

RAPPORT ANNUEL SUR LE MARCHÉ DU TRANSPORT PAR AUTOCAR ET SUR LES GARES ROUTIÈRES EN FRANCE EN 2019



> Juillet 2020

SYNTHÈSE 05

AVANT-PROPOS 11

AVERTISSEMENT 12

01

Le marché du transport routier librement organisé 13

Bilan de l'offre commercialisée par les SLO 13

Toujours plus de services de 100 kilomètres ou moins commercialisables 22

Une fréquentation en hausse 25

Les liaisons de 100 kilomètres ou moins enregistrent une hausse de la fréquentation 29

Qualité de service 32

Résultats économiques 33

Bilan social et environnemental du secteur 35

Analyse de la complémentarité régionale des transports de voyageurs 37

02

Les gares routières et autres aménagements de transport routier 42

Les aménagements de transport routier interurbain 42

Du niveau de service aux tarifs des aménagements de transport routier 48

Les modalités d'accès aux aménagements de transport routier 53

ANNEXES 58

Annexe 1

La couverture du territoire par les SLO 58

Annexe 2

Caractéristiques des villes desservies par les SLO 60

Annexe 3

Les destinations directes au départ des villes desservies 61

Annexe 4

Part des villes desservies sur les quatre trimestres 63

Annexe 5

Cartographie des aéroports desservis en 2018 64

Annexe 6

Caractéristiques de l'offre de liaisons 65

Annexe 7

Fréquence quotidienne 67

Annexe 8

Distance parcourue par les autocars 69

Annexe 9

Caractéristique de la demande 70

Annexe 10

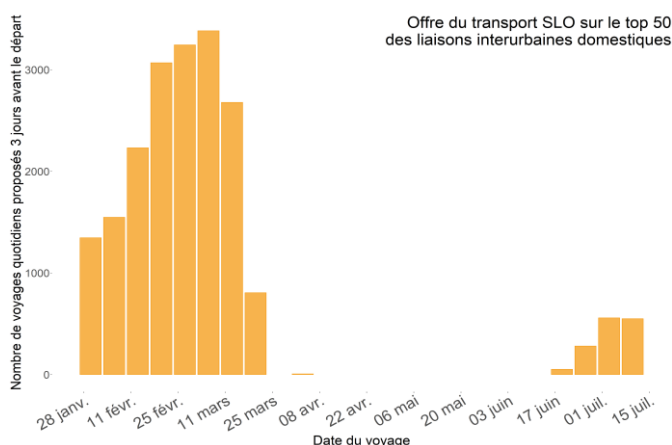
Fiches régionales 72

SYNTHÈSE

Un duopole constitué de Flixbus et de Blablabus domine aujourd'hui le marché du transport librement organisé par autocar. En 2019, la stabilisation de l'offre, en nombre de villes desservies et de liaisons proposées, montre une densification du réseau existant. La fréquentation, pour sa part, a connu une hausse marquée et dépasse les 10 millions de passagers, en partie en raison des offres promotionnelles du début d'année et des grèves ferroviaires du mois de décembre 2019. Le taux d'occupation dépasse ainsi 60 %, et explique des recettes globales en hausse. Les services librement organisés de transport par autocar sont confrontés pour la majeure partie de leur fréquentation à une forte concurrence intermodale, et voient leur performance environnementale par passager s'améliorer de manière notable depuis 2016.

L'Autorité assure une mission d'information sur les aménagements de transport routier via la tenue d'un registre qui recensait 296 aménagements au 31 décembre 2019. En outre, elle contrôle l'accès à ces aménagements pour favoriser l'exercice d'une concurrence effective entre opérateurs de transports routiers. Il existe plus de 58 000 aménagements de transports routiers en France, dont la majeure partie ne présente qu'un faible intérêt pour les services librement organisés. Dans ce cadre, l'Autorité concentre son action sur les gares routières d'intérêt supérieur pour les transporteurs.

En 2020, la crise sanitaire liée à la COVID-19 a provoqué un arrêt brutal de la plupart des services de transports et tout particulièrement des services de transports routiers. Les services librement



organisés d'autocars ont connu une chute au mois de mars avant même la date du confinement, avec un arrêt total à partir du 17 mars et, s'ils proposent à nouveau une offre depuis le 15 juin 2020, celle-ci est encore limitée. Sur un marché aussi concentré en termes de fréquentation, il est vraisemblable que l'offre se portera en priorité sur les 22 % de liaisons qui supportaient 85 % de la fréquentation en 2019, même si les liaisons vers les aéroports, souvent très fréquentées, ne reprendront vraisemblablement pas tant que les aéroports n'auront pas une activité significativement plus élevée.

Vers un duopole en 2019

Depuis le second semestre 2019, le marché national du transport routier en service librement organisé (SLO dans la suite du rapport) est dominé par un duopole. À la suite de la cession effective d'Eurolines/Isilines à FlixBus le 30 avril 2019, et de l'acquisition effective par BlaBlaCar de Ouibus le 1^{er} juillet 2019, seuls deux opérateurs proposent désormais un réseau national : FlixBus et BlaBlaBus.

Une stabilisation de l'offre du transport routier librement organisé

La prospection de nouvelles villes desservies par les autocars SLO depuis la libéralisation du marché marque une pause en 2019 avec 9 destinations et 3 % de moins qu'en 2018. Au total, 320 villes françaises ont été desservies par les opérateurs SLO pendant au moins un trimestre au cours de cette année. La part des villes desservies sur l'ensemble de l'année est stable et représente 60 % du total de l'offre en 2019. En particulier, 73 villes sont desservies tous les trimestres depuis la libéralisation du marché en 2015 et concentrent 88 % de la fréquentation totale en 2019. Le nombre d'aéroports desservis par les SLO recule avec 13 aéroports desservis en 2019, contre 16 en 2018.

La saisonnalité de l'offre SLO est désormais bien caractérisée par un pic d'offre au troisième trimestre et une période relativement plus creuse au quatrième trimestre, en dépit de l'ajout de dessertes saisonnières hivernales.

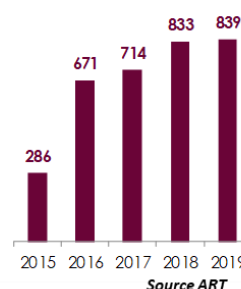
Les opérateurs SLO ont commercialisé 2 381 liaisons en 2019, soit 5 % de plus qu'en 2018. Cette expansion est la plus faible depuis 2016. La croissance du nombre de liaisons, même modeste, en parallèle avec un solde négatif du nombre de villes desservies indique, comme en 2018, une densification du réseau existant. En 2019, FlixBus/Eurolines assure 67 % de l'offre de liaisons et BlaBlaBus/Ouibus, 43 %¹.

Les liaisons concurrencées ne concentrent plus que 84 % de la fréquentation totale au second semestre 2019, en baisse de plus de deux points par rapport au premier semestre et à 2018. La concentration du marché entre deux opérateurs a donc réduit la part de voyageurs bénéficiant d'offres en concurrence.

Après les nettes hausses du nombre de départs quotidiens de cars SLO des années précédentes, la fréquence de l'offre reste stable en 2019. La fréquence quotidienne s'établit à 2,5 trajets en moyenne, en légère régression sur un an (5 % en moins). 69 % des liaisons commercialisées ne sont pas opérées quotidiennement, et 1 % des liaisons voient plus de 10 allers-retours par jour.

Avec 112 millions d'autocars.km, la distance totale parcourue par les autocars est en légère baisse par rapport à 2018. Les autocars FlixBus et Eurolines ont parcouru 65 % de cette distance, en recul de quatre points sur un an. En parallèle, l'offre de BlaBlaBus et Ouibus représente désormais 34 % des autocars.km, soit trois points de plus qu'en 2018.

Nombre de départs quotidiens



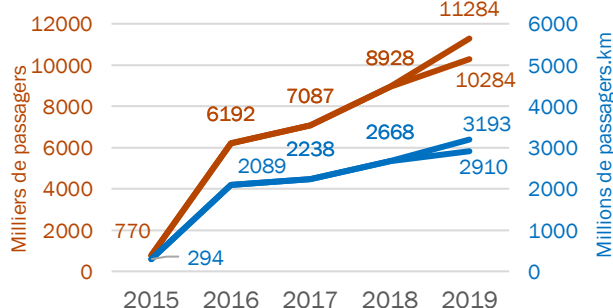
Toujours plus de liaisons commercialisables de 100 kilomètres ou moins

Le nombre de déclarations de liaisons de 100 km ou moins a décliné en 2019 avec 209 services déclarés contre 293 l'année précédente. Ces déclarations concernent 130 origines-destinations, dont 56 qui n'avaient jamais été déclarées auparavant. Du fait des déclarations annulées, devenues caduques ou interdites, seules 554 déclarations sont susceptibles de disposer de droits de commercialisation actifs au 31 décembre 2019 (58 % des 949 services déclarés depuis octobre 2015), contre 537 l'année précédente.

Le nombre de saisines formées par les autorités organisatrices de transport sur les projets d'interdiction ou de limitation de SLO continue de décroître suivant la tendance observée depuis 2016. En 2019, l'Autorité a rendu deux avis défavorables aux projets d'interdiction formés par la région Provence-Alpes-Côte d'Azur².

Tous opérateurs confondus, les liaisons commercialisées de 100 km ou moins représentent, en 2019 comme en 2018, un peu plus de 10 % de l'offre SLO en France, avec 226 liaisons commercialisées dans 159 communes au cours de l'été.

Fréquentation des autocars SLO (Source ART)



Une fréquentation en hausse marquée

La fréquentation a fortement progressé en 2019, s'établissant entre 10,3 et 11,3 millions de voyageurs³, soit au moins 1,4 million de passagers supplémentaires en un an. La hausse de la demande est observée sur toutes les catégories de liaisons (radiales ou transversales). Cette croissance s'explique par les offres promotionnelles des opérateurs principaux qui ont stimulé la

¹ En raison des villes desservies en concurrence par les deux opérateurs, le total excède 100 %

² Avis n° 2019-017 du 21 mars 2019 et n° 2019-029 du 16 mai 2019 relatifs aux projets de décision de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur d'interdiction des services déclarés par la société FlixBus France sur la liaison entre Le Pontet (Avignon) et Marseille et sur la liaison entre Marseille et Toulon.

³ La réduction à deux du nombre d'opérateurs nationaux à partir du troisième trimestre 2019 a imposé, afin de respecter le secret des affaires, d'établir des fourchettes d'occultation pour les données relatives à la fréquentation globale et pour les données qui sont liées à la fréquentation, voir la partie AVERTISSEMENT en page 12. L'ensemble des indicateurs concernés sont présentés en *italique* tout au long de ce document.

demande au cours de la première moitié de l'année et par des reports modaux provoqués par les grèves du mois de décembre dans le transport ferroviaire. Les dix liaisons les plus fréquentées en 2019 représentent 8 % de l'offre de départs, et concentrent 30 % du nombre de passagers et 29 % du chiffre d'affaires.

En tenant compte des voyageurs sur les lignes internationales, ce sont *entre 14 et 15,35 millions de passagers* qui ont été transportés en 2019 (contre 12,4 millions en 2018) sur l'ensemble du périmètre des liaisons SLO opérées au départ de la France par les opérateurs nationaux. Depuis l'ouverture du marché en août 2015, plus de 30 millions de voyageurs ont été transportés par les autocars SLO sur les liaisons domestiques et en cabotage.

Les liaisons de 100 kilomètres ou moins enregistrent aussi une hausse de la fréquentation

La fréquentation totale sur les liaisons de 100 km ou moins est comprise *entre 77 et 85 millions de passagers.km*, contre un peu moins de 65 millions en 2018. Elle a représenté 2,6 % de la demande de SLO en 2019 (contre 2,4 % en 2018) et généré plus de 6 % des recettes totales. Ainsi, le marché des SLO est particulièrement dynamique et rémunérateur sur le segment des liaisons de 100 km ou moins. En 2019, près d'un million de passagers a voyagé sur les liaisons de 100 km ou moins.

En 2019, 68 % des passagers des SLO de 100 km ou moins, soit plus de 600 000 passagers, ont transité par un aéroport.

Une qualité de service comparable aux services ferroviaires concurrents

Sur 330 000 trajets autocars programmés en 2019, 2 700 ont été annulés (0,8 % contre 0,6 % en 2018). Par ailleurs, sur près de 327 000 autocars ayant effectivement circulé en 2019, 12 % sont arrivés à leur terminus avec un retard d'au moins 15 minutes, soit le même niveau qu'en 2018. Si le niveau de ponctualité des lignes domestiques recule en 2019 (11,7 % de trajets en retard contre 11,2 % en 2018), il s'améliore pour les lignes internationales ayant un point de départ ou d'arrivée en France (13,3 % en 2019 contre 16,3 % en 2018). A titre de comparaison, le taux de retard est de 18 % pour les trains internationaux et varie de 11 % à 16 % pour les trains domestiques (TAGV et Intercités).

Une recette totale en progression

Le taux d'occupation global des autocars s'établissait à 57,8 % en 2018. En 2019, il est en progression du fait d'une fréquentation en hausse et d'une offre relativement stable, atteint plus de 62 % au premier semestre, et se situe entre 58 et 70 % au second semestre.

En dépit de la hausse de la fréquentation et des grèves du transport ferroviaire de décembre 2019 qui ont permis une hausse des prix au dernier trimestre, la recette moyenne pour 100 km s'établit à 4,6 euros par passager, en baisse de 6 % par rapport à 2018. Cette baisse résulte pour l'essentiel des actions promotionnelles de début d'année. L'ensemble des opérateurs a dégagé un chiffre d'affaires en hausse par rapport à 2018, compris entre *132 et 148 millions d'euros* en 2019.

Une augmentation du taux d'occupation réduisant les rejets de CO₂ par passager.km

Avec un effectif global de 2 950 employés (en équivalent temps plein), dont 89 % de conducteurs, les opérateurs SLO ont employé 370 ETP supplémentaires. Cela représente 3 % de l'emploi du secteur (102 000 selon le rapport d'activité de la FNTV en 2019).

Le parc SLO est de 624 autocars au quatrième trimestre 2019, en légère croissance de 1,4 % par rapport à 2018 ; 98 % de ces véhicules sont à la norme Euro VI, contre 83 % en 2016.

Avec un kilométrage parcouru et donc des émissions globales relativement stables, associés à une forte augmentation de la fréquentation, on constate une réduction de 28 % des émissions en équivalent CO₂ par passager.km entre 2016 et 2019.

Une forte concurrence modale des services ferroviaires notamment à grande vitesse

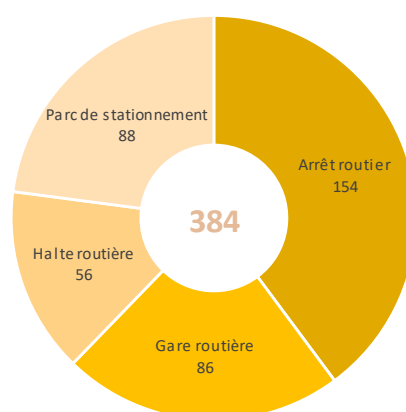
En 2019, 31 % des liaisons SLO (739) sont aussi opérées par au moins un autre service de transport interurbain terrestre⁴, contre 35 % en 2018. Les services ferroviaires dans leur ensemble proposent une offre alternative pour 30 % des liaisons et 82 % de la fréquentation. Les cars conventionnés (régionaux et TER) n'opèrent eux que sur 7 % des liaisons et de la fréquentation SLO. Le TGV reste ainsi la principale alternative au SLO (opérant en parallèle sur 19 % des liaisons représentant 68 % de la fréquentation). En revanche, le car régional n'est pas réellement une alternative modale aux autocars SLO puisque seules 36 des 2 381 liaisons opérées par un SLO en 2019 le sont également par un car régional.

Sur les liaisons opérées sans concurrence de services de transport interurbain terrestre, la recette moyenne par passage pour 100 km est de 5,13 €, contre 4,57 € sur le total des liaisons SLO avec et sans concurrence intermodale. Cette différence s'explique en partie par la pression concurrentielle exercée par les autres modes.

Le registre : informer les transporteurs pour réduire les barrières à l'entrée

L'Autorité assure une mission d'information sur les aménagements de transport routier via la tenue d'un registre qui recensait 296 aménagements au 31 décembre 2019, contre 186 fin 2016.

Il existe plus de 58 000 aménagements de transports routiers en France, dont une grande partie sont de simples arrêts routiers ne présentant qu'un faible intérêt pour les SLO. En 2019, le trafic à partir ou depuis les cinq unités urbaines les plus fréquentées (Paris, Lyon, Grenoble, Marseille et Lille) a représenté à lui seul 36 % des mouvements d'autocars SLO. Sur les 384 arrêts desservis par des SLO en 2019 (voir figure ci-contre), 243, soit près des deux tiers, n'étaient toujours pas inscrits au registre.



Points d'arrêts desservis par les SLO en 2019 selon leur typologie (Source ART)

Des tarifs d'accès qui augmentent avec la taille et le niveau de service

Outre les informations exigées lors de la déclaration d'un aménagement de transport routier au registre, les exploitants sont tenus de transmettre annuellement à l'Autorité les informations financières et de fréquentation de l'aménagement déclaré, ainsi que les investissements dont il a fait l'objet le cas échéant. L'analyse des informations collectées en 2019 a permis à l'Autorité d'identifier les principaux facteurs explicatifs des tarifs d'accès à un aménagement : sa taille et son niveau de service (personnel sur site, toilettes voyageurs, salle d'attente ou de repos).

Réguler l'accès aux aménagements routiers pour favoriser une concurrence effective

L'Autorité contrôle les règles d'accès aux aménagements de transport routier. Ce suivi s'articule principalement autour des échanges informels entre les services de l'Autorité et l'exploitant qui permettent, le cas échéant, d'identifier les pratiques susceptibles de porter atteinte aux principes énoncés par le code des transports et conduisent, dans une grande majorité des cas, à la notification de règles d'accès conformes.

Au 31 décembre 2019, 90 aménagements de transport routier inscrits au registre public tenu par l'Autorité sont dotés de règles d'accès. Près des deux tiers (54) d'entre elles sont d'un niveau de conformité considéré comme satisfaisant à ce stade. Les autres (36) font l'objet d'échanges entre leurs exploitants et l'Autorité sur des sujets d'importance diverse.

⁴ Incluant les cars régionaux et TER, ainsi que les trains Intercités, TER, TGV et Ouigo.

Chiffres clés du marché de transport par autocar et des gares routières en 2019

LE RÉSEAU DU TRANSPORT ROUTIER LIBREMENT ORGANISÉ



10

opérateurs
2 opérateurs nationaux

Flixbus et BlaBlaBus
(à partir du second semestre 2019)

320

villes desservies
(- 3 % sur 1 an)

384

aménagements de transport routier
desservis dont **141** inscrits au registre
(+ 2 sur 1 an)

L'OFFRE DU TRANSPORT ROUTIER LIBREMENT ORGANISÉ



839

départs quotidiens
(+ 1 % sur 1 an)

112 M

d'autocars.km
(stable sur 1 an)

2 381

liaisons commercialisées
(+ 5 % sur 1 an)



0,8 %

d'autocars annulés

88 %

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

dont

739 avec offre modale interurbaine
alternative
(82 % de la fréquentation)

36 % des trajets depuis ou vers
les gares des 5 unités urbaines
les plus fréquentées

LA DEMANDE DU TRANSPORT ROUTIER LIBREMENT ORGANISÉ



[10,2 M ; 11,2 M]

de passagers transportés
(en hausse sur 1 an)

283 km

parcourus par passager
(- 5 % sur 1 an)

[58 % ; 70 %]

de taux d'occupation moyen
(en hausse sur 1 an)

[2,9 Mds ; 3,2 Mds]

de passagers.km transportés

30 %

de la fréquentation sur les
10 premières liaisons

86 %

de la fréquentation sur les 22 % de
liaisons en concurrence entre
les opérateurs nationaux

LES RÉSULTATS ÉCONOMIQUES, SOCIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX



4,6 €^{HT}

recette par passager aux 100 km
(- 6 % sur 1 an)

[132 M€ ; 148 M€]

de chiffre d'affaires
(en hausse)

2 943

emplois (ETP)
(+ 374 ETP sur 1 an)

5,1 €^{HT}

*pour les trajets
sans offre modale alternative*

≈ 25 g CO₂

4,5 €^{HT}

*pour les trajets
avec offre modale alternative*

rejet d'équivalent CO₂
par passager.km

LA RÉGULATION DES LIAISONS ≤ 100 KM



209

déclarations
(- 28 % sur 1 an)

2

déclarations objet d'une saisine
(- 92 % sur 1 an)

554

déclarations susceptibles de disposer
de droits de commercialisation actifs
(+ 1,3 % sur 1 an)



296

aménagements de transport
routier au registre
(+ 52 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 100 kilomètres ou moins. L'exploitation de services de transport par autocar librement organisés sur ces liaisons 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 de régulation des transports, 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. L'ordonnance n° 2016-79 du 29 janvier 2016 relative aux gares routières et à la recodification des dispositions du code des transports relatives à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières a 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 transports (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 ;
- 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 ;
- 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.

Ce cinquième 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 transports 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 2019 et présente les évolutions du marché intervenues au cours de cet exercice.

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 opérateurs. 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 2019. Notamment, la méthodologie de comptage des liaisons a été modifiée afin de mieux prendre en compte le nombre plus important de liaisons commercialisées par ligne. L'ensemble des données relatives au marché du transport routier de voyageurs sur les années 2015 à 2018 a donc également bénéficié d'une mise à jour dans la base de statistiques accessible en Open Data sur le site de l'Autorité et peut être considéré comme semi-définitif. Les données nouvelles relatives à l'année 2019 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 protégées, 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'INSEE⁵). 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].

La réduction à deux du nombre d'opérateurs nationaux a aussi imposé d'établir des fourchettes pour les données relatives à la fréquentation globale et pour toutes les données qui sont liées à la fréquentation (le nombre de passagers.km, le taux d'occupation et le chiffre d'affaires).

L'échelle des fourchettes concernant la fréquentation globale trimestrielle est constituée de classes de 500 000 passagers. Pour les fourchettes liées :

- nombre de passagers.km : classes établies par rapport à la fréquentation en nombre de passagers et au trajet moyen parcouru constaté (283 kilomètres en 2019), ce qui conduit à une amplitude de fourchettes d'environ 150 000 000 de passagers.km ;
- taux d'occupation : classes établies par rapport à la fréquentation en passagers.km et aux sièges.km, l'amplitude des fourchettes varie de 8 à 12 points de pourcentage ;
- chiffre d'affaires : classes établies par rapport à la fréquentation et à la recette par passager, l'amplitude de la fourchette représente un écart de 12 à 25 % du chiffre d'affaires.

