur le site arafer.fr

Ce rapport annuel a été réalisé par la direction des études et de l'observation des marchés et par la direction du transport routier de voyageurs et des autoroutes de l'Arafer.