L'ensemble des indicateurs concernés par ces fourchettes sont présentés *en italique* tout au long de ce rapport.

⁵ « Règles de diffusion pour les informations statistiques » sur <https://www.insee.fr/fr/information/1300624>

1. LE MARCHÉ DU TRANSPORT ROUTIER LIBREMENT ORGANISÉ

Le bilan de l'année 2019 s'appuie sur les données trimestrielles collectées auprès des opérateurs de services de transport routier librement organisés (ci-après « SLO »), en application des décisions n° 2017-042 du 29 mars 2017 et n° 2020-006 du 23 janvier 2020.

1.1. Bilan de l'offre commercialisée par les SLO

1.1.1. Vers un duopole en 2019

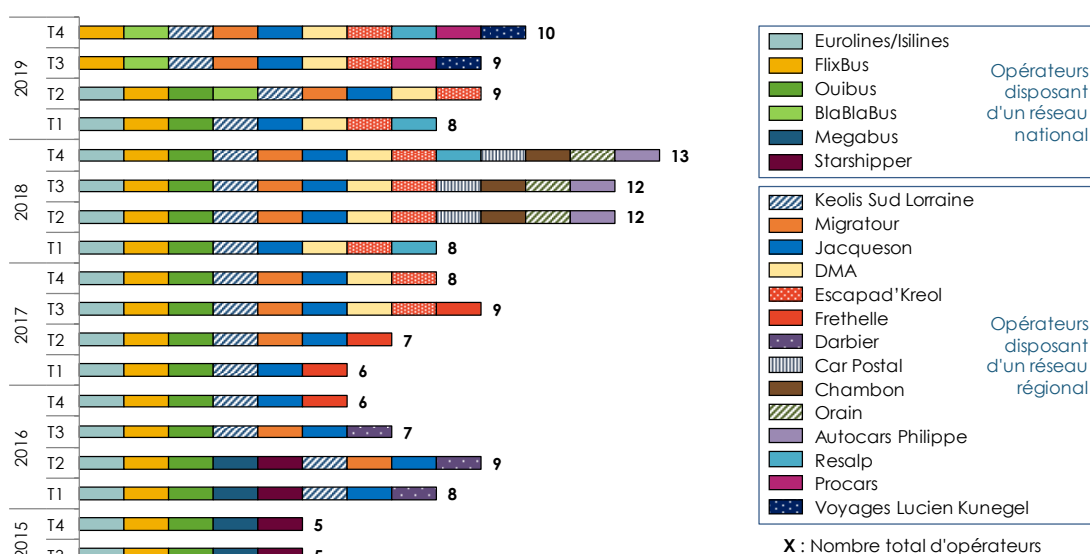
Depuis le second semestre 2019, le marché national du transport routier librement organisé est dominé par un duopole. À la suite de la cession effective par le Groupe Transdev d'Eurolines/Isilines à FlixBus⁶ le 30 avril 2019, et l'acquisition effective par BlaBlaCar de la filiale de SNCF Mobilités Ouibus⁷ le 1^{er} juillet 2019, seuls deux opérateurs disposent désormais d'un réseau national : FlixBus (qui commercialise sa propre marque et la marque Eurolines en 2019) et BlaBlaBus (qui intègre la marque Ouibus dans son offre en 2019).

Les opérateurs disposant d'un réseau local ont, eux aussi, enregistré des mouvements notables au cours de l'année 2019. L'entrée de BlaBlaBus en tant qu'opérateur national a provoqué l'arrêt dès le premier trimestre 2019 de son offre régionale en partenariat avec les quatre autocaristes présents en 2018 (Car Postal, Chambon, Orain et Autocars Philippe). De plus, l'offre SLO de Jacqueson entre Paris, Reims et Rethel, disponible depuis début 2016, est arrêtée à partir du 1^{er} novembre 2019. Deux nouveaux transporteurs proposent une offre régionale : Procars opérant des trajets entre Chessy, Sens et Auxerre, et Voyages Lucien Kunegel, autocariste français basé à Colmar qui commercialise des liaisons touristiques sur le parcours de la Route des Vins d'Alsace.

Non seulement le nombre d'opérateurs nationaux s'est réduit, mais leur fonctionnement s'est aussi transformé en 2019. Le modèle d'intégration verticale a complètement disparu au profit du partenariat entre d'un côté le « distributeur », qui élabore le plan de transport et commercialise l'offre au travers d'une plateforme numérique, et de l'autre côté des transporteurs qui assurent le service avec leur propre parc d'autocars et leurs employés.

Le nombre total d'opérateurs s'élevait à 10 à la fin de l'année 2019 avec une présence simultanée très temporaire de quatre opérateurs nationaux au deuxième trimestre due au lancement de l'offre BlaBlaBus en juin 2019 (Figure 1).

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



source ART

⁶ <https://www.flixbus.fr/entreprise/presse/communiqués-de-presse/flixbus-rachete-eurolines-et-isilines>

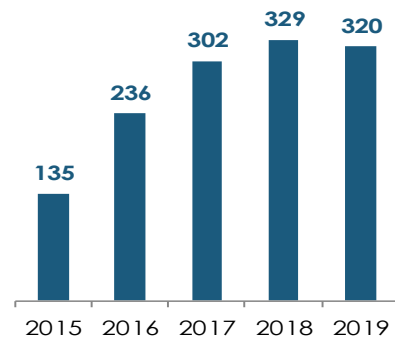
⁷ <https://blog.blablacar.fr/newsroom/news/blablacar-finalise-l-acquisition-de-ouibus>

1.1.2. Une stabilisation du réseau des villes desservies

La prospection de nouvelles villes desservies par les autocars SLO depuis la libéralisation du marché marque une pause en 2019 avec 9 destinations et 3 % de moins qu'en 2018⁸. Au total, 320 villes françaises ont été desservies par les opérateurs SLO pendant au moins un trimestre au cours de cette année (Figure 2). Seules deux de ces villes sont situées hors métropole, à la Réunion.

La réduction de l'offre de dessertes en 2019 est assez régulière au cours de l'année : le nombre de villes desservies chaque trimestre de 2019 est inférieur au niveau de la même période en 2018.

Figure 2 – Nombre de villes desservies par an



source ART

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 en augmentant sa part du nombre total de dessertes de cinq points en un an pour atteindre 71 % des villes desservies. A l'opposé, sur les deux premiers trimestres de l'année, Ouibus et Eurolines n'ont commercialisé respectivement que 44 % et 23 % des villes desservies par les SLO, en baisse respective de 14 points et 7 points sur un an.

En considérant les offres groupées, suite à la réduction du nombre d'opérateurs, FlixBus et Eurolines ont ainsi desservi ensemble 72 % du nombre total de villes, alors que BlaBlaBus et Ouibus ont desservi seulement 53 % du nombre total de villes. On constate cependant un rééquilibrage entre BlaBlaBus et Flixbus lors du second semestre. 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 montagne⁹ et 23 % en zone littorale¹⁰. Treize aéroports sont desservis par des liaisons SLO en 2019, soit trois de moins (aéroports de Beauvais, Carcassonne et Chambéry) qu'en 2018. Les caractéristiques des villes desservies sont présentées en détail en Annexe 2.

Parmi les villes desservies, Paris et Lyon sont toujours les deux villes disposant du plus grand nombre de liaisons directes (voir Annexe 3). Le nombre de liaisons directes à partir de ces deux villes est stable sur un an, s'établissant respectivement à 233 et 115 villes, soit 73 % et 36 % des villes desservies en 2019 par un service librement organisé. Quatre villes franciliennes (Paris, Orly, Roissy en France, Massy) figurent dans le top 10 des villes ayant le plus grand nombre de liaisons directes offertes. Les aéroports Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Orly bénéficient d'une forte augmentation du nombre de liaisons directes (respectivement 15 et 11 liaisons de plus qu'en 2018).

En 2019, 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 aux deux années précédentes. En outre, 55 % de la population métropolitaine dispose d'un point d'arrêt à moins de 10 km de son domicile (81 % en Île-de-France et 48 % dans les autres régions), en recul par rapport à 2018. 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 diminution par rapport à 2018. Dans 16 départements (contre 17 en 2017) cette proportion de la population reste inférieure à 20 % et parmi ces derniers, 6 départements (comme en 2018) ne disposent d'aucune offre SLO (Annexe 1).

⁸ Suite à une mise à jour récente des données 2018, le nombre de villes desservies en 2018 passe de 328 (chiffre publié en 2019) à 329.

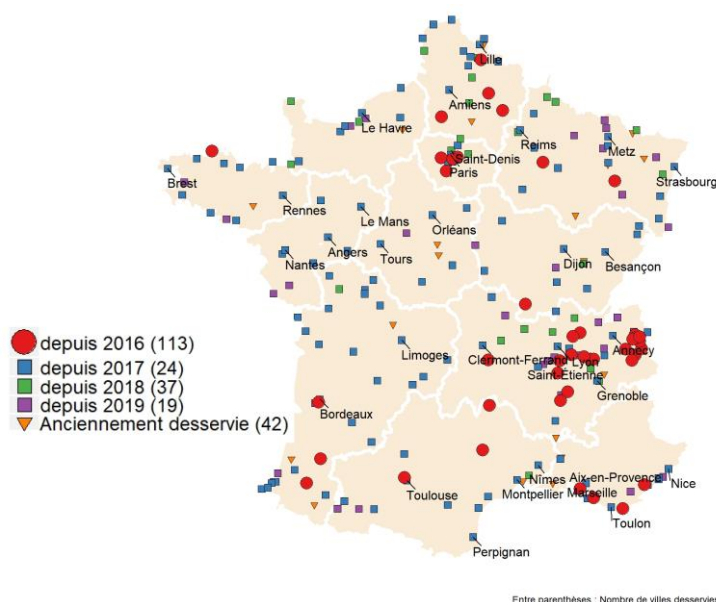
⁹ Selon les critères du règlement n°1257/1999 du Conseil de l'Union Européenne du 17 mai 1999 et de la directive 76/401/CEE du Conseil du 6 avril 1976

¹⁰ Selon le classement de la Loi n° 86-2 du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral.

1.1.3. Une offre saisonnière toujours marquée

Au sein du réseau des opérateurs SLO, 30 villes sont commercialisées pour la première fois en 2019 (7 % de l'offre), dont huit nouvelles dessertes par les deux nouveaux opérateurs locaux. Il s'agit du niveau le plus bas depuis 2016 : 56 nouvelles villes en 2018, 86 en 2017 et 104 en 2016. Le nombre de villes desservies en 2018 mais pas en 2019, est en hausse marquée avec la fermeture de 48 destinations sur un an (contre 30 en 2018, 20 en 2017 et 3 en 2016). En parallèle, 38 % des villes desservies en 2019, l'étaient déjà en 2015 (122 villes), une proportion stable par rapport à 2018 mais en recul depuis 2016 (56 % en 2016 et 41 % en 2017), montrant que le réseau « permanent » atteint une certaine maturité. 11 villes nouvellement desservies se situent sur le littoral (6) ou en montagne (5) contre 22 en 2018. La part de ces destinations dans les nouvelles dessertes est stable par rapport à 2018 (37 % contre 39 %). Au total, 44 % des dessertes SLO 2019 sont des villes de littoral ou de montagne, un ratio relativement stable depuis 2017.

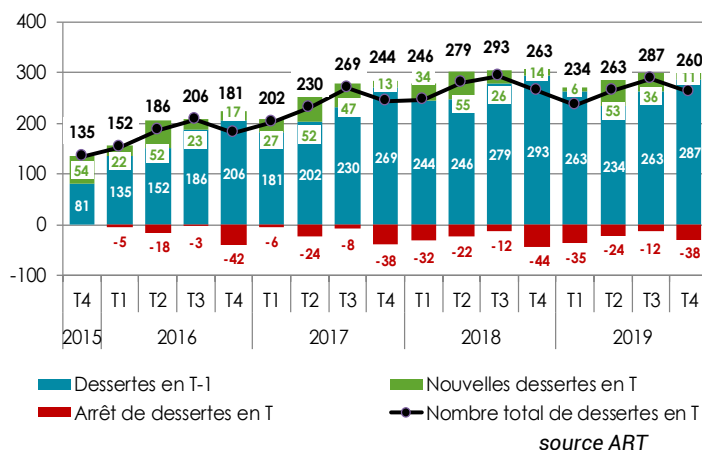
Figure 3 – Villes desservies sur quatre trimestres de 2019 et historique des dessertes



Source : ART

Lecture : Parmi les 193 villes desservies les quatre trimestres de 2019, 113 le sont en continu depuis 2016. 42 villes ont été desservies durant quatre trimestres d'une année précédente mais pas en 2019.

Figure 4 – Evolution trimestrielle du nombre de villes desservies par des services SLO



source ART

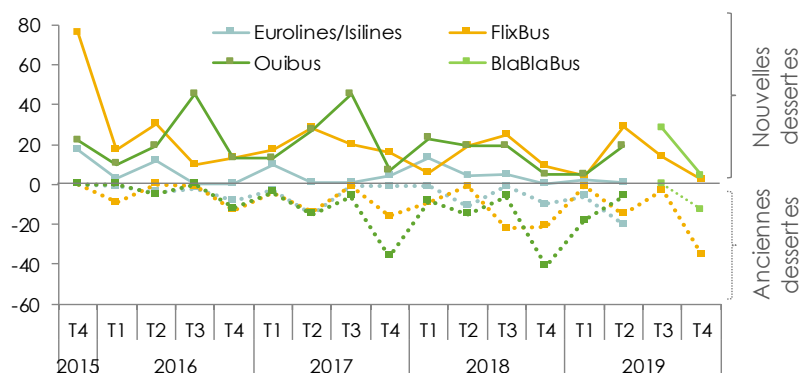
Les 193 villes desservies sur l'ensemble de l'année constituent 60 % de l'offre totale en 2019, une part stable par rapport à 2018. Cette évolution des dessertes régulières ainsi que le nombre stable de dessertes liées aux destinations de vacances démontrent que les opérateurs cherchent un développement pérenne de la partie régulière de leur offre tout en maintenant une desserte saisonnière non-négligeable qu'ils font évoluer régulièrement. En particulier, 73 villes sont desservies tous les trimestres depuis la libéralisation du marché en 2015 (3 de moins qu'en 2018). A côté de Paris et de plusieurs villes de sa proche banlieue, on trouve notamment 10 préfectures de région, 37 préfectures de département (sur un total de 80) et 16 sous-préfectures (sur 221). Ces dessertes concentrent 88 % de la fréquentation totale en passagers.km en 2019, stable par rapport à 2018 mais 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, 292 en 2018 et 287 en 2019 (Figure 4).

L'ouverture et la fermeture de dessertes durant l'année reflètent bien la saisonnalité de l'offre. Au deuxième trimestre 2018, 63 % de dessertes arrêtées sont des villes de montagne (77 % en 2018). Au contraire, en fin d'année, les destinations de montagne représentent 73 % des dessertes ouvertes tandis que 59 % des dessertes fermées sont des villes du littoral (respectivement 79 et 60 % en 2018).

Les principaux opérateurs ont poursuivi leur stratégie d'adaptation saisonnière de l'offre en 2019. BlaBlaBus se démarquant avec moins de fermetures que FlixBus au quatrième trimestre 2019 (9 villes desservies en moins contre 33). En 2017 et 2018, Ouibus avait fermé plus de dessertes que FlixBus au quatrième trimestre (Figure 5).

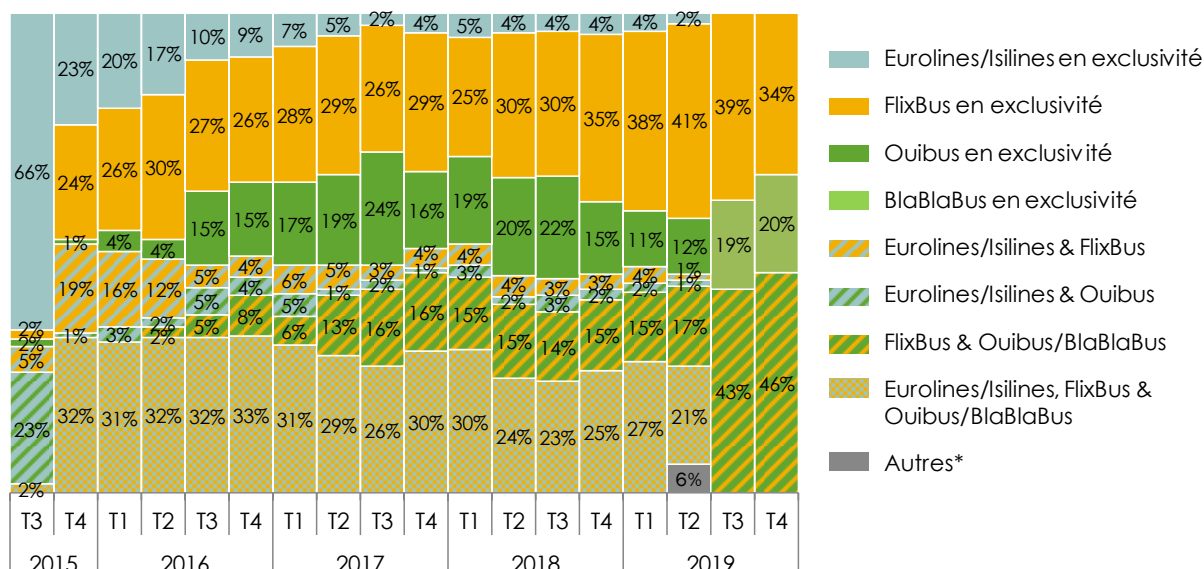
Figure 5 – Evolution trimestrielle du nombre de villes desservies par des services SLO (source ART)



1.1.4. Dessertes exclusives et en concurrence

La réduction du nombre d'opérateurs n'a pas modifié la structure de l'offre par rapport à 2018. La part des villes desservies par au moins deux opérateurs varie de 43 à 47 %. Les villes desservies en exclusivité représentent en complément plus de 50 % de l'offre à la fin de l'année 2019. La part de FlixBus, fortement positionné sur des dessertes exclusives depuis son arrivée sur le marché, a régressé au cours de l'année 2019 face à son concurrent, suite au rachat de Ouibus par BlaBlaBus.

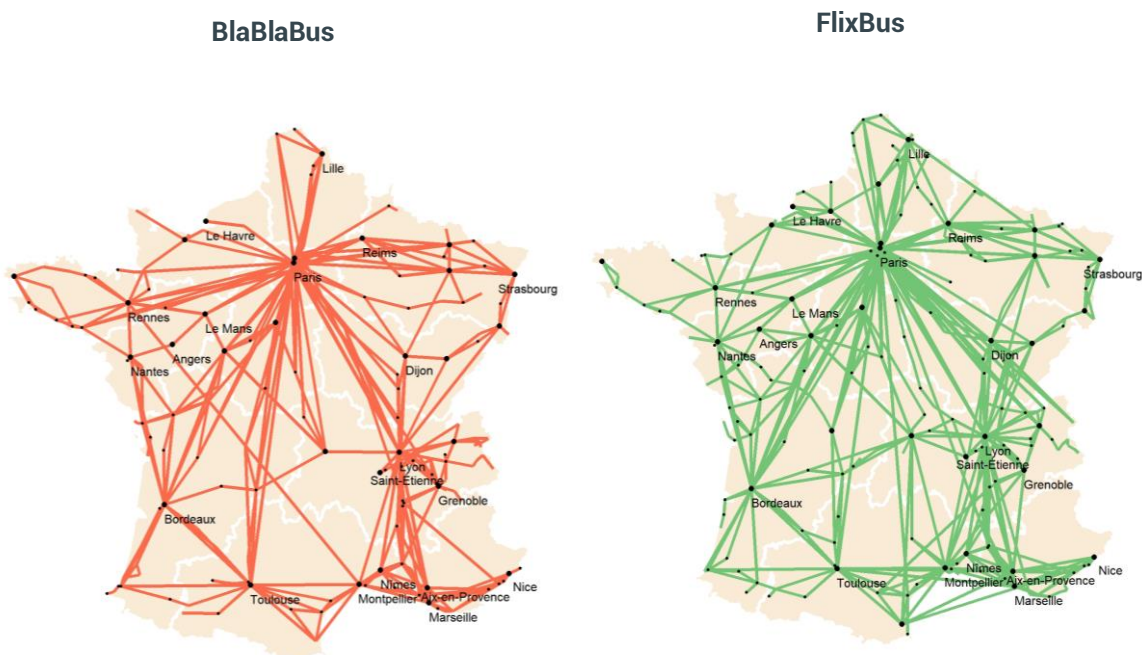
Figure 6 – Superposition de l'offre de dessertes des opérateurs disposant d'un réseau national



Autres* : liaisons en concurrence au T2 2019 entre Ouibus et BlaBlaBus (5 liaisons, 2%), entre Eurolines/Isilines, Ouibus et BlaBlaBus (1 liaison, 0,4%), ainsi qu'entre FlixBus, Ouibus et BlaBlaBus (8 liaisons, 3%)

Source ART

Figure 7 – Réseau des lignes opérées par les 2 opérateurs nationaux en 2019

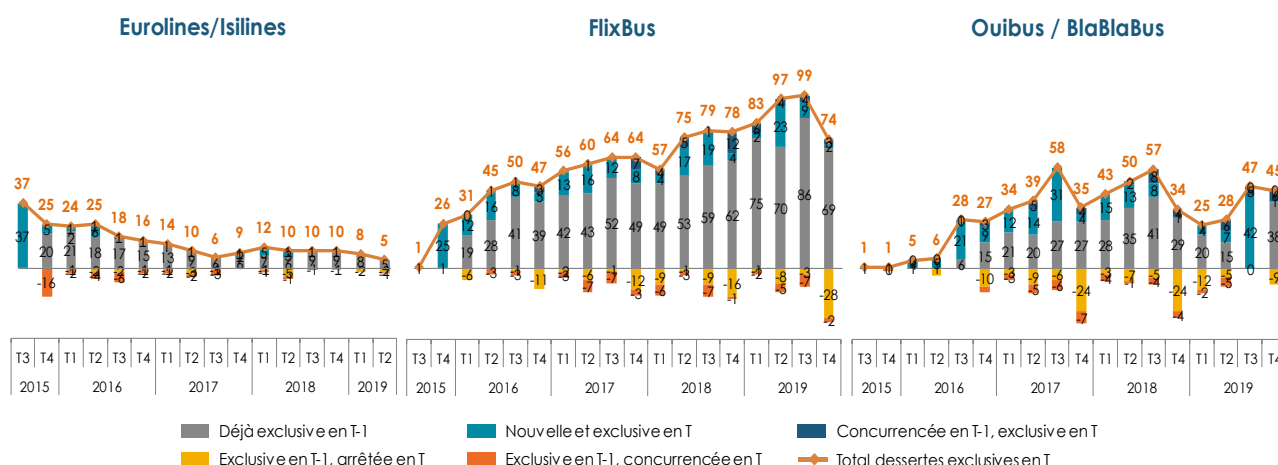


Source ART

Les réseaux des deux opérateurs présentent de fortes similarités, principalement positionnés sur les grands axes interurbains, même si le réseau de FlixBus présente un maillage territorial plus dense en lien avec son plus grand nombre de dessertes exclusives.

FlixBus reste l'opérateur dont le réseau de villes desservies en exclusivité est le plus important avec près de 100 dessertes exclusives au troisième trimestre 2019. Après un fort repli de l'opérateur Ouibus depuis le quatrième trimestre 2018, le réseau BlaBlaBus semble s'appuyer à nouveau sur des dessertes exclusives dont le nombre est en hausse depuis la reprise de Ouibus et atteint 47 au troisième trimestre 2019.

Figure 8 – Evolution trimestrielle de l'offre de dessertes exclusives par les opérateurs principaux (source ART)



1.1.5. Une rationalisation des dessertes aéroportuaires

Treize aéroports sont desservis en 2019, en recul depuis 2018. Les aéroports de Carcassonne-Salvaza, Paris-Beauvais et Chambéry-Savoie étaient reliés au réseau en 2018 et ne le sont plus en 2019.

Le nombre de liaisons vers/depuis ces 13 aéroports s'élève à 332, dont 41 liaisons radiales, 69 infrarégionales et 222 interrégionales. Ainsi, 150 villes sont reliées à un ou plusieurs des 13

aéroports grâce à l'offre des SLO. Les aéroports de Lyon-Saint-Exupéry et Paris-Charles-de-Gaulle se démarquent par un nombre de mouvements d'autocars supérieur à 100 par jour, soit, avec un départ tous les quarts d'heure en moyenne, une fréquence comparable à celle d'un arrêt de bus urbain.

Tableau 1 – Aéroports desservis en 2019, classement par la fréquence quotidienne (source ART)

Aéroport	Nombre d'opérateurs	Nombre de mouvements quotidiens (Evolution A/A-1)	Nombre de destinations	Nombre de passagers transportés*
Lyon-Saint Exupéry	4	118 (-5)	49	]500 000;1 000 000]
Paris-Charles de Gaulle	4	106 (+21)	96	]200 000;500 000]
Paris-Orly	4	33 (-10)	86	]50 000;100 000]
Nice-Côte d'Azur	4	32 (-9)	29	]200 000;500 000]
Marseille-Provence	3	17 (+1)	17	]100 000;200 000]
Biarritz-Pays Basque	2	13 (+3)	20	]20 000;50 000]
Bâle-Mulhouse-Fribourg	2	11 (-1)	9	]20 000;50 000]
Toulouse-Blagnac	3	3 (+2)	10	]1 000;2 000]
La Réunion-Rolland Garros	1	2 (+0,0)	1	/
Montpellier-Méditerranée	2	2 (+0,4)	4	< 1 000
Nantes-Atlantique	3	0,9 -0,7)	5	]2 000;5 000]
Perpignan-Rivesaltes	1	0,3 (-1,7)	5	/
Grenoble-Isère	1	0,1 (+0,1)	8	/

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

L'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle est celui qui a connu la hausse de fréquence la plus importante en un an (21 trajets quotidiens de plus par rapport à 2018), tandis que la fréquence se rétracte pour l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry (5 trajets quotidiens de moins par rapport à 2018 après une forte hausse en 2018) (Tableau 1). L'aéroport de Paris-Orly a perdu 10 départs par jour par rapport à 2018 pour arriver à 33 départs quotidiens, mais reste le troisième aéroport le mieux desservi par les SLO. L'aéroport de Nice-Côte d'Azur talonne cette troisième position. 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, 96 et 86 villes différentes.

Les aéroports de Lyon-Saint Exupéry, Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Nice-Côte d'Azur sont beaucoup mieux desservis que la moyenne des autres dessertes, avec respectivement 118, 106, 33 et 32 mouvements quotidiens contre 10,4 en moyenne pour l'ensemble des dessertes SLO. L'année 2019 est en continuité avec l'année 2018 dans la poursuite de la rationalisation de l'offre « aéroports » de la part des opérateurs SLO. En plus de la fermeture de dessertes aéroportuaires, les aéroports les moins desservis ont vu leurs fréquences de dessertes stagner ou diminuer faute d'une fréquentation suffisante.

Le manque d'offres alternatives de services de transport directs réguliers et/ou à un prix comparable¹¹ 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 14 % de la fréquentation totale en 2019, une part

¹¹ Voir partie 1.6.2 Résultats économiques et partie 1.8 Analyse de la complémentarité régionale des transports de voyageurs

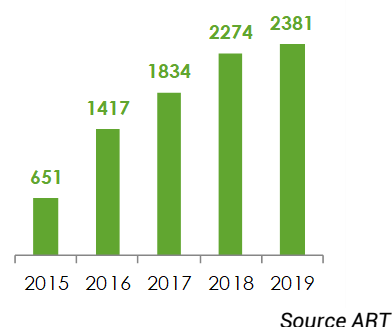
similaire à celle de 2018, la progression de la fréquentation des dessertes aéroportuaires est donc proche de celle des cars SLO dans leur ensemble.

Les dessertes aéroportuaires représentent 14 % du chiffre d'affaires réalisé par les opérateurs SLO. Rapportée aux passagers.km, la recette moyenne sur les liaisons aéroportuaires est toutefois en recul de 10 % sur un an et s'établit à 6,3 euros mais reste plus élevée que la moyenne de 4,6 euros.

1.1.6. Une faible croissance de l'offre de liaisons

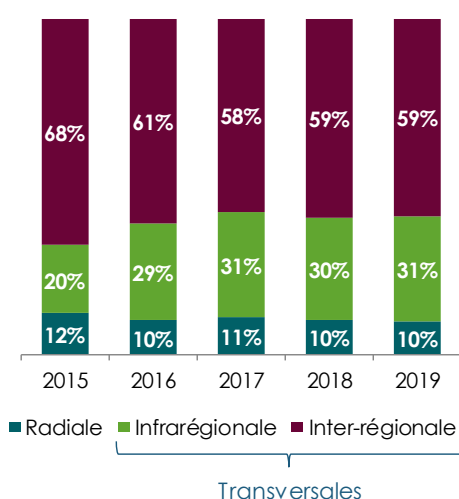
Les opérateurs SLO ont commercialisé 2 381 liaisons différentes en 2019, soit 107 liaisons et 5 % de plus que l'offre proposée en 2018¹². Cette expansion (en solde brut) est donc la plus faible depuis 2016 (Figure 9). La croissance du nombre de liaisons, même modeste, en parallèle avec un solde négatif du nombre de villes desservies indique une création de liaisons sur des villes existantes qui est plus significative que le développement de l'offre sur les nouvelles villes, une situation similaire à celle observée en 2018 montrant une densification du réseau existant. Près de la moitié (49 %) des liaisons sont proposées sur l'ensemble de l'année, un chiffre stable par rapport à 2018.

Figure 9 – Nombre de liaisons commercialisées par an



La structure de l'offre varie très peu par rapport à 2017 et 2018 (Figure 10). La part des liaisons radiales (en provenance ou à destination de Paris) représente 10 % de l'offre. Parmi les liaisons transversales (90 % de l'offre), les deux tiers sont des liaisons interrégionales. En écho avec l'offre de villes desservies, FlixBus propose le plus grand nombre de liaisons et ce depuis le deuxième trimestre 2016.

Figure 10 – Structure de l'offre de liaisons (Source ART)



FlixBus a exploité 1 521 liaisons pendant au moins un trimestre en 2019, soit 64 % de l'offre globale de liaisons. Si les offres groupées sont prises en compte sur l'ensemble de l'année, FlixBus/EuroLines assure 67 % de l'offre de liaisons en 2019 et BlaBlaBus/Ouibus 43 %¹³. Seules 221 liaisons n'ont été assurées par aucun des opérateurs nationaux, soit 9 % de l'offre globale, cette part étant de fait surévaluée en raison de la ligne de cars exploitée par Migratour, qui du fait d'un grand nombre d'arrêts génère mécaniquement un grand nombre de liaisons (171 liaisons pour cette seule ligne). 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 étaient en concurrence sur 24 % des liaisons commercialisées, au cours du premier semestre. À la suite de la réduction du marché à deux opérateurs nationaux, cette part se réduit à 20 % au second semestre. Durant l'année 2019, le poids de la fréquentation des liaisons concurrencées a reculé de 4 points de pourcentage au profit de liaisons exclusives. La stratégie des deux opérateurs restants tend à se rapprocher dans leur offre des dessertes exclusives et en concurrence (Annexe 6). Tandis que FlixBus opère toujours un nombre important de liaisons en exclusivité, son offre exclusive se réduit en fin d'année alors que celle de BlaBlaBus augmente. Pour autant, la différence entre les deux opérateurs reste forte puisque seules 28 % des liaisons de FlixBus (en considérant FlixBus et EuroLines/Isilines conjointement) sont en concurrence, alors que cette part est de 48 % pour BlaBlaBus (en considérant Ouibus et BlaBlaBus conjointement).

¹² Suite à un changement de méthodologie, le nombre de liaisons de 2016 à 2018 a été corrigé. Les chiffres présentés dans cette édition sont donc différents de ceux publiés les années précédentes.

¹³ En raison des liaisons en concurrence, la somme des parts de chacun des opérateurs excède 100 %

Les liaisons concurrencées ne concentrent plus que 85 % de la fréquentation totale au second semestre 2019, en baisse de plus de 2 points par rapport au premier semestre 2019 et à 2018. La concentration du marché entre deux opérateurs a donc réduit la part de voyageurs bénéficiant d'offres en concurrence. Ce constat avait déjà pu être observé en 2016, lors de la réduction de 5 à 3 opérateurs. Pour FlixBus, la part de liaisons en concurrence représente 83 % de sa fréquentation, en légère hausse par rapport à 2018 (82 %), alors que ce chiffre est plus élevé chez BlaBlaBus (91 %) mais en diminution par rapport à Ouibus en 2018 (92 %), confirmant le léger rééquilibrage entre les deux opérateurs restants (Figure 12).

Figure 11 – Poids des liaisons en concurrence dans l'offre et la demande (source ART)

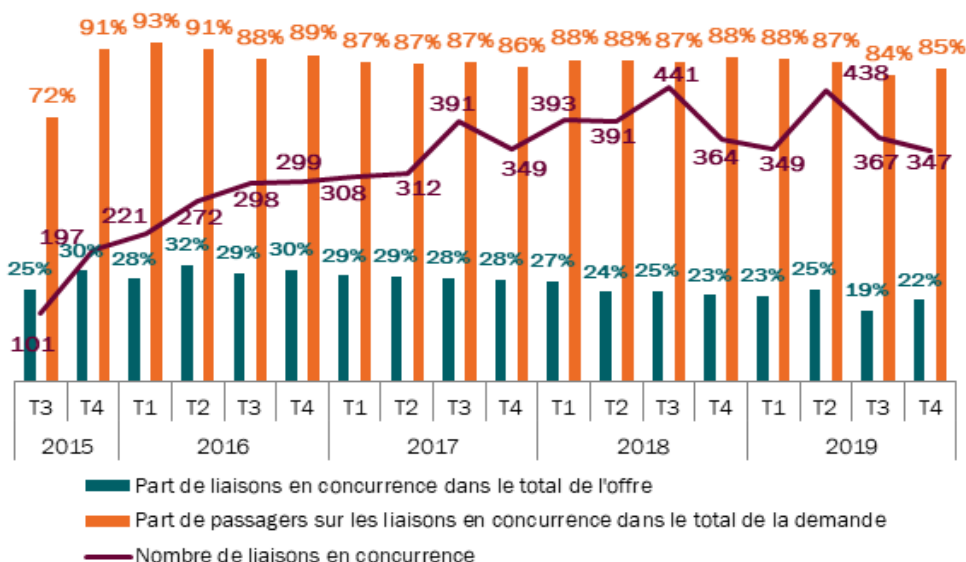
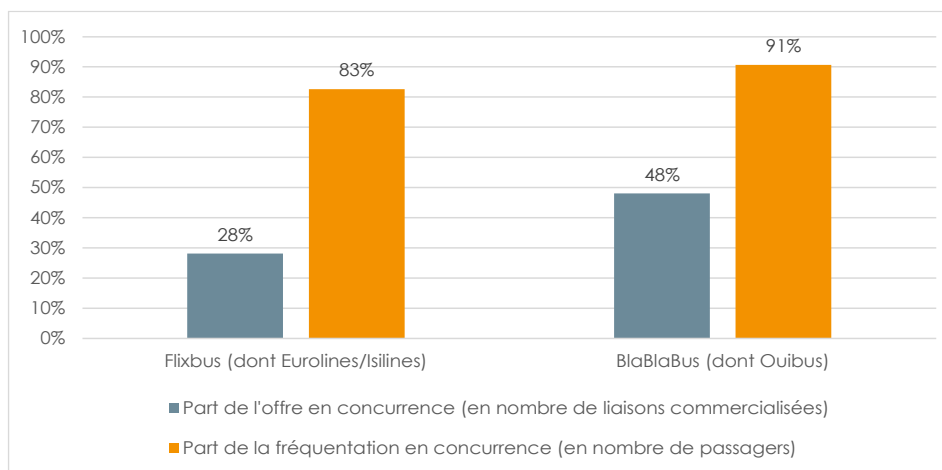


Figure 12 – Poids des liaisons en concurrence dans l'offre et la demande de chaque opérateur en 2019 (Source ART)

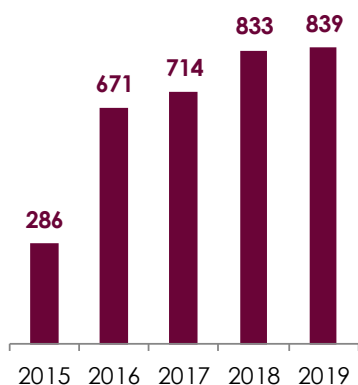


1.1.7. 839 départs chaque jour sur le réseau SLO

Après les nettes hausses du nombre de départs quotidiens de cars SLO des années précédentes, la fréquence de l'offre de 2019 reste stable par rapport à son niveau d'il y a un an, en n'augmentant que de six départs en moyenne par jour (Figure 13). A l'instar de l'évolution des autres indicateurs de l'offre, cette stabilité de la fréquence démontre le ralentissement de l'expansion du réseau offert par les opérateurs SLO cette année.

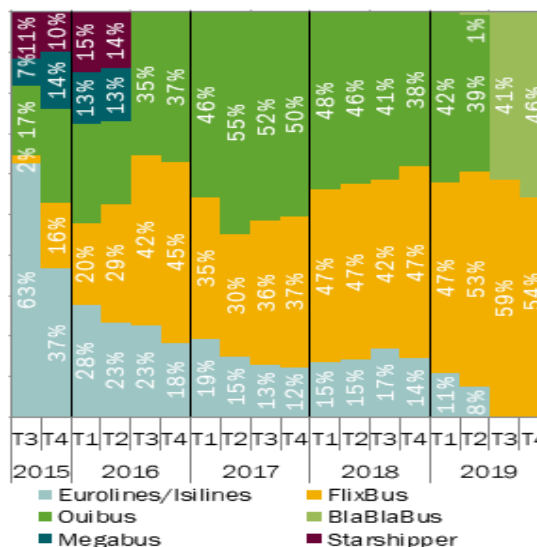
En prenant en compte les offres groupées, FlixBus/Eurolines opère jusqu'à 56 % des départs en 2019 tandis que BlaBlaBus/Ouibus en effectue 41 % (Figure 14). Comme pour le nombre de dessertes, on constate un rééquilibrage à partir du second semestre.

Figure 13 – Nombre de départs quotidiens



Source ART

Figure 14 – Répartition du nombre de départs quotidiens



Source ART

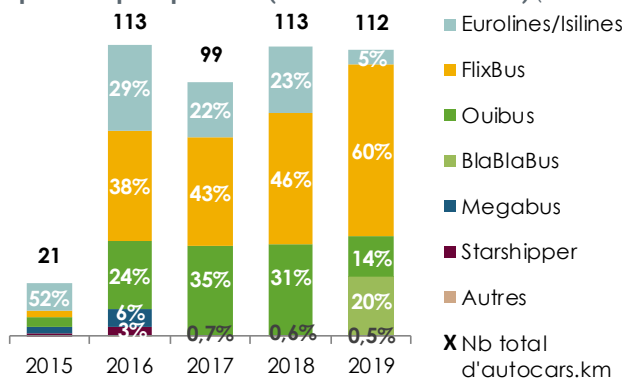
Par liaison, la fréquence quotidienne s'établit à 2,5 trajets en moyenne, en légère régression sur un an (5 % en moins), du fait d'une progression de 1 % du nombre de départs moins importante que la hausse de 5 % du nombre de liaison commercialisées. La majorité des 2 381 liaisons commercialisées en 2019 ne sont pas opérées quotidiennement. En effet, 69 % des liaisons enregistrent moins d'un aller-retour quotidien en moyenne. En parallèle, la part des liaisons les plus cadencées (10 allers-retours ou plus par jour) est en recul de 0,3 point de pourcentage et s'élève à 1,1 % en 2018. La liste de ces liaisons est disponible en Annexe 7.

1.1.8. Une distance parcourue qui stagne

La distance totale parcourue par les autocars a stagné en 2019 avec seulement 112 millions d'autocars.km, en légère baisse par rapport à 2018 (Figure 15). Avec leur réseau étendu sur l'ensemble du territoire, les opérateurs principaux assurent 99 % des kilomètres parcourus. Les autocars FlixBus et Eurolines ont parcouru ensemble 65 % de la distance totale des autocars SLO, en recul de quatre points sur un an. En parallèle, l'offre de BlaBlaBus et Ouibus représente désormais 34 % des autocars.km, soit trois points de plus qu'en 2018. Au dernier trimestre 2019, la part de BlaBlaBus s'élève à 41 % (voir Annexe 8). Les opérateurs « locaux » ont fortement réduit leur offre en autocars.km qui est revenue à un niveau proche de celui de 2016.

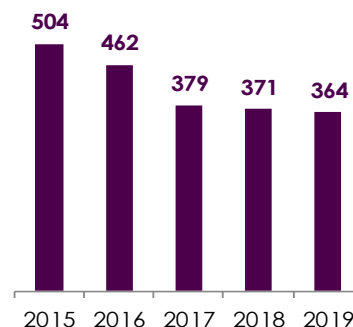
Le raccourcissement des lignes SLO se poursuit en 2019 (Figure 16). En 2019, la distance moyenne d'une ligne est de 364 km, en recul de 7 km par rapport à 2018. Les lignes d'Eurolines/Isilines et de FlixBus sont toujours plus longues (422 km) que celles de Ouibus ou de BlaBlaBus (307 km) même si le différentiel tend à diminuer (Annexe 8).

Figure 15 – Distance parcourue par les autocars et répartition par opérateur (millions d'autocars.km) (source ART)



X Nb total d'autocars.km

Figure 16 – Longueur moyenne des lignes (km) (source ART)



1.2. Toujours plus de services commercialisables de 100 kilomètres ou moins

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. Ainsi, les services réguliers interurbains de transport routier peuvent être opérés librement. Toutefois, le législateur a prévu des modalités spécifiques qui permettent aux autorités organisatrices de transport d'être informées de l'ouverture de SLO de 100 km ou moins et d'en interdire ou d'en limiter l'exécution lorsqu'elles estiment que la complémentarité de ce service avec les services publics de transport interurbain n'est pas assurée.

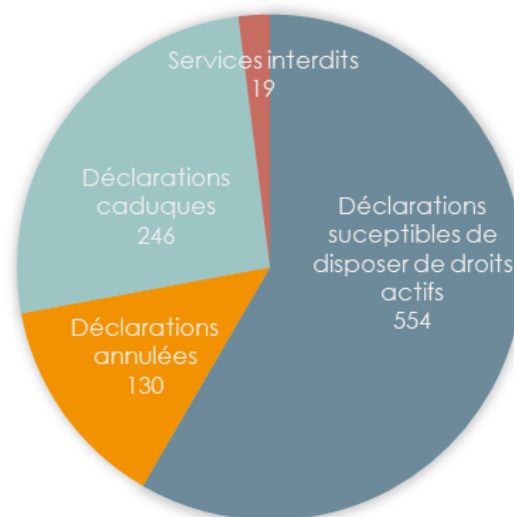
1.2.1. Bilan des déclarations sur des liaisons de 100 km ou moins

Rappel de la procédure

Conformément aux dispositions du code des transports, les entreprises désirant commercialiser des services réguliers librement organisés sur des liaisons de 100 km ou moins doivent préalablement les déclarer auprès de l'Autorité. Dans un délai de deux mois à compter de la publication de la déclaration par l'Autorité sur son site internet, une autorité organisatrice de transport peut saisir l'Autorité en vue d'interdire ou de limiter l'exécution du service librement organisé déclaré lorsqu'elle estime que celui-ci est susceptible, seul ou conjointement avec d'autres services préalablement déclarés, de porter une atteinte substantielle à l'équilibre économique des services de transport qu'elle conventionne.

Le nombre de déclarations de liaisons de 100 km ou moins a décliné en 2019 avec 209 services déclarés contre 293 l'année précédente. Ces déclarations concernent 130 origines-destinations, dont 56 qui n'avaient jamais été déclarées auparavant. Au total, cela porte à 949 le nombre de déclarations sur des liaisons de 100 km ou moins publiées par l'Autorité depuis la libéralisation du marché du transport interurbain par autocar en 2015. Toutefois, ces déclarations ne constituent pas toutes des autorisations d'exploiter les services afférents. Du fait des déclarations annulées, devenues caduques ou interdites, seules 554 déclarations sont susceptibles de disposer de droits de commercialisation actifs au 31 décembre 2019 (58 % des services déclarés depuis octobre 2015), contre 537 l'année précédente.

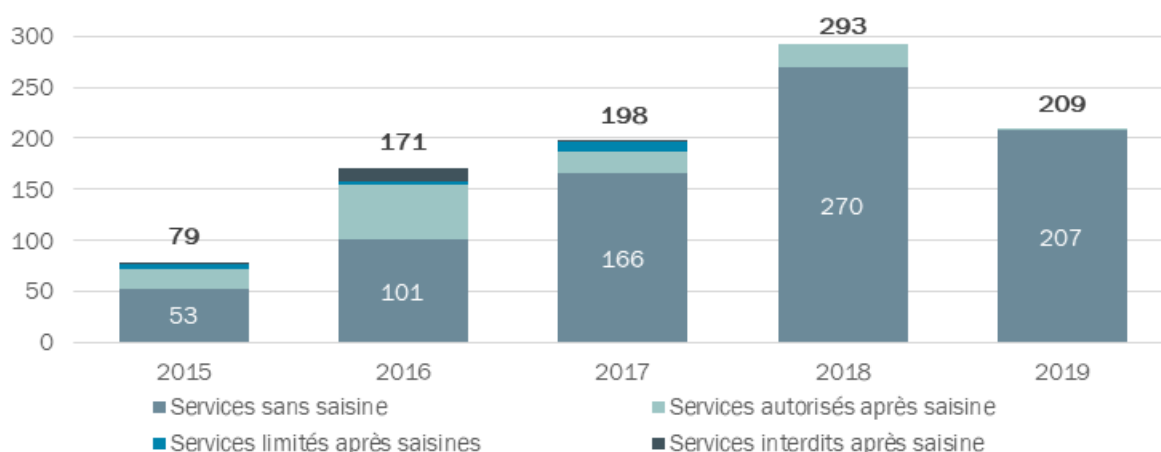
Figure 17 – Etat des déclarations au 31 décembre 2019
(source ART)



Le nombre de saisines formées par les autorités organisatrices de transport sur les projets d'interdiction ou de limitation de SLO continue de décroître suivant la tendance observée depuis 2016 (Figure 18). En 2019, deux déclarations, concernant les liaisons Le Pontet (Avignon) – Marseille et Marseille – Toulon ont fait l'objet d'une saisine. Les avis rendus par l'Autorité ont été tous deux défavorables au projet d'interdiction formé par la région Provence-Alpes-Côte d'Azur¹⁴.

¹⁴ Avis n° 2019-017 du 21 mars 2019 relatif au projet de décision de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur d'interdiction du service déclaré par la société Flixbus France sur la liaison entre Le Pontet (Avignon) et Marseille et n° 2019-029 du 16 mai 2019 relatif au projet de décision de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur d'interdiction du service déclaré par la société Flixbus France sur la liaison entre Marseille et Toulon.

Figure 18 – Bilan des déclarations et des saisines de 2015 à 2019 (Source ART)



Comme les années précédentes, toutes les régions métropolitaines à l'exception de la Corse sont concernées¹⁵ en 2019 par des déclarations de SLO de 100 km ou moins. La grande majorité de celles-ci concerne des liaisons infrarégionales (173 sur 209, soit près de 83 %), contribuant à affiner le maillage territorial de l'offre de services routiers interurbains au sein des régions. En outre, la desserte des aéroports, identifiée comme un important levier de développement de l'offre de transport régulier par autocar, a représenté près de 30 % des déclarations publiées en 2019 avec 59 services déclarés.

La région **Auvergne-Rhône-Alpes** demeure la région qui concentre le plus grand nombre de déclarations avec 50 services déclarés en 2019 sur son territoire dont 48 liaisons infrarégionales et 2 liaisons vers la Nouvelle-Aquitaine. Ces nouvelles déclarations portent à 166 le nombre de déclarations pouvant être commercialisées au 31 décembre 2019, dont 146 liaisons infrarégionales. Une part importante des déclarations concernent des liaisons desservant l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry (54 % des déclarations de 2019 et 33 % de l'ensemble des déclarations susceptibles d'avoir des droits actifs).

La région **Provence-Alpes-Côte d'Azur** est concernée par 41 déclarations en 2019 (dont 26 portent sur des liaisons infrarégionales), contre 38 en 2018. Un tiers des liaisons déclarées dans la région rejoint la région Occitanie dont une desservant l'aéroport de Montpellier. L'aéroport de Marseille-Provence est quant à lui concerné par 8 SLO infrarégionaux déclarés en 2019. Au total, 79 déclarations disposant de droits actifs sont recensées dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur au 31 décembre 2019, dont 63 % sont infrarégionales.

41 déclarations ont concerné la région **Grand Est** en 2019, dont 37 liaisons infrarégionales et quatre liaisons avec la région Bourgogne-Franche-Comté. Environ 30 % des SLO déclarés desservent l'aéroport de Bâle-Mulhouse. La région Grand Est est la troisième région comptabilisant le plus de déclarations de SLO de 100 km ou moins qui disposent de droits actifs au 31 décembre 2019 (93 déclarations).

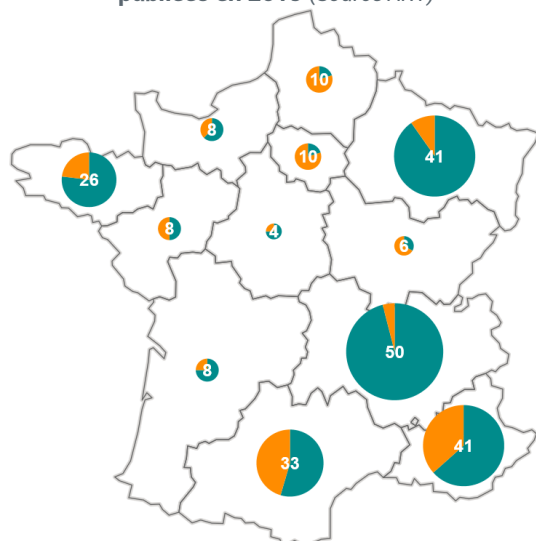
La région **Occitanie** est concernée par 32 déclarations de liaisons de 100 km ou moins, contre 30 en 2018. Les services interrégionaux la reliant à la région Provence-Alpes-Côte d'Azur représentent 47 % des déclarations. Dans cette région, un quart des SLO déclarés desservent un aéroport dont trois desservent l'aéroport de Toulouse Blagnac, un autre, celui de Montpellier, et les cinq derniers, interrégionaux, celui de Marseille-Provence. 95 déclarations sont susceptibles d'être commercialisées en Occitanie au 31 décembre 2019, dont 26 % permettent de rejoindre la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et 12 % la région Auvergne-Rhône-Alpes.

La région **Bretagne** est concernée par 26 déclarations de SLO de 100 km ou moins en 2019, dont 20 portant sur des liaisons infrarégionales, contre 11 en 2017, et 6 la reliant à la Normandie (3) et aux Pays-de-la-Loire (3). Aucun de ces services ne dessert un aéroport.

¹⁵ Une région est concernée par une déclaration dès lors que l'origine ou la destination de la liaison déclarée est située sur son territoire.

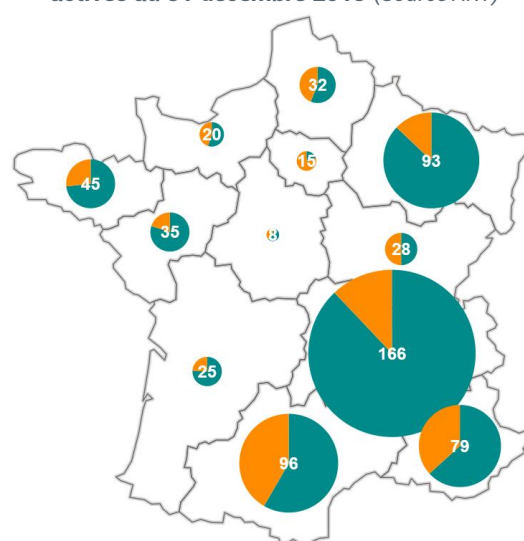
Les sept régions restantes (hors Corse) sont concernées par un nombre de déclarations inférieur à 10 en 2019. En Hauts-de-France et en Île-de-France, contrairement à la tendance générale observée, les liaisons interrégionales (exclusivement entre ces deux régions) ont une place prépondérante dans les déclarations de 2019.

Figure 19 – Répartition régionale des déclarations publiées en 2019 (Source ART)



■ Liaisons infrarégionales ■ Liaisons interrégionales

Figure 20 – Répartition régionale des déclarations actives au 31 décembre 2019 (Source ART)

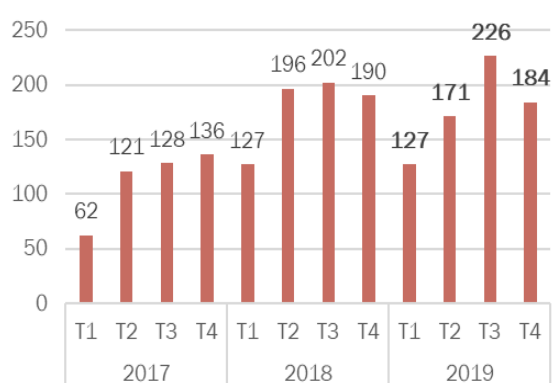


■ Liaisons infrarégionales ■ Liaisons interrégionales

1.2.2. Bilan de l'offre commercialisée sur des liaisons de 100 km ou moins

Tous opérateurs confondus, les liaisons commercialisées (origine-destination¹⁶) de 100 km ou moins représentent, en 2019 comme en 2018, un peu plus de 10 % de l'offre SLO en France.

Figure 21 – Evolution du nombre de liaisons ≤ 100 km



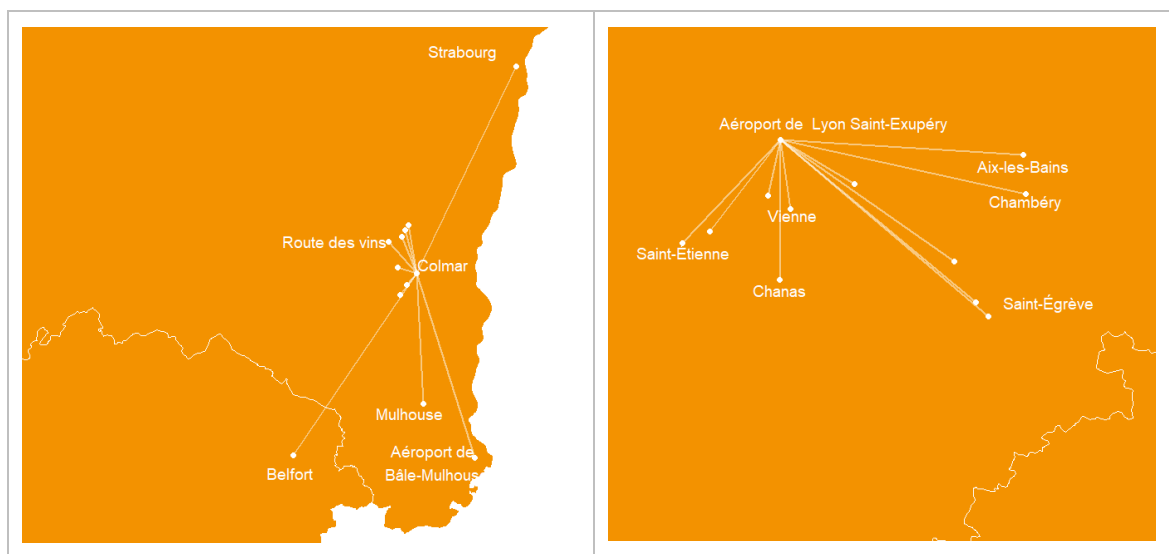
Source ART

Après une rationalisation de l'offre SLO de 100 km ou moins au second trimestre (25 liaisons et 6 communes de moins desservies par rapport au T2 2018), l'année 2019 enregistre finalement un record depuis l'ouverture du marché, avec 226 liaisons commercialisées dans 159 communes au cours de l'été (Figure 21). C'est à Colmar¹⁷ et à l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry que le réseau des liaisons de 100 km ou moins est le plus dense (Figure 22). A l'échelle régionale, Auvergne-Rhône-Alpes et Occitanie concentrent respectivement 21 % et 20 % de l'offre SLO de 100 km ou moins en France.

¹⁶ Tous les services librement organisés opérés sur une même origine-destination sont comptabilisés comme une seule liaison commercialisée.

¹⁷ Cette densité s'explique par l'offre de SLO opérée par Voyages Lucien Kunegel sur le parcours de la Route des Vins d'Alsace.

Figure 22 – Réseau des liaisons de 100 km ou moins autour de Colmar et de l'aéroport de Lyon (Source ART)



Les liaisons de 100 km ou moins sont majoritairement (81,1 %) opérées au sein d'une même région. Toutefois, l'offre commercialisée au départ de l'Île-de-France est exclusivement interrégionale : 69 % du réseau francilien dessert les Hauts-de-France et 31 % la Normandie.

Le réseau des liaisons interrégionales de 100 km ou moins dessert majoritairement les régions Occitanie, Auvergne-Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur.

1.3. Une fréquentation en hausse

1.3.1. Entre 10,3 et 11,3 millions de passagers ont voyagé dans les autocars SLO en 2019

La fréquentation a fortement progressé en 2019, s'établissant entre 10,3 et 11,3 millions de voyageurs¹⁸, soit au moins 1,4 million de passagers supplémentaires en un an (Figure 23). La hausse de la demande est observée sur tous les trimestres en 2019 (par rapport aux mêmes périodes de 2018) et sur tous les types de liaisons (radiales ou transversales). Des records de la fréquentation trimestrielle ont été établis cette année (cf. les bilans trimestriels du marché d'autocars SLO publiés par l'Autorité).

Plusieurs facteurs expliquent cette croissance de la fréquentation en 2019. Si les offres promotionnelles des opérateurs principaux ont stimulé la demande au cours de la première moitié de l'année, le secteur a pu profiter des reports modaux importants provoqués par les grèves dans le transport ferroviaire au mois de décembre. Ainsi, au premier trimestre 2019, un niveau record de la fréquentation est observé pour une période de l'année souvent caractérisée comme « creuse ». A la fin de l'année, le report modal dû à la forte réduction des circulations ferroviaires a entraîné une fréquentation élevée à rebours des tendances saisonnières habituelles. Les évolutions par trimestre sont en Annexe 9.

La distance moyenne parcourue par passager suit une baisse tendancielle depuis 2015 (Figure 24). Elle s'établit à 283 km en 2019 contre 299 km en 2018, soit une diminution de 5 %. Cette évolution est en accord avec le raccourcissement de la longueur moyenne des lignes exposé à la partie 1.1.8, illustrant probablement une adaptation de l'offre des opérateurs à la demande.

¹⁸ La réduction à deux du nombre d'opérateurs nationaux à partir du troisième trimestre 2019 a imposé, afin de respecter le secret des affaires, d'établir des fourchettes pour les données relatives à la fréquentation globale et pour toutes les données qui leur sont liées (le nombre de passagers.km, le taux d'occupation et le chiffre d'affaires), cf. les avertissements au début du rapport. L'ensemble des indicateurs concernés sont présentés en italique tout au long de ce document.

Figure 23 – Fréquentation des SLO en passagers et passagers.km (Source ART)

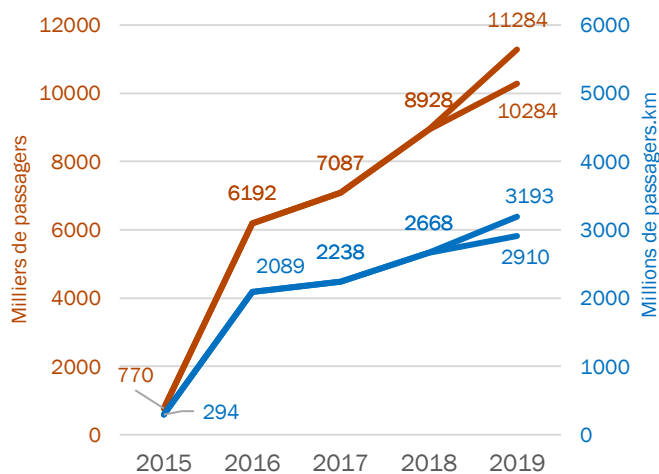
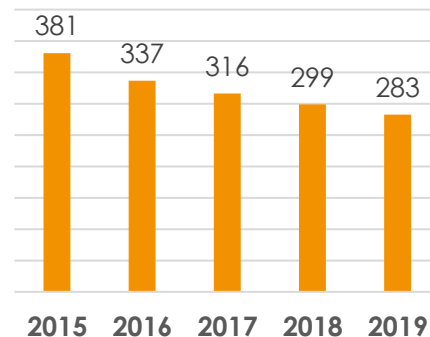


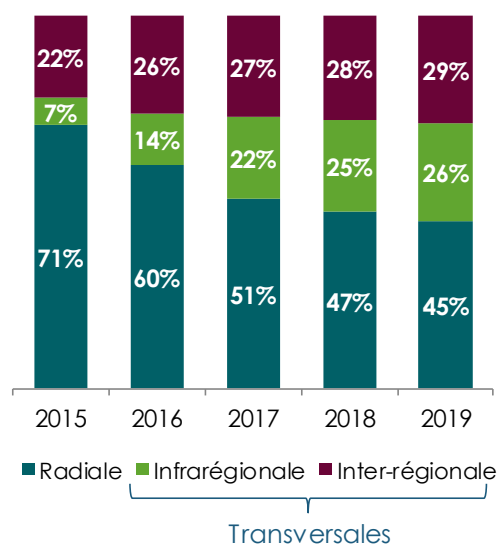
Figure 24 – Distance moyenne parcourue par passager (Source ART)



Le poids des liaisons radiales continue de diminuer dans la fréquentation totale au profit des liaisons transversales et en particulier des liaisons infrarégionales. La proportion de passagers ayant voyagé sur les trajets domestiques à origine ou destination de Paris n'est que de 45 % en 2019 (en recul de 2 % sur un an). A l'inverse, les liaisons infrarégionales et interrégionales (hors flux depuis ou vers Paris) gagnent chacune un point de fréquentation par rapport à 2018, occupant désormais respectivement 26 % et 29 % de la demande totale (Figure 25).

Cette évolution est expliquée par la progression annuelle de la demande sur les liaisons infrarégionales et sur les liaisons interrégionales. La fréquentation sur les liaisons radiales augmente moins 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 25 – Répartition de la fréquentation annuelle par type de liaison (Source ART)



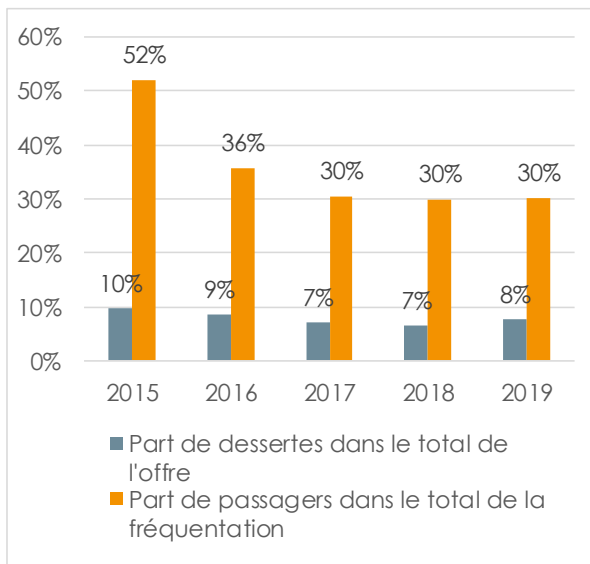
La répartition géographique de la demande de transport SLO est assez stable sur un an (Annexe 9). La région Auvergne-Rhône-Alpes conserve sa place prépondérante dans la fréquentation infrarégionale occupée depuis début 2016. En 2019, 55 % de la fréquentation infrarégionale globale est réalisée dans cette région, du fait notamment du poids de la liaison Aéroport de Lyon Saint-Exupéry/Grenoble.

Les flux interrégionaux (hors flux depuis ou vers Paris) concentrent près de 30 % de la fréquentation en passagers. Les liaisons entre Paris et les régions Normandie, Hauts-de-France, Grand Est et Auvergne-Rhône-Alpes représentent 60 % de l'ensemble de la fréquentation radiale. On retrouve ainsi 5 liaisons reliant Paris à ces régions dans le top 10 des liaisons les plus fréquentées.

1.3.2. Un marché historiquement concentré, confirmé par la réduction à un duopole

Les dix liaisons les plus fréquentées en 2019 représentent seulement 0,5 % de l'offre de liaisons mais 8 % de l'offre de départs et concentrent 30 % du nombre de passagers) et 29 % du chiffre d'affaires. Les dix premières liaisons ont connu globalement une croissance de la fréquentation similaire à celle de l'ensemble du secteur en 2019. La liaison Clermont-Ferrand/Lyon apparaît parmi les 10 premières liaisons alors que la liaison Toulouse-Paris qui y figurait depuis 2017 disparaît de ce classement. Au global, les 10 liaisons les plus fréquentées se caractérisent par de courtes distances sur lesquelles les caractéristiques de l'offre (temps de trajet, niveau de confort, etc.) peuvent 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 1.8 sur l'analyse comparée des prix par mode et type de liaisons).

Figure 26 – Poids des dix liaisons les plus fréquentées dans l'offre et la demande



Source ART

Tableau 2 – Les 10 liaisons les plus fréquentées en 2019 classées par le nombre de trajets quotidiens (Source ART)

Liaisons	Distance moyenne (km)	Nombre de trajets quotidiens			Fréquentation annuelle (milliers de passagers)		
		2019	2018	Evolution (A/A-1)	2019	2018	Evolution (A/A-1)
Lille – Paris	230	90	78	16 %	]500 000 ; 1 000 000]	480 258	+
Aéroport de Lyon Saint-Exupéry – Grenoble	93	67	62	9 %	]200 000 ; 500 000]	418 186	ND
Lyon – Paris	466	56	53	6 %	]200 000 ; 500 000]	318 423	ND
Paris – Rouen	137	50	40	23 %	]200 000 ; 500 000]	338 203	ND
Grenoble - Lyon	119	46	39	17 %	]200 000 ; 500 000]	255 332	ND
Clermont-Ferrand – Lyon	171	32	25	28 %	]100 000 ; 200 000]	140 448	ND
Marseille – Nice	201	31	38	-19 %	]100 000 ; 200 000]	153 958	ND
Caen – Paris	239	30	23	30 %	]200 000 ; 500 000]	183 417	+
Paris – Rennes	376	28	23	23 %	]200 000 ; 500 000]	179 457	+
Le Havre – Paris	203	28	25	12 %	]200 000 ; 500 000]	184 406	+

Les liaisons radiales restent dominantes dans le top 10 des liaisons les plus fréquentées (Tableau 2). Mais leur part diminue, quatre liaisons transversales y figurent désormais (une de plus qu'en 2018). Il s'agit des deux liaisons qui relient Grenoble à la ville et à l'aéroport de Lyon, de la liaison entre Marseille et Nice et de celle entre Clermont-Ferrand et Lyon qui fait son entrée dans le classement en 2019.

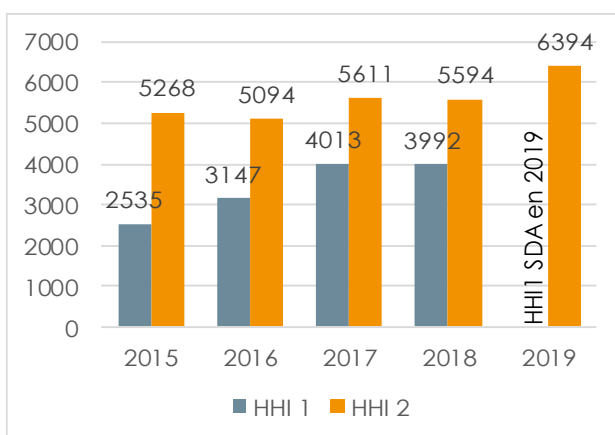
Pour mesurer la concentration du marché notamment le nombre d'opérateurs présents et leur taille respective, l'indice de Herfindahl-Hirschman (HHI) est souvent utilisé. Il est calculé comme la somme des carrés des parts de marché de toutes les entreprises du secteur. Il prend des valeurs entre 0 et 10 000, 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'indice 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.

Pour le marché SLO en France cet indice est calculé 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 l'échelle de chaque liaison. Dans la première approche (HHI 1), 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 (HHI 2) établi comme la somme pondérée (par la fréquentation de chaque liaison) des indices HHI de chaque liaison.

L'indice HHI « macroscopique » (HHI 1) montre (Figure 27) un niveau de concentration assez faible à la libéralisation du marché en 2015, mais s'accroît ensuite montrant la concentration progressive du secteur. 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) et à nouveau en 2019 à la suite de l'apparition d'un duopole, après une phase de stabilité en 2017 et 2018.

L'indice HHI « microscopique » (HHI 2) montre un marché déjà très concentré en 2015, et qui le reste jusqu'en 2018, pour progresser encore en 2019 suite à la réduction du marché entre deux opérateurs nationaux. 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 ce du fait d'une fréquentation opérée en « quasi-exclusivité » ou exclusivité par les opérateurs sur une forte proportion de liaisons SLO. L'évolution du duopole sera suivie attentivement par l'Autorité.

Figure 27 – Indices de la concentration du marché SLO (indices HHI en passagers.km établis par deux approches « macroscopique » (HHI 1) et « microscopique » (HHI 2))



Source ART

1.3.3. Fréquentation sur les lignes internationales

L'offre des opérateurs principaux proposée sur les lignes domestiques s'étend également fortement en 2019 sur des lignes internationales, et ce avec ou sans cabotage¹⁹ en France.

La fréquentation sur les lignes internationales assurant des liaisons en cabotage représente en 2019 (Tableau 3) entre 6,15 et 6,75 millions de passagers (contre 5,1 millions en 2018 et 2,9 millions en 2017), soit une hausse de plus de 20 % par rapport à 2018. Cette fréquentation se répartit comme suit :

- de 2,45 à 2,7 millions de passagers voyageant sur des liaisons domestiques en cabotage (contre 1,7 million en 2018), en forte croissance sur un an,
- de 3,7 à 4,05 millions de passagers voyageant sur des liaisons à origine ou destination internationale, en hausse modérée par rapport à 2018.

¹⁹ Le cabotage signifie le segment national (qui contient au moins une liaison domestique) d'une ligne internationale.

La hausse de fréquentation qui atteint un point haut en 2019 se compose de manière équivalente par la hausse sur les liaisons en cabotage et sur les liaisons domestiques (3 points de pourcentage chacune).

Tableau 3 – Fréquentation domestique et internationale 2018-2019 des opérateurs SLO (Source ART)

Fréquentation en millions de passagers transportés sur...	2018	2019	Evolution 2018/2019	Poids de la fréquentation 2018	Poids de la fréquentation 2019
...liaisons domestiques (d)	7,3	7,85/8,6	+	59 %	56%
...liaisons de cabotage (c)	1,7	2,45/2,7	++	14 %	17,5%
Total de la fréquentation SLO sur liaisons domestiques (d+c)	8,9	10,3/11,3	+	72 %	73,5%
...liaisons internationales* (i)	3,4	3,7/4,05	+	28 %	26,5%
Total de la fréquentation SLO* (d+c+i)	12,4	14/15,35	+	100 %	100%
dont fréquentation sur lignes internationales (c+i)	5,1	6,15/6,75	+	41 %	44%

* La fréquentation sur lignes internationales est évaluée sur le périmètre exclusif des opérateurs SLO ayant une activité internationale en 2018 et en 2019 et au moins une liaison domestique, à savoir les quatre opérateurs nationaux Eurolines/Isilines, FlixBus, Ouibus et BlaBlaBus.

Sur l'ensemble du périmètre des liaisons SLO opérées au départ de la France par les opérateurs nationaux, ce sont donc *entre 14 et 15,35 millions de passagers* qui ont été transportés en 2019 (contre 12,4 millions en 2018), parmi lesquels les voyageurs des lignes internationales (en cabotage ou non) qui représentent désormais près de 44 % de la fréquentation contre 41 % en 2018.

Depuis l'ouverture du marché en août 2015, plus de 30 millions de voyageurs ont été transportés par les autocars SLO sur les liaisons domestiques et en cabotage.

1.4. Les liaisons de 100 kilomètres ou moins enregistrent une hausse de la fréquentation

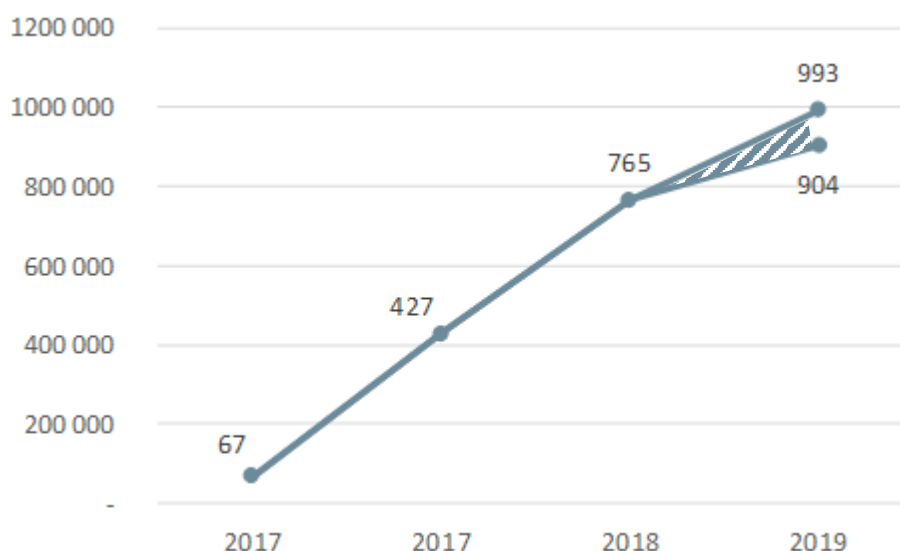
La fréquentation totale sur les seules liaisons de 100 km ou moins est comprise *entre 77 et 85 millions de passagers.km*, contre un peu moins de 65 millions en 2018. Elle a représenté 2,6 % de la demande de SLO en 2019 (contre 2,4 % en 2018) et généré plus de 6 % des recettes totales. Ainsi, le marché des SLO est-il particulièrement dynamique et rémunérateur sur le segment des liaisons de 100 km ou moins.

En 2019, près d'un million de personnes ont voyagé sur les liaisons de 100 km ou moins (hors Migratour et Voyages Lucien Kunegel²⁰) (Figure 28).

La fréquentation trimestrielle a atteint son niveau maximal au troisième trimestre. Cependant, la croissance estivale de la fréquentation sur un an a été moins marquée qu'en 2018. La distance moyenne parcourue par les passagers en 2019 est à peine moins élevée qu'en 2018 : 77 km contre 79 km l'année précédente.

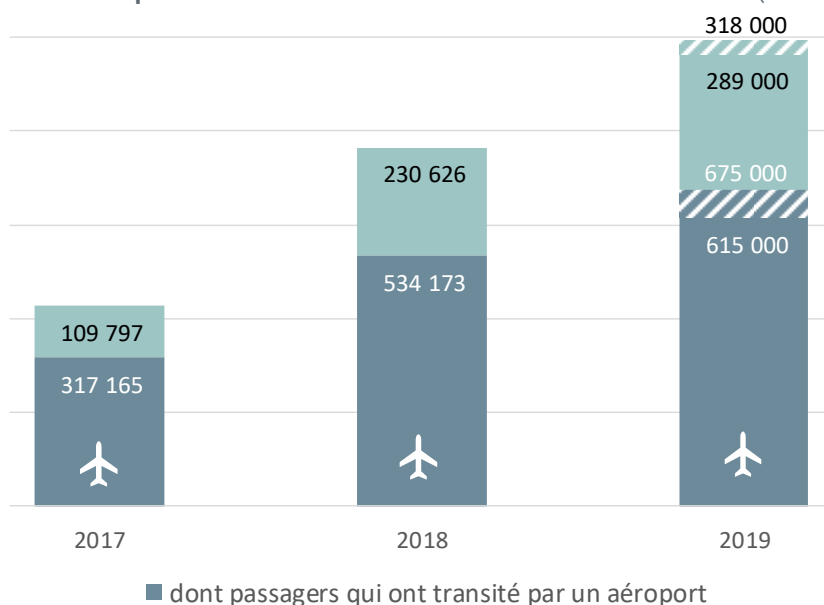
²⁰ Données non disponibles.

Figure 28 – Evolution du nombre de passagers transportés sur les liaisons de 100 km ou moins (Source ART)



En 2019, 68 % des passagers des SLO de 100 km ou moins, soit plus de 600 000 personnes, ont transité par un aéroport. L'aéroport de Lyon Saint-Exupéry concentre à lui seul 95 % de cette affluence. Cette particularité s'explique en grande partie par le fait qu'à l'ouverture du marché des SLO, les autorités organisatrices de transport ont fait le choix de ne plus conventionner les lignes desservant l'aéroport de Lyon. Dès lors, exceptées les navettes vers les stations de ski dont la délégation de service public est arrivée à échéance à l'été 2019, la totalité des lignes qui desservaient l'aéroport de Lyon en 2019 étaient des services librement organisés.

Figure 29 – Fréquentation des services SLO de 100 km ou moins en 2019 (Source ART)



La répartition géographique de la demande de transport SLO de 100 km ou moins évolue lentement (Figure 30). Si la région Auvergne-Rhône-Alpes conserve sa première place dans la fréquentation des liaisons infrarégionales de 100 km ou moins, cette prépondérance diminue au fil des ans au profit des régions Pays-de-la-Loire et Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Figure 30 – Répartition régionale de la fréquentation des liaisons de 100 km ou moins
(Source ART)

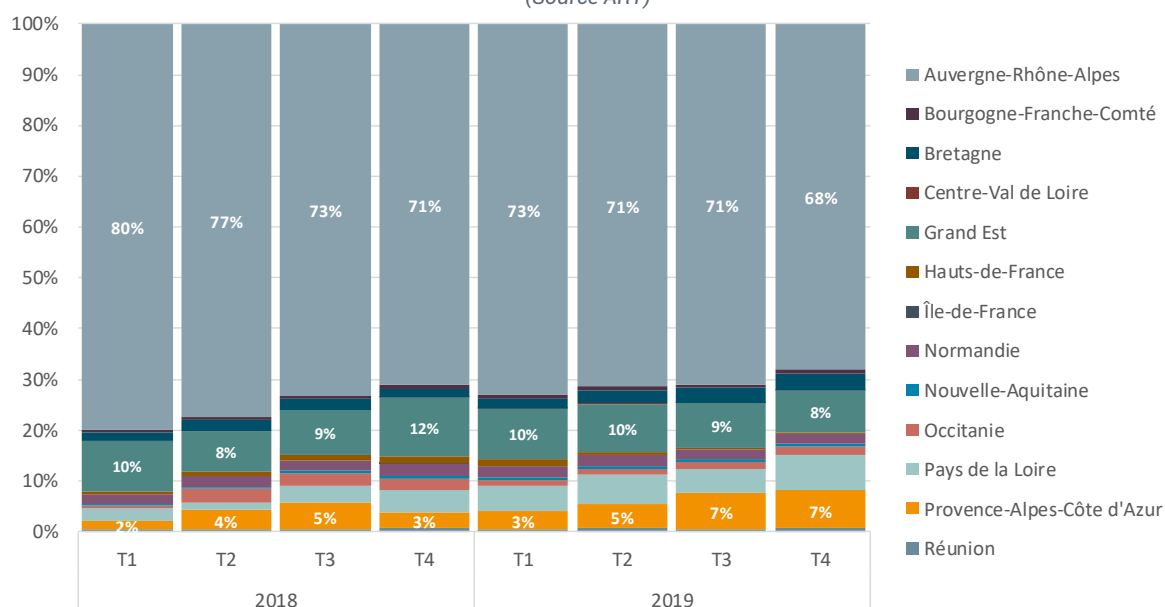
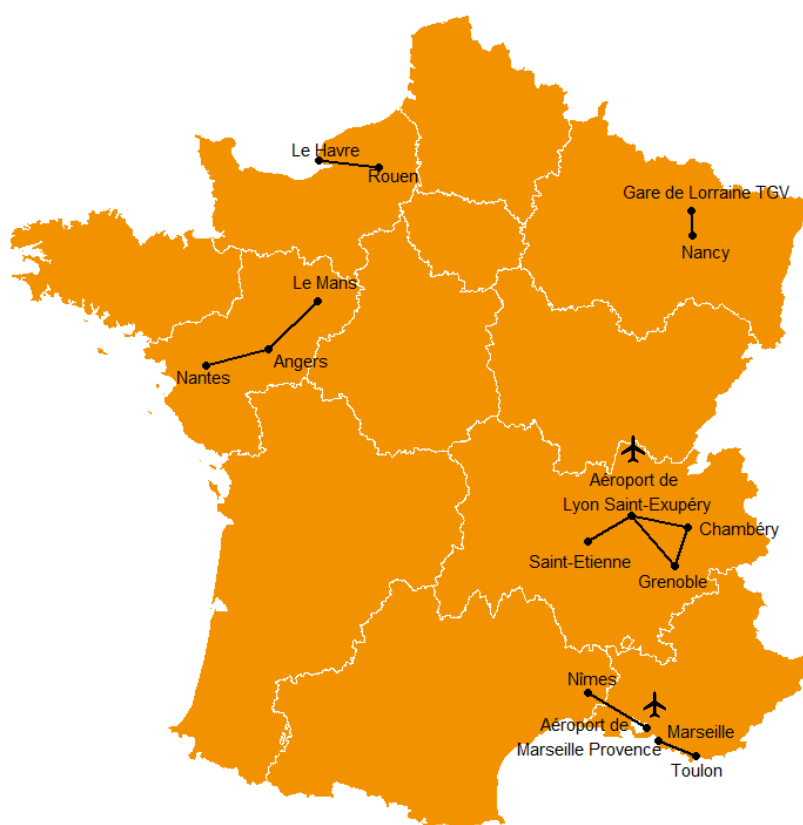


Figure 31 – Carte du top 10 des liaisons de 100 km ou moins les plus fréquentées en 2019
(Source ART)



La place de la région Auvergne-Rhône-Alpes dans le marché des SLO de 100 km ou moins est expliquée en grande partie par le fait que les liaisons entre l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry et Grenoble, Chambéry ou Saint-Etienne, figurent parmi les 10 liaisons de 100 km ou moins les plus fréquentées en 2019. Si aucune de ces trois liaisons n'est assurée par un service conventionné direct, elles sont concurrencées par des offres de covoiturage et de services ferroviaires commerciaux (Trains aptes à la grande vitesse).

Les six autres liaisons présentes dans ce classement sont significativement moins fréquentées. Les liaisons Chambéry – Grenoble et Marignane – Nîmes, font leur entrée dans ce classement aux dépens des liaisons Colmar – Strasbourg et Dunkerque – Lille qui le quittent.

Les liaisons Nancy – Gare Lorraine TGV, Marseille – Toulon, Angers – Nantes, Angers – Le Mans et Le Havre – Rouen, conservent une place dans ce classement.

1.5. Qualité de service

Sur près de 330 000 trajets autocars programmés en 2019, près de 2 700 ont été annulés, soit un taux d'annulation de 0,8 % sur l'année (contre 0,6 % en 2018). Comme en 2018 les lignes internationales sont davantage concernées par la suppression de service, avec un taux d'annulation de 1 % contre 0,7 % pour les lignes domestiques (respectivement 0,7 et 0,5 % en 2018).

Par ailleurs, sur 327 000 autocars ayant effectivement circulé en 2019, 12 % sont arrivés à leur terminus avec un retard d'au moins 15 minutes soit le même niveau qu'en 2018. Si le niveau de ponctualité des lignes domestiques recule en 2019 (11,7 % de trajets en retard contre 11,2 % en 2018), il s'améliore pour les lignes internationales (13,3 % en 2019 contre 16,3 % en 2018). Le taux de retard après un premier trimestre assez dégradé, s'est amélioré lors des trimestres suivants.

En comparaison avec le secteur ferroviaire, on peut noter également que le taux de retard au seuil de 15 minutes est de 18 % pour les trains internationaux et varie de 11 % à 16 % pour les trains domestiques comparables (TAGV et Intercités).

Figure 32 – Taux d'annulation et de retard des lignes domestiques et internationales (Source ART)

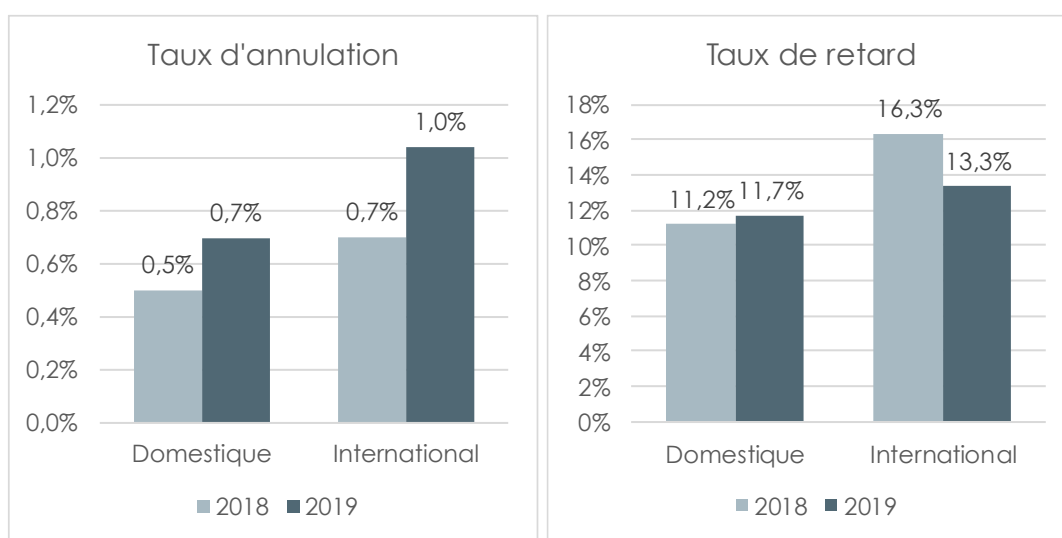
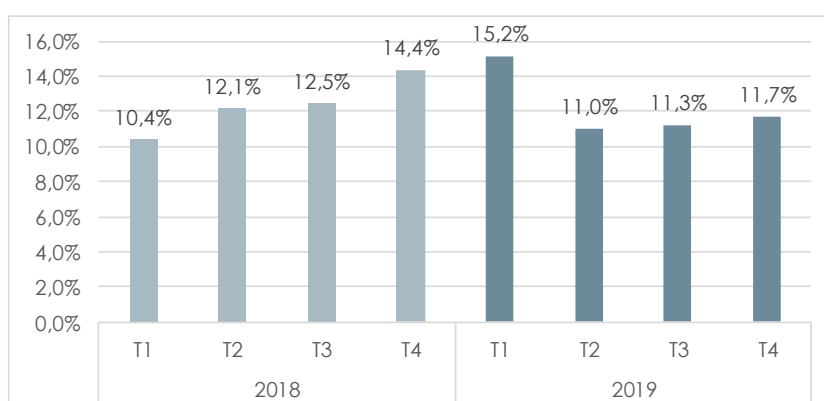
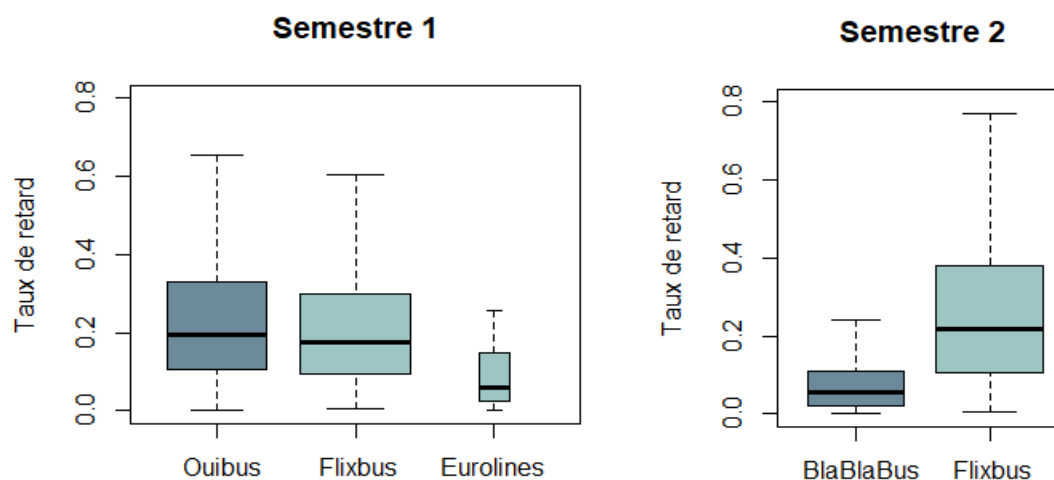


Figure 33 – Taux de retard trimestriel (Source ART)



On constate lors du premier semestre un taux de retard relativement similaire entre les deux opérateurs majeurs, cependant lors du second semestre, on constate que Flixbus accuse un taux de retard supérieur (et plus variable) que celui de BlaBlaBus.

Figure 34 – Répartition des lignes par taux de retard et par opérateur (Source ART)



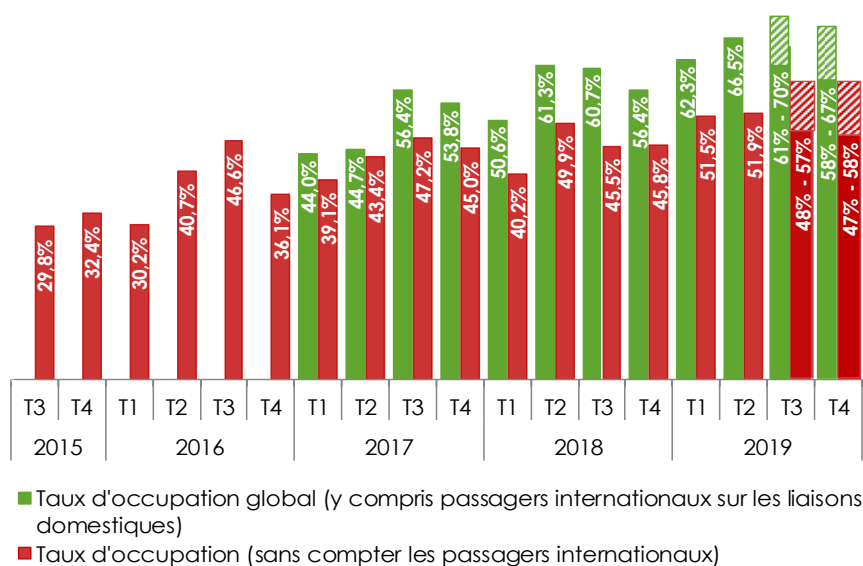
1.6. Résultats économiques

1.6.1. Taux d'occupation

Le taux d'occupation global des autocars s'établissait à 57,8 % en 2018. Il est en hausse en 2019, atteignant plus de 62 % au premier semestre et se situant entre 58 et 70 % au second semestre. En considérant seulement la fréquentation des passagers voyageant sur des liaisons domestiques (y compris les liaisons de cabotage), le taux d'occupation atteint plus de 51 % au premier semestre et se situe entre 47 et 58 % au second semestre, en hausse par rapport à 2018 (Figure 35).

Ce taux d'occupation en hausse s'explique par une fréquentation en hausse et une offre qui reste relativement stable. 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 2019 où le taux d'occupation a ainsi pu augmenter de 12,3 points par rapport au premier trimestre 2018 (Figure 35).

Figure 35 – Taux d'occupation moyen par autocar (Source ART)

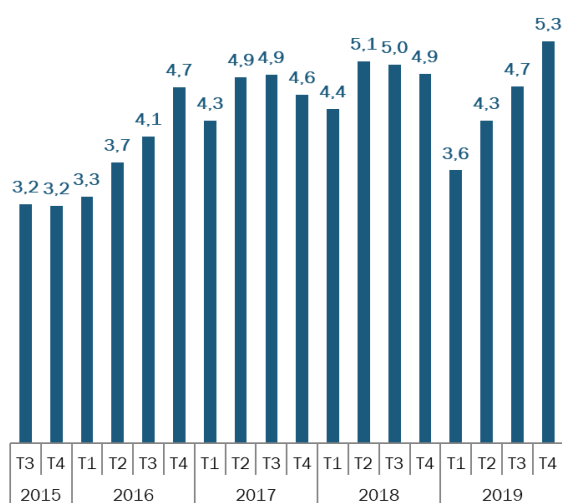


1.6.2. Les résultats économiques du secteur

La recette moyenne aux 100 km atteint en 2019 4,6 euros par passager, en baisse de 6 % par rapport à 2018. Cette baisse résulte pour l'essentiel des offres promotionnelles de début d'année (Figure 36). Elle aurait pu être plus forte encore sans les grèves du transport ferroviaire de décembre 2019, qui se sont traduites par une hausse des prix au dernier trimestre.

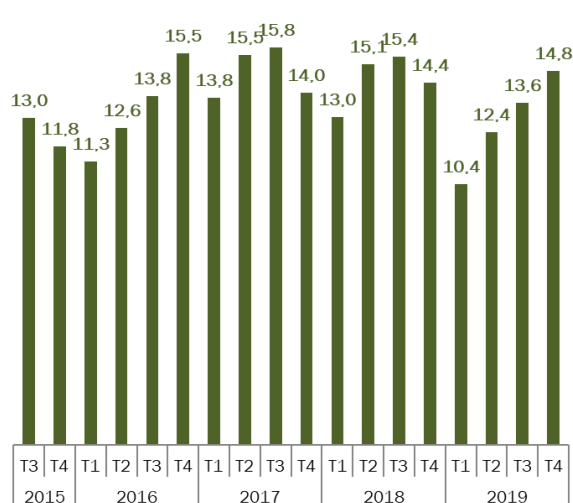
La recette moyenne par passager accuse aussi une chute au premier trimestre et atteint son niveau le plus bas depuis 2016. Elle augmente ensuite au cours de l'année, et tout particulièrement au dernier trimestre (effet du report modal des grèves ferroviaires), mais sans atteindre les niveaux atteints l'année précédente, en raison tout à la fois de la baisse de la recette aux 100 km et de la diminution de la distance moyenne parcourue par les passagers.

Figure 36 – Recette moyenne (en euros HT par passager aux 100 km)



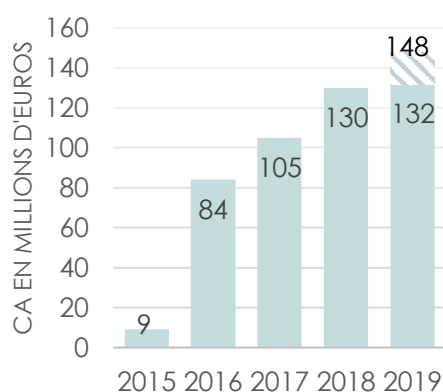
Source ART

Figure 37 – recette moyenne par passager (en euros HT)



Source ART

Figure 38 – Chiffre d'affaires annuel des SLO (en millions d'euros HT)



Cette baisse de la recette moyenne, a été compensée par la hausse importante de la fréquentation. Ainsi, l'ensemble des opérateurs ont dégagé un chiffre d'affaires en hausse par rapport à 2018, et *compris entre 132 et 148 millions d'euros* en 2019 (Figure 38).

En observant les niveaux de recette kilométrique par liaison (Figure 39), on peut noter que la distribution est relativement moins resserrée que les années précédentes autour de la recette moyenne de 4,6 euros par passager aux 100 km. Cela s'explique par la forte disparité trimestrielle des prix en raison des promotions du début de l'année et des tarifs plus importants constatés en fin d'année en lien avec les mouvements sociaux qui ont

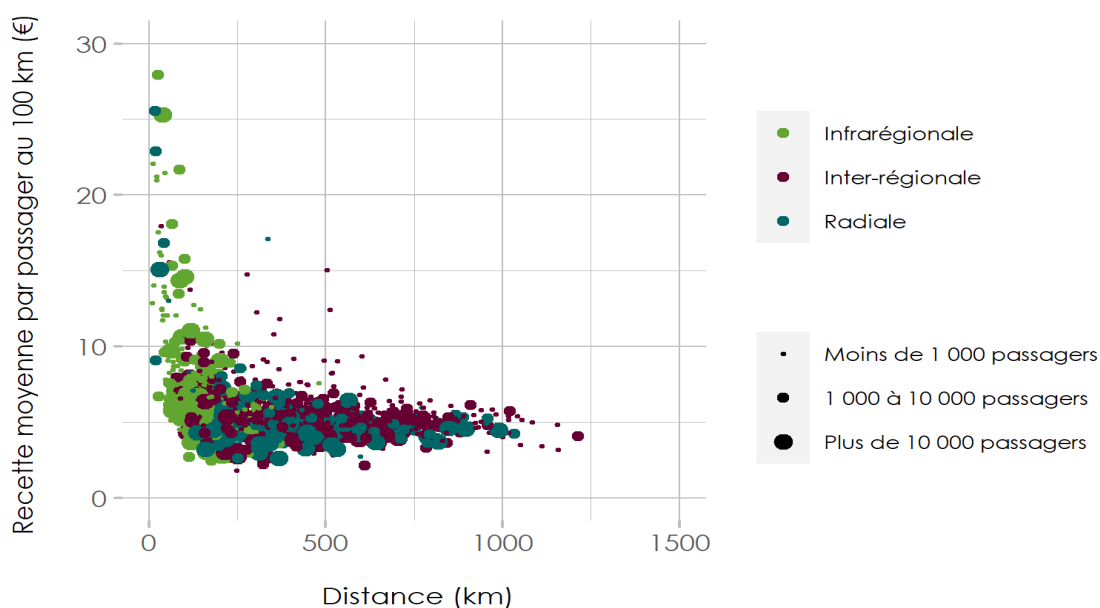
perturbé l'offre du secteur ferroviaire. On peut constater une pression concurrentielle sur les prix entre les deux opérateurs nationaux plus que sur le niveau d'offre.

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

Figure 39 – Recette moyenne par liaison (en euros HT par passager aux 100 km) en fonction de la typologie de la liaison (distance, nature, fréquentation)

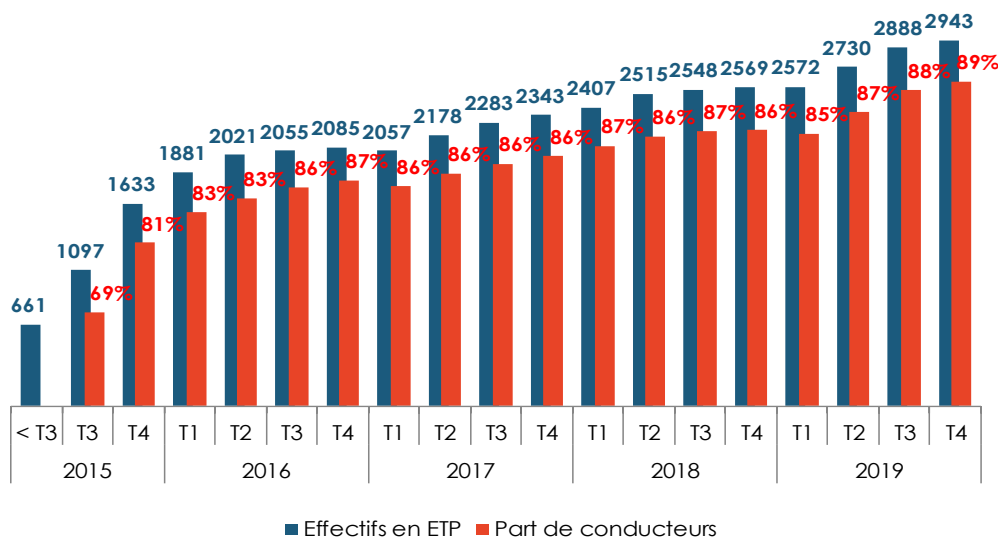


source ART

1.7. Bilan social et environnemental du secteur

En 2019, on dénombre 180 entreprises partenaires des opérateurs SLO, dont 138 françaises (77 %).

Figure 40 – Evolution des effectifs (ETP) employés (dont conducteurs, emplois directs et en sous-traitance)



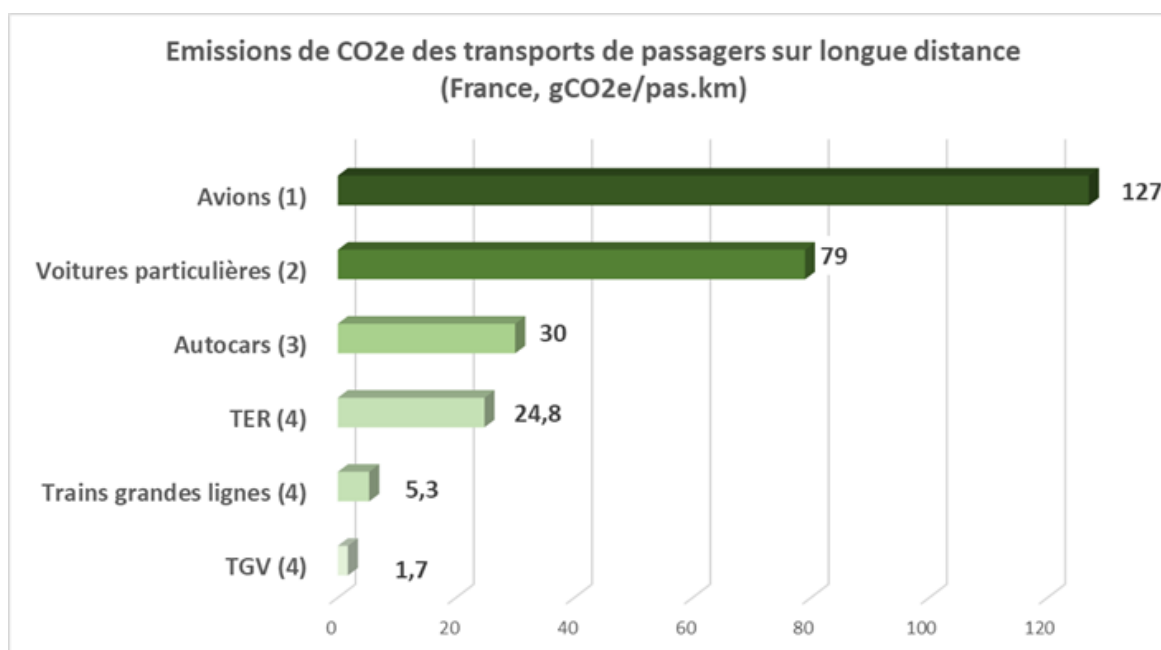
source ART

L'année 2019 se conclut avec un effectif global de 2 943 employés du secteur SLO (en équivalent temps plein), dont 89 % de conducteurs. Sur l'année, les opérateurs SLO ont employé 374 ETP supplémentaires (Figure 40). Cela représente 3 % de l'emploi du secteur (102 000 emplois selon le rapport d'activité de la FNTV en 2019).

Le parc d'autocars utilisé par les services librement organisés est de 624 véhicules au quatrième trimestre 2019, stable sur un an (en légère croissance de 1,4 % par rapport à la fin de 2018). Parmi eux, 98 % sont à la norme Euro VI. Ils n'étaient que 83 % en 2016.

Concernant le bilan environnemental, les données fournies par l'ADEME classent les transports par autocar parmi les moyens de transports moyennement polluants.

Figure 41 – Emissions de CO₂ des transports de passagers sur des distances nationales (source ADEME)



Sources des données :

1) Calculateur DGAC : moyenne pour des trajets de 500 à 1000 km opérés avec des avions de 101 à 220 sièges

<https://eco-calculateur.dta.aviation-civile.gouv.fr/autres-trajets>

(2) Emissions voiture moyenne France sur longue distance calculées avec les chiffres des Comptes de transports 2019 (2,2 personnes/voiture, source ENTD 2008)

(3) Calculs HBEFA, taux de remplissage 30 personnes/autocar

(4) SNCF (2020)

L'ADEME a conduit en 2016 sur la base de données de l'Autorité et d'une enquête, une étude pour déterminer l'impact de ce nouveau type de service. L'étude « *Evaluation de l'impact environnemental du développement du transport par autocar* » (AJDB pour ADEME, 2016) précise qu'« [a]u niveau national, le bilan environnemental est à l'avantage du transport par autocar, dans le contexte actuel d'offres de transport régulier interurbain de voyageurs, à partir d'un taux d'occupation moyen de l'autocar de 38 %. L'impact sur les émissions de NO_x est à l'avantage du transport par autocar à partir du moment où le taux d'occupation dépasse les 23 %. En ce qui concerne les particules fines, pour que le bilan du transport par autocar soit positif, le taux d'occupation doit être d'au moins 7 % . »

Cette étude fournit sur la base des motorisations de 2016, le niveau de rejet par autocar.km en équivalent CO₂ (soit l'ensemble des gaz à effet de serre ramenés à l'unité de CO₂ sur la base du pouvoir de réchauffement global de ces différents gaz) qui s'établit à 801 grammes équivalent CO₂ par autocar.km. Cela permet d'estimer un rejet moyen d'équivalent CO₂ par passager sur la base des taux d'occupation constatés en passager domestique et au global (prenant en compte les passagers internationaux des lignes internationales assurant des liaisons en cabotage). Sachant que cette dernière donnée plus exacte (car tenant compte de tous les passagers ayant parcouru des kilomètres domestiques) n'est disponible que depuis 2017.

Figure 42 – Estimation des émissions de CO₂ des transports de passagers en autocars SLO
(Source ART et ADEME)

Année	Autocars.km millions	g CO ₂ eq/ Voyageurs.km Tx d'occupation domestique	g CO ₂ eq/ Voyageurs.km Tx d'occupation global
2016	113	43	/
2017	99	35	31
2018	113	34	27
2019 (fourchette basse)	112	31	24

Cela montre l'importance du taux d'occupation dans les rejets en équivalent CO₂ par voyageurs.km mentionnée au sein des études conduites par l'ADEME. On constate ainsi en prenant en compte les seuls passagers.km domestiques une réduction des émissions en équivalent CO₂ de 28 % entre 2016 et 2019. Les données de 2018 sont par ailleurs confirmées dans les données de l'ADEME. En prenant en compte l'ensemble des voyages effectués sur le territoire national (prenant en compte les passagers internationaux des lignes assurant des liaisons en cabotage), les émissions en équivalent CO₂ sont encore plus limitées et sont comparables en 2019 à celles des trains TER mais supérieures à celles des trains à grande vitesse et des trains Intercités (Figure 41). On peut souligner que l'année 2019 se rapproche de l'un des scénarii étudiés dans l'étude « *Evaluation de l'impact environnemental du développement du transport par autocar* » (AJDB pour ADEME, 2016). Il s'agit du scénario qui prévoyait une stabilisation de l'offre et une augmentation du nombre de voyageurs transportés, s'accompagnant d'une augmentation du remplissage des véhicules et d'un taux d'occupation atteignant une moyenne de 55 % en 2018. Ce scénario étant celui qui permettait le gain environnemental le plus élevé.

On peut enfin signaler que l'augmentation de la part d'autocar à la norme Euro VI (98 %) a également permis une réduction des émissions d'oxyde d'azote et de particules en suspension.

1.8. Analyse de la complémentarité régionale des transports de voyageurs

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 autocar²¹, s'agissant des informations relatives au marché des services librement organisés de transport par autocar ;
- auprès des entreprises ferroviaires²², s'agissant des informations relatives au marché du transport ferroviaire de voyageurs (activités conventionnées et non conventionnées) ;
- auprès des conseils régionaux²³ en leur qualité d'autorités organisatrices, 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.

En 2019, 739 liaisons sont opérées à la fois par un autocar SLO et par au moins un service de transport interurbain terrestre²⁴, soit 31 % des liaisons SLO contre 35 % en 2018. Cette diminution s'explique principalement par la croissance du réseau SLO et l'ouverture de nouvelles liaisons là où aucune alternative modale n'est déjà présente.

La Figure 43 présente la part de l'offre et de la demande SLO opérée en parallèle d'un autre mode de transport interurbain terrestre. Tandis que les services ferroviaires, envisagés globalement, proposent une offre alternative pour 30 % des liaisons et 82 % de la fréquentation SLO, les cars

²¹ Décision de collecte régulière de données n°2017-042.

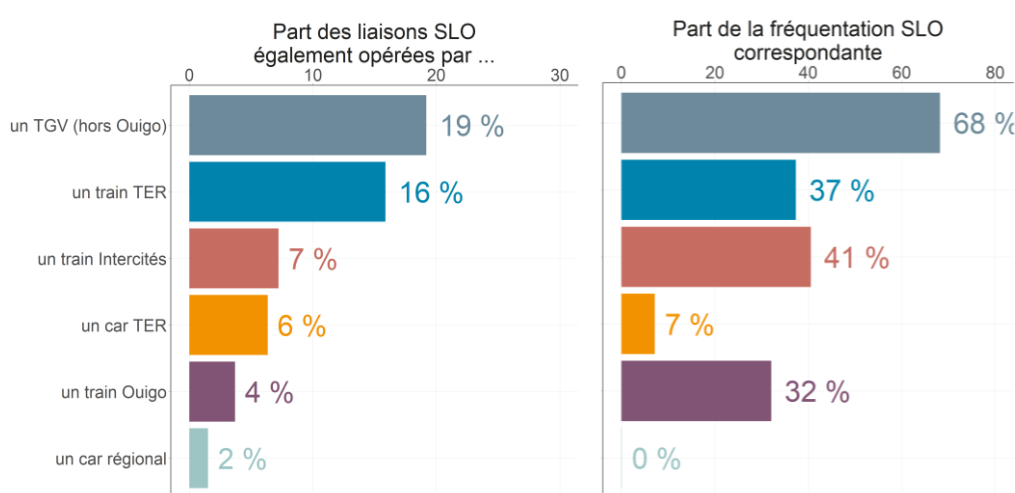
²² Décision de collecte régulière de données n°2017-045.

²³ Demande ponctuelle d'informations effectuée conformément à l'article L. 3111-24 du code des transports.

²⁴ Incluant les cars régionaux et TER, ainsi que les trains Intercités, TER, TGV et Ouigo.

conventionnés (cars régionaux et cars TER) n'opèrent que sur 7 % des liaisons et 7 % de la fréquentation SLO. En termes de fréquentation (en passagers.km), c'est le TGV qui est la principale alternative au SLO (opérant en parallèle de 19 % des liaisons et de 68 % de la fréquentation SLO). Le train Ouigo, positionné sur des liaisons très fréquentées, est une alternative possible pour 32 % des passagers.km SLO, concentrée sur seulement 4 % des liaisons.

Figure 43 – Comparatif de l'offre et de la fréquentation sur les liaisons opérées par un SLO et par un autre service de transport interurbain



Source ART

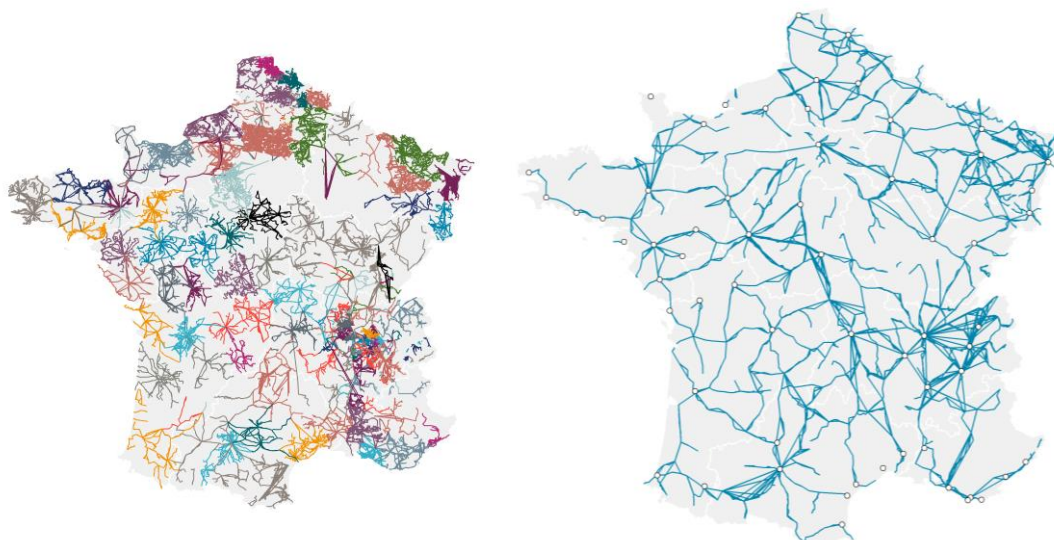
Le détail de l'offre et de la fréquentation sur les liaisons opérées par un SLO et un service conventionné montre que le car conventionné n'est pas une alternative modale pertinente au SLO. Sur le total des 2 381 liaisons opérées par un SLO en 2019, 378 le sont également par un train TER, 172 par un train Intercités, 151 par un car TER et seulement 36 par un car régional. Les services SLO réalisent 54 % de leur fréquentation sur les 454 liaisons communes aux SLO et aux services ferroviaires conventionnés. Sur ce même panel de liaisons, le train conventionné transporte entre 6 et 7 fois plus de passagers.km que le car. Sur les 175 liaisons communes aux SLO et aux cars conventionnés, le SLO transporte 14 % de ses passagers et seulement 7 % de ses passagers.km. La part du chiffre d'affaire SLO sur ce segment de marché est donc également relativement faible (8 %).

Figure 44 – Comparatif de l'offre et de la fréquentation sur les liaisons opérées par un SLO et un service conventionné (Source ART)

Liaisons opérées à la fois par un SLO et par ...	Nombre de liaisons concernées		Distance kilométrique moyenne	Nombre moyen de trajets quotidiens en 2018		Fréquentation 2019 (en % de la fréquentation SLO ou en milliard de passagers-km)	
	Au total	... dont < 100 km		SLO	Service commercial	SLO	Service commercial
... un train TER	378	150	149	5,1	16,9	38%	10,35
... un train Intercités	172	36	257	6,7	5,4	41%	
... un car TER	151	103	88	4,7	3,0	7%	NC
... un car régional	36	31	37	4,0	0,9	<1%	NC
... au moins un train ou un car conventionné (total hors doublon)	485	172	180	5,2	16,1	57%	NC
Total des liaisons SLO	2381	298	373	2,5	-	2,9 à 3,2 (100%)	-

Les cartographies de la Figure 45 présentent les réseaux de cars régionaux et de cars TER en France métropolitaine. Les réseaux de cars régionaux ont un maillage fin (la longueur moyenne des lignes n'excède pas 100 km) et s'inscrivent à une échelle intra départementale, ce qui explique le faible nombre de liaisons en parallèle du SLO (ces réseaux régionaux se partagent entre réseaux très denses et réseaux réduits à quelques lignes (Aube, Marne, Lot et Garonne...), la Haute-Marne ne dispose d'aucun transport de voyageurs (seulement du scolaire) et l'Ile-de-France n'est pas représentée du fait de sa densité). L'offre proposée par les cars régionaux couvre donc un besoin par nature très différent de celui couvert par les cars SLO. L'écart est moins marqué entre les réseaux de cars SLO et de cars TER, même s'il reste encore conséquent.

Figure 45 – Cartographie des réseaux de cars régionaux (à gauche) et du réseau de car TER (à droite)



Source ART

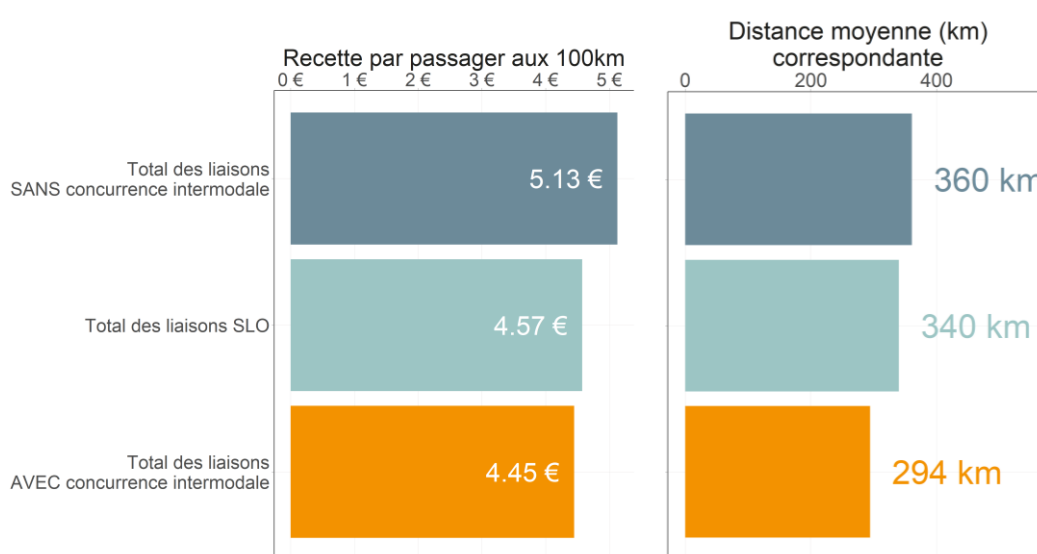
68 % de la fréquentation SLO est réalisée sur les 459 liaisons à la fois opérées par un SLO et un service ferroviaire commercial. Le TGV est la principale alternative modale aux SLO, avec 457 liaisons communes. Sur ce panel de liaisons, il transporte environ 16 fois plus de passagers.km. Si les services Ouigo ne sont positionnés que sur 88 liaisons SLO (4 % du total), ils offrent malgré tout une alternative à 29 % des passagers SLO (et 32 % des passagers.km). Sur ces 88 liaisons communes, la fréquentation Ouigo représente 6 fois plus de passagers.km que le car SLO.

Figure 46 – Comparatif de l'offre et de la fréquentation sur les liaisons opérées par un SLO et un service commercial (Source ART)

Liaisons opérées à la fois par un SLO et par ...	Nombre de liaisons concernées		Distance kilométrique moyenne	Nombre moyen de trajets quotidiens en 2018		Fréquentation 2019 (en % de la fréquentation quotidiens pour les SLO ou en milliard de passagers-km)	
	Au total	... dont < 100 km		SLO	Service commercial	Autocar SLO	Service ferroviaires commerciaux
... un train TGV	457	88	364	5,2	7,0	1,9/2,2 68%	34,9
... un train Ouigo	88	17	370	8,2	2,9	0,9/1,1 32%	6,0
... au moins un train TGV ou Ouigo (total hors doublon)	459	88	364	5,1	7,6	1,9/2,2 68%	40,9
Total des liaisons SLO	2381	298	373	2,5	-	2,9 à 3,2 (100%)	-

Sur les liaisons opérées sans concurrence de services de transport interurbains terrestres, la recette moyenne par passage aux 100 km est de 5,13 €, contre 4,57 € sur le total des liaisons SLO. Cette différence s'explique par la pression concurrentielle exercée par les autres modes et par les caractéristiques spécifiques aux liaisons considérées (caractéristiques d'offre ou de structure de la demande), en particulier la longueur des liaisons.

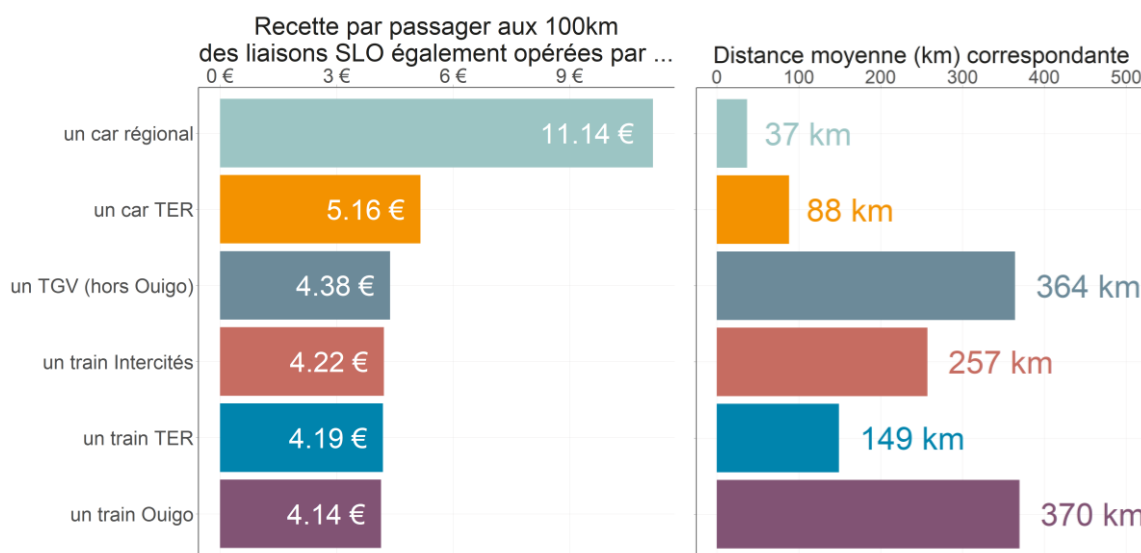
Figure 47 – Recette moyenne des SLO (en € par passager aux 100 km) sur les liaisons opérées par un SLO, avec et sans service alternatif opérant en parallèle (Source ART)



C'est sur les liaisons SLO opérées en parallèle des cars régionaux que la recette moyenne par passager aux 100 km est la plus élevée (11,14 €). Si cette recette élevée est expliquée par la distance moyenne très faible des liaisons en question, elle traduit également l'absence de concurrence entre le car SLO et le car régional.

C'est sur les liaisons opérées en parallèle des trains Ouigo que la recette SLO par passager aux 100 km est la plus faible (4,14 €). Ces liaisons, reliant les grandes métropoles françaises, sont à la fois très fréquentées et fortement concurrentielles. D'une part, la forte fréquentation permet aux opérateurs d'atteindre des taux de remplissage élevés sur ces liaisons, réduisant le coût moyen d'exploitation. D'autre part, le grand nombre d'alternatives modales oblige les opérateurs à pratiquer des prix au plus proche de ce coût moyen d'exploitation, réduisant de fait leurs recettes par passager.km.

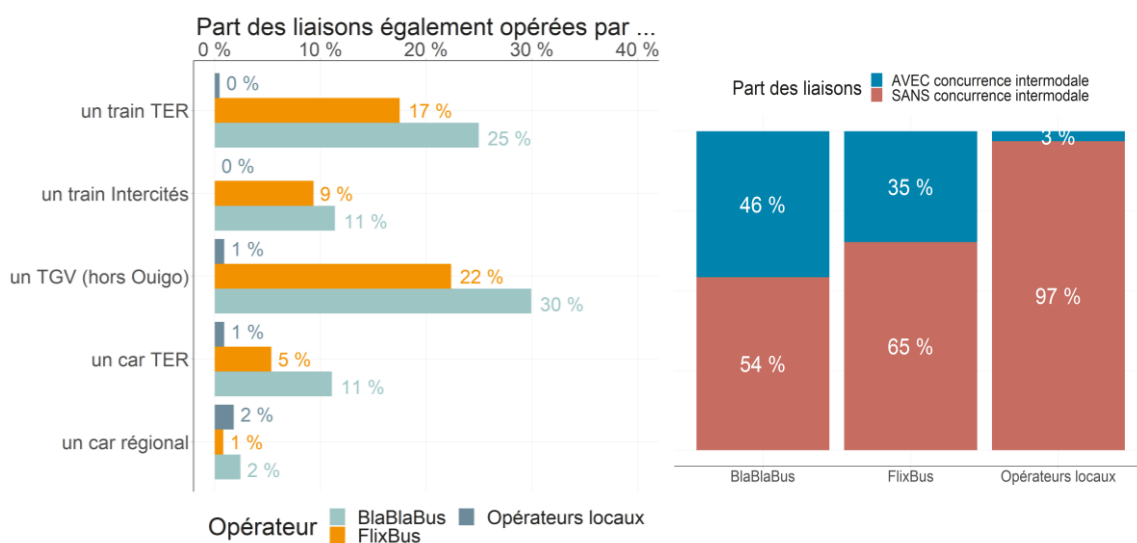
Figure 48 – Recette moyenne des SLO (en € par passager aux 100 km) sur les liaisons opérées par un SLO et un autre service de transport interurbain – détail par service alternatif (Source ART)



Les deux opérateurs présents à l'échelle nationale ont un positionnement différent face à la concurrence. 65 % des liaisons de FlixBus sont opérées sans concurrence d'un service ferroviaire ou d'autocars, contre 54 % pour BlaBlaBus. Cette tendance reste valable quel que soit le mode alternatif considéré. A titre d'exemple, seules 17 % des liaisons FlixBus sont effectuées en parallèle d'un service TER, contre 25 % pour BlaBlaBus.

Cet écart s'explique principalement par le nombre total de liaisons proposées par FlixBus, bien supérieur à celui de BlaBlaBus (1 606 liaisons contre 1 029). La grande diversité de son offre permet à FlixBus de sortir des sentiers battus en proposant des liaisons peu fréquentées et donc peu concurrencées, tout en gardant un socle de liaisons communes entre les grandes métropoles.

Figure 49 – Part des liaisons opérées par un autre service de transport interurbain dans l'offre des opérateurs SLO (Source ART)



2. LES GARES ROUTIÈRES ET AUTRES AMÉNAGEMENTS DE TRANSPORT ROUTIER

Depuis la libéralisation du marché du transport régulier interurbain de voyageurs par autocar, l'accès des opérateurs de services librement organisés aux gares routières constitue un enjeu. Afin de concourir à l'exercice d'une concurrence effective au bénéfice des usagers des services de transport, l'Autorité informe les transporteurs sur les infrastructures de transport routier qu'ils peuvent desservir et garantit des conditions d'accès à ces aménagements objectives, transparentes et non-discriminatoires.

Pour informer les opérateurs, l'Autorité tient un registre public des gares routières et autres aménagements de transport routier. Outre les informations exigées lors de la déclaration d'un aménagement de transport routier au registre, les exploitants sont tenus de transmettre annuellement à l'Autorité les informations financières et de fréquentation de l'aménagement déclaré, ainsi que les investissements dont il a fait l'objet le cas échéant.

L'Autorité contrôle les règles d'accès aux aménagements de transport routier. Ce suivi s'articule principalement autour des échanges informels entre les services de l'Autorité et l'exploitant qui permettent, le cas échéant, d'identifier les pratiques susceptibles de porter atteinte aux principes énoncés par le code des transports.

2.1. Les aménagements de transport routier interurbain

Il existe plus de 58 000 aménagements de transports routiers en France, dont la majeure partie sont de simples arrêts routiers ne présentant qu'un faible intérêt pour les SLO. Ces derniers desservent moins de 1% de ces points d'arrêt. La majorité des mouvements s'effectuent au sein des infrastructures les plus complexes, notamment les gares routières, et situées au sein d'une grande agglomération.

En application de l'article L. 3114-10 du code des transports, l'Autorité assure une mission d'information sur les aménagements de transport routier via la tenue d'un registre. Dans ce cadre, elle concentre son action sur les gares routières d'intérêt supérieur pour les transporteurs.

2.1.1. Les aménagements de transport routier interurbain : beaucoup d'arrêts routiers de faible intérêt pour les SLO

Au total, l'Autorité estime qu'il y a plus de 58 000 aménagements de transports routiers interurbains en France.

Ils se répartissent en quatre grandes catégories (Figure 50). Près de 54 000 sont de simples arrêts de bus aménagés en bordure de la chaussée (arrêts routiers) offrant très peu de services outre un éventuel abri. Les 8,5 % restant sont des infrastructures plus complexes : haltes routières, arrêts sur parc de stationnement et gares routières, ces dernières étant équipées d'un bâtiment d'accueil des voyageurs.

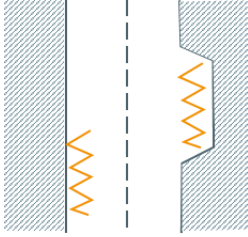
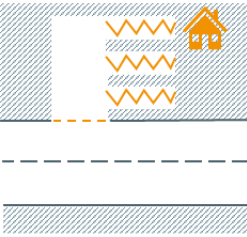
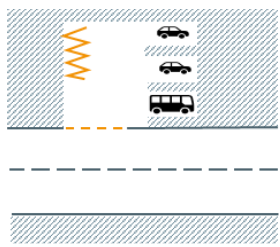
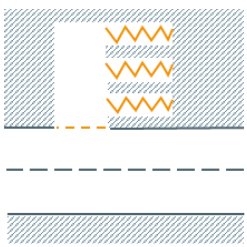
Une petite moitié (45 %) de ces aménagements permet la desserte d'une zone rurale. Une majorité d'aménagements se trouve en zone urbaine, 29 % étant situés dans des unités urbaines²⁵ de moins de 20 000 habitants.

La superficie des zones rurales et périurbaines en France explique la multiplication des aménagements les plus petits (arrêts routiers notamment) dans ces territoires, les gares routières, moins nombreuses, permettant la desserte des zones les plus urbanisées.

²⁵ La notion d'unité urbaine repose sur la continuité du bâti et le nombre d'habitants. On appelle unité urbaine une commune ou un ensemble de communes présentant une zone de bâti continu (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) qui compte au moins 2 000 habitants. (Définition INSEE)

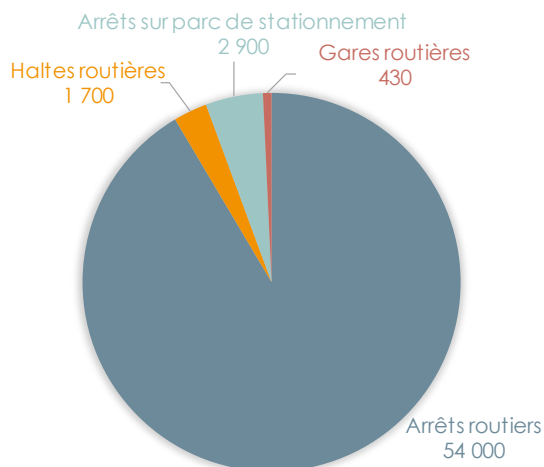
Remarque : Sont considérées comme rurales les communes sans zone de bâti continu de 2 000 habitants, et celles dont moins de la moitié de la population municipale est dans une zone de bâti continu.

Figure 50 – Typologie des aménagements de transport routier

Arrêt routier	Gare routière
 Aménagement situé sur la chaussée ou en encoche	 Aménagement équipé d'un bâtiment destiné à l'accueil des voyageurs
Arrêt sur parc de stationnement	Halte routière
 Aménagement situé dans un espace ou un bâtiment destiné au stationnement des véhicules	 Autre aménagement

De fait, l'essentiel de ces aménagements n'est utilisé que par des services conventionnés. Si moins de 1 % des aménagements sont desservis par les SLO, des disparités du taux de desserte selon la typologie révèlent un intérêt plus marqué pour les aménagements plus complexes : seuls 0,3 % des arrêts routiers sont desservis contre 30 % des gares routières.

Figure 51 – Panorama des aménagements de transport routier en France métropolitaine (Source ART)



Précision : ce panorama est le résultat d'une estimation par extrapolation sur la base d'un échantillon de points d'arrêts sélectionnés aléatoirement (données GTFS, hors urbain et scolaire).

2.1.2. Les aménagements de transport routier interurbain desservis par les SLO : les aménagements au sein des cinq plus grandes agglomérations concentrent 36 % des mouvements de SLO

En 2019, 1,4 million de mouvements d'autocars SLO ont permis la desserte de 384 aménagements situés dans plus de 300 communes. Le trafic moyen s'élève à 3 700 mouvements par aménagement avec une forte disparité.

Les aménagements fortement desservis sont le plus souvent ceux qui offrent un haut niveau de service. Ainsi les gares routières, qui ne représentent que 22 % des aménagements desservis accueillent une grande partie des mouvements. Néanmoins les SLO desservent aussi de nombreux arrêts routiers : ces derniers représentent 40 % des aménagements desservis. Cela pourrait s'expliquer par leur situation périphérique et les possibilités de connexion au centre-ville qu'offrent les transports en commun (Figure 52).

Figure 52 – Points d'arrêts desservis par les SLO en 2019 selon leur typologie (Source ART)

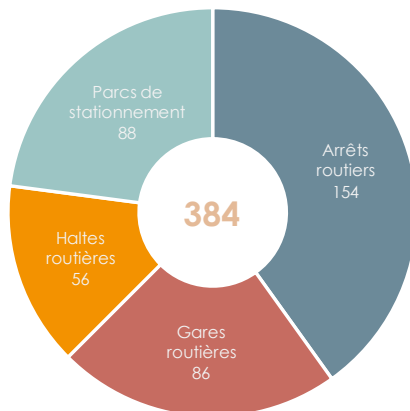
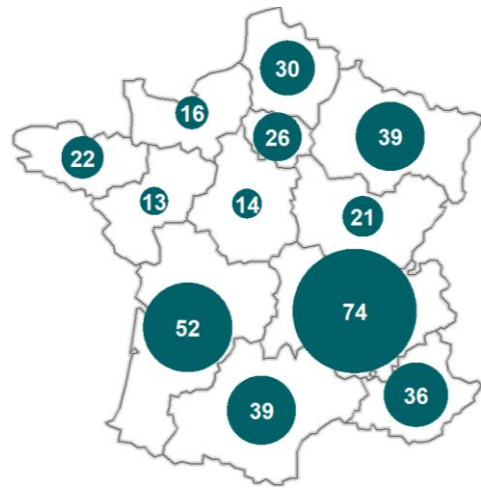


Figure 53 – Répartition régionale des aménagements desservis par les SLO en 2019 (Source ART)



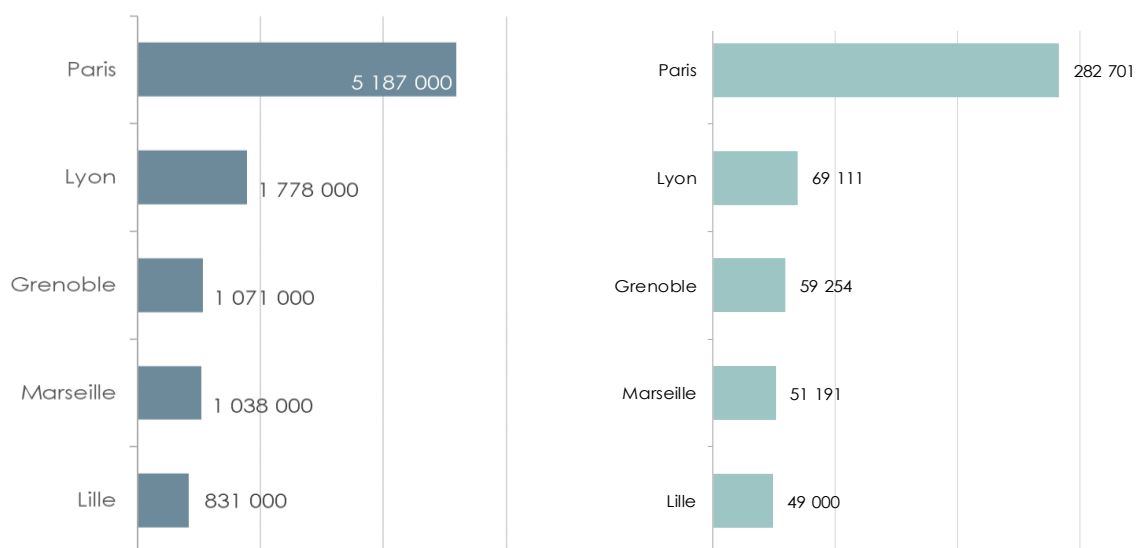
L'Autorité a dressé la liste des 5 unités urbaines les plus fréquentées par les SLO en 2019 : il s'agit de Paris, Lyon, Grenoble, Marseille et Lille. Le trafic dans ces cinq agglomérations représente à lui seul 36 % des mouvements d'autocars SLO.

En 2019, l'unité urbaine de Paris a accueilli *entre 5 et 10 millions de voyageurs* transportés par des services librement organisés pour un total de 282 701 mouvements d'autocars au sein d'une petite trentaine d'aménagements de transport routier. Les aménagements les plus stratégiques sont déclarés : le Terminal Jules Verne à La Défense, la gare routière de Paris Bercy Seine (9,5 % des voyageurs SLO de l'unité urbaine) ou encore les aménagements des aéroports d'Orly et de Roissy-Charles de Gaulle (8 % des voyageurs SLO de l'unité urbaine).

En 2019, avec une fréquentation et un nombre de points d'arrêt près de trois fois moindre, l'unité urbaine de Lyon est la deuxième destination la plus fréquentée par les SLO qui desservent 6 aménagements. La ville de Lyon accueille 97 % de ces voyageurs, principalement dans le pôle multimodal adossé à la gare ferroviaire de Lyon Perrache qui est déclaré au registre. Si la gare routière de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry, déclarée au registre, ne fait pas partie de l'unité urbaine de Lyon, elle a été desservie par 45 711 autocars SLO en 2019 et fréquentée par 1 à 2 millions de voyageurs.

L'unité urbaine de Grenoble vient en troisième position de ce classement, 1 à 2 millions de voyageurs ayant emprunté l'un des 59 000 autocars SLO qui ont desservi ce territoire en 2019. Cette très forte fréquentation s'explique notamment par le succès commercial de la liaison entre l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry et la ville de Grenoble. La quasi-totalité de ces voyageurs sont déposés ou pris en charge à la gare routière de Grenoble, pôle d'échange multimodal adossé à la gare ferroviaire inscrit au registre.

Figure 54 – – Les 5 unités urbaines les plus fréquentées en 2019 (Source ART)

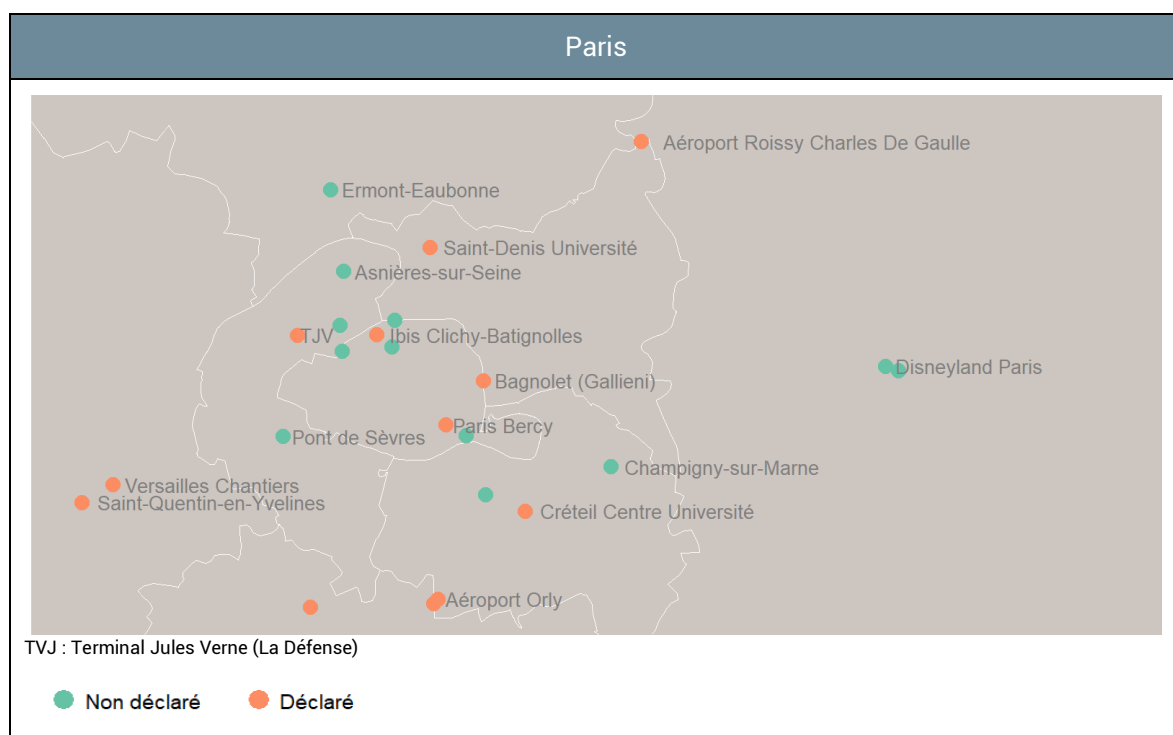


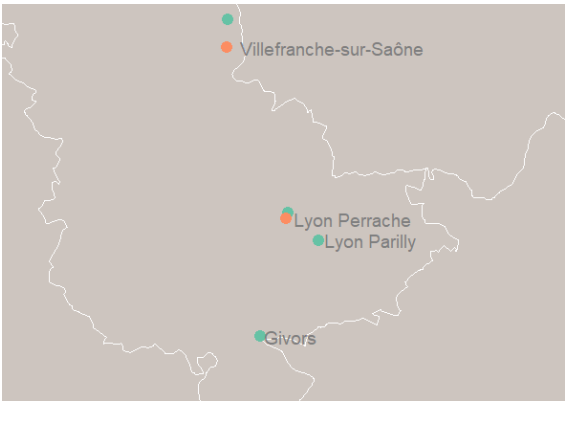
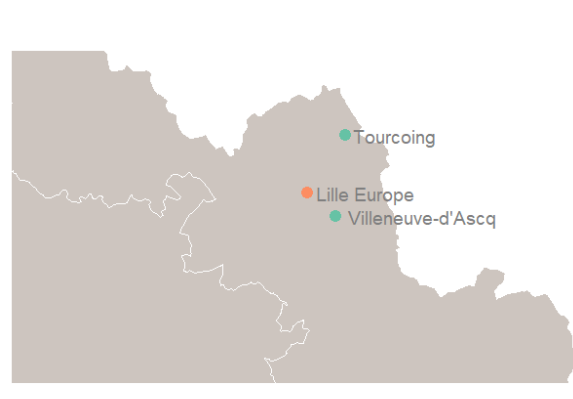
Précision : le graphique de gauche indique le nombre de voyageurs SLO ayant été pris en charge ou déposés dans un aménagement de transport routier de l'unité urbaine concernée en 2019. Le graphique de droite indique le nombre de mouvements d'autocar SLO dans l'unité urbaine concernée en 2019.

En 2019, quatre aménagements ont été desservis par plus de 51 000 autocars SLO dans l'unité urbaine de Marseille pour un total de 500 000 à 1 million de voyageurs. Outre la gare routière de Marseille Saint-Charles, les principaux points d'arrêt des SLO dans cette unité urbaine sont la gare routière de l'aéroport de Marseille Provence et la gare routière d'Aix-en-Provence Krypton. Tous ces aménagements sont inscrits au registre.

L'unité urbaine de Lille est la cinquième plus fréquentée en 2019, avec 500 000 à 1 million de voyageurs qui ont été pris en charge ou déposés dans quatre points d'arrêt desservis par les SLO. La quasi-totalité de ces voyageurs sont déposés ou pris en charge à l'arrêt des cars internationaux de Lille, inscrit au registre et adossé à la gare ferroviaire de Lille Europe.

Figure 55 – Situation des points d'arrêt desservis dans les unités urbaines les plus fréquentées par les SLO (Source ART)



Marseille	Lyon
	
Grenoble	Lille
	
● Non déclaré ● Déclaré	

2.1.3. Le registre : informer les transporteurs pour réduire les barrières à l'entrée

Le code des transports prévoit que l'exploitant d'un aménagement déclare à l'Autorité les éléments nécessaires à la tenue du registre (article L. 3114-3). Ce registre permet aux entreprises de transport public routier d'accéder aux informations pertinentes relatives aux aménagements routiers, notamment celles liées à l'identité de l'exploitant et aux conditions dans lesquelles les opérateurs de transport par autocar peuvent demander un accès à ces aménagements. Au surplus, il contribue au développement de l'intermodalité en facilitant l'action des pouvoirs publics en matière d'aménagement et d'organisation des transports.

Pour mener à bien ces missions, l'Autorité a pris les décisions n° 2016-051²⁶ puis 2017-125²⁷ qui ont précisé le périmètre des aménagements routiers assujettis à l'obligation de déclaration au registre, les informations à déclarer ainsi que les modalités de cette déclaration et de sa mise à jour.

Au 31 décembre 2019, 296 aménagements situés dans 129 communes françaises sont inscrits au registre (+ 21 % par rapport à 2018). Cette amélioration s'inscrit notamment dans la poursuite de l'objectif de complétude du registre que s'est fixée l'Autorité. La majorité des aménagements déclarés au registre sont des gares routières (54 %), ou des haltes routières (35 %). Les arrêts routiers et les arrêts sur parcs de stationnement ne représentent respectivement que 6 % et 5 % des aménagements inscrits au registre. Une grande majorité des aménagements déclarés permettent les échanges intermodaux, étant situés à proximité d'un arrêt de transport en commun urbain

²⁶ Décision n° 2016-051 du 13 avril 2016 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.

²⁷ 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.

(81 %), d'une gare ferroviaire (66 %) ou d'un aéroport (7 %). Les aménagements les plus intéressants pour les opérateurs de SLO ont déjà fait l'objet d'une inscription au registre (voir *supra*).

L'Autorité s'assure de la cohérence des informations communiquées et veille à leur mise à jour. Si les échanges informels avec les exploitants ne suffisent pas pour obtenir l'inscription d'un aménagement au registre ou la mise à jour des informations, l'Autorité peut être conduite à ouvrir une procédure en manquement à l'encontre de l'exploitant concerné.

Procédures en manquement

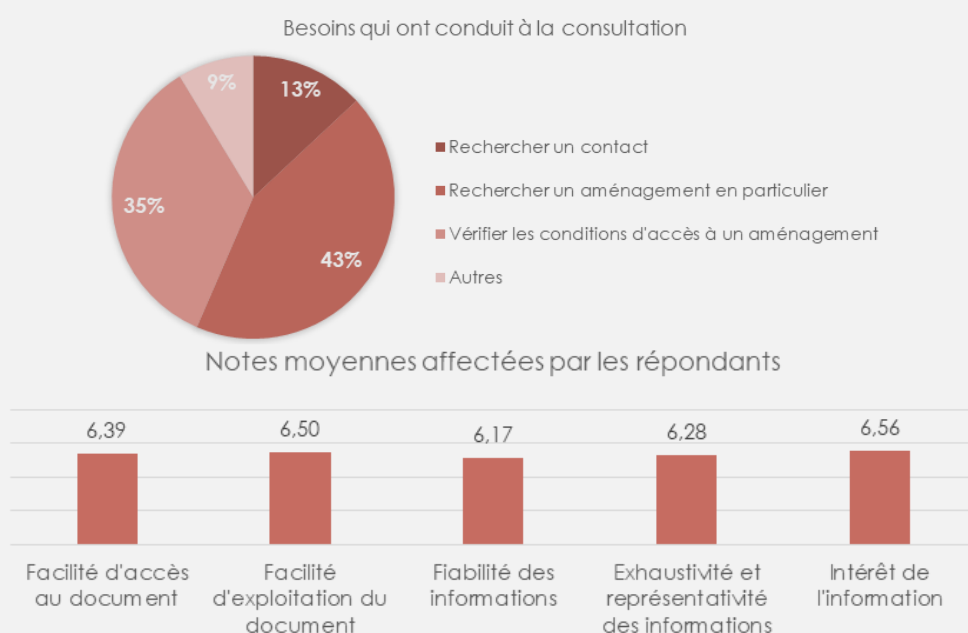
En 2019, l'Autorité a ouvert des procédures en manquement à l'encontre de deux exploitants (la Communauté d'agglomération Evreux Portes de Normandie et le Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération toulousaine) pour défaut de mise à jour des informations dans les conditions prévues par la décision n° 2017-125 susmentionnée. Ces procédures ont été clôturées en novembre 2019, après que les exploitants concernés se sont mis en conformité. Au 31 décembre 2019, grâce à l'accompagnement des exploitants, 99 % des aménagements du registre sont à jour des informations demandées dans la décision n° 2017-125 (contre 70 % un an plus tôt).

2.1.4. Concilier les objectifs d'utilité et d'exhaustivité de l'information délivrée

Sondage sur l'utilité du registre

Le sondage a été réalisé entre le 24 septembre et le 11 octobre 2019. L'ensemble des parties prenantes susceptibles d'interagir avec le registre (autorités organisatrices de transport / mobilité, opérateurs de transport, comparateurs de prix, etc.) a été invité à y participer. Ce sondage révèle en particulier que les opérateurs consultent principalement le registre pour identifier un aménagement et s'informer en vue de le desservir. Les exploitants d'aménagements routiers le consultent quant à eux à des fins de comparaison.

Le registre est perçu comme utile et intéressant par les répondants notamment parce qu'il centralise l'information. Une majorité des répondants indique avoir toujours trouvé l'information recherchée. Ils regrettent cependant que le registre soit encore trop peu représentatif.



En 2019, l'Autorité a réalisé un sondage auprès des exploitants d'aménagements et des opérateurs de transport routier : les répondants soulignent la pertinence du registre. Ils jugent que celui-ci est

très utile au développement du marché, mais invitent l'Autorité à se concentrer sur les aménagements présentant un intérêt supérieur pour les opérateurs de services librement organisés.

Force est de constater que les aménagements potentiellement assujettis à l'obligation de déclaration sont nombreux ; par conséquent, atteindre l'exhaustivité du registre est difficile et n'est pas indispensable à une régulation efficace du secteur. En 2020, les aménagements inscrits au registre représentent moins de 0,5 % de l'ensemble des aménagements de transport interurbain. Si les gares routières déclarées au registre représentent environ 60 % des gares routières existantes, à l'inverse, les arrêts routiers ne sont que très peu déclarés à l'Autorité bien qu'ils représentent la très grande majorité des aménagements. Etablir une liste de tous ces aménagements et identifier chacun de leur exploitant nécessiterait des moyens disproportionnés par rapport à l'enjeu.

Afin de mieux percevoir la représentativité du registre, l'Autorité a comparé les aménagements déclarés au registre aux aménagements desservis par les SLO. Sur les 384 arrêts desservis par des SLO en 2019, 243, soit près des deux tiers, ne sont pas inscrits au registre.

Le taux d'inscription au registre des aménagements desservis est très variable selon les régions (17 % dans les Hauts-de-France et jusqu'à 60 % dans les Pays-de-la-Loire). De façon générale, les gares routières et les haltes routières sont plus systématiquement déclarées que les arrêts routiers et les arrêts sur parcs de stationnement (Figure 57).

Figure 56 – Taux d'inscription au registre des aménagements desservis par les SLO en 2019 (répartition régionale) (Source ART)

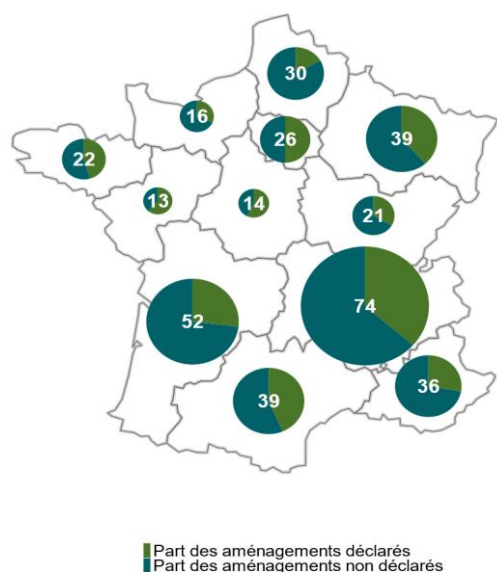
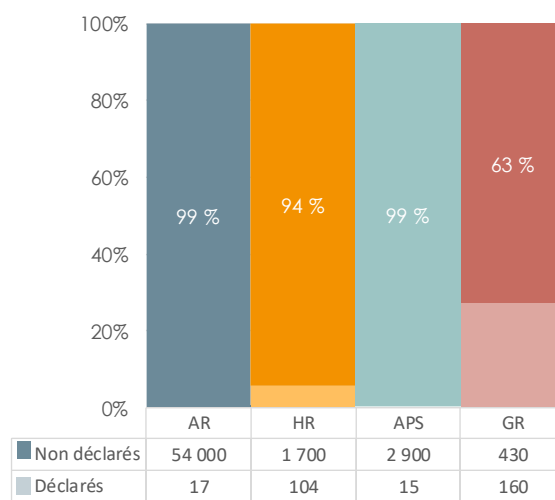


Figure 57 – Taux de non-inscription au registre des aménagements de transport routier interurbain par type (Source ART)



Ce graphique représente la part des aménagements de transport routier du panorama qui ne sont pas inscrits au registre, par type d'aménagements (AR : arrêt routier, HR : halte routière, APS : arrêt sur parc de stationnement, GR : gare routière)

2.2. Du niveau de service aux tarifs des aménagements de transport routier

Outre les informations exigées lors de la déclaration d'un aménagement de transport routier au registre, les exploitants sont tenus de transmettre annuellement à l'Autorité les informations financières et de fréquentation de l'aménagement déclaré, ainsi que les investissements dont il a fait l'objet le cas échéant²⁸.

L'analyse des informations collectées en 2019 a permis à l'Autorité d'évaluer le niveau de service dans les aménagements de transport routier et d'identifier les principaux facteurs explicatifs des tarifs d'accès.

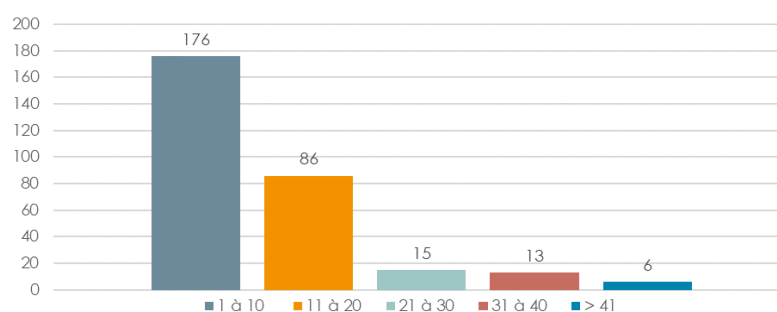
²⁸ La décision n° 2020-007 du 23 janvier 2020 relative à la transmission d'informations par les exploitants d'aménagements routiers a abrogé la décision n° 2017-126 du 4 décembre 2017 relative à la transmission d'informations par les exploitants d'aménagements routiers en vigueur en 2019.

2.2.1. Un niveau de service plus élevé dans les aménagements de grande taille

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 tous types confondus disposent en moyenne de 11 emplacements d'arrêt. Cette moyenne cache une grande disparité puisque les gares routières (aménagement équipé d'un bâtiment d'accueil des voyageurs) offrent en moyenne 15 emplacements contre seulement 3 emplacements pour les arrêts routiers.

La majorité des aménagements inscrits au registre offre jusqu'à 10 emplacements, quand seules 5 gares routières et un arrêt sur parc de stationnement ont une capacité de plus de 40 emplacements. La gare routière de Paris Bercy Seine est le plus grand aménagement déclaré au registre avec 80 emplacements. Cet aménagement est accessible 24h/24, comme 84 % des aménagements recensés dans le registre.

Figure 58 – Distribution des aménagements inscrits au registre selon leur taille (en nombre d'emplacements) (Source ART)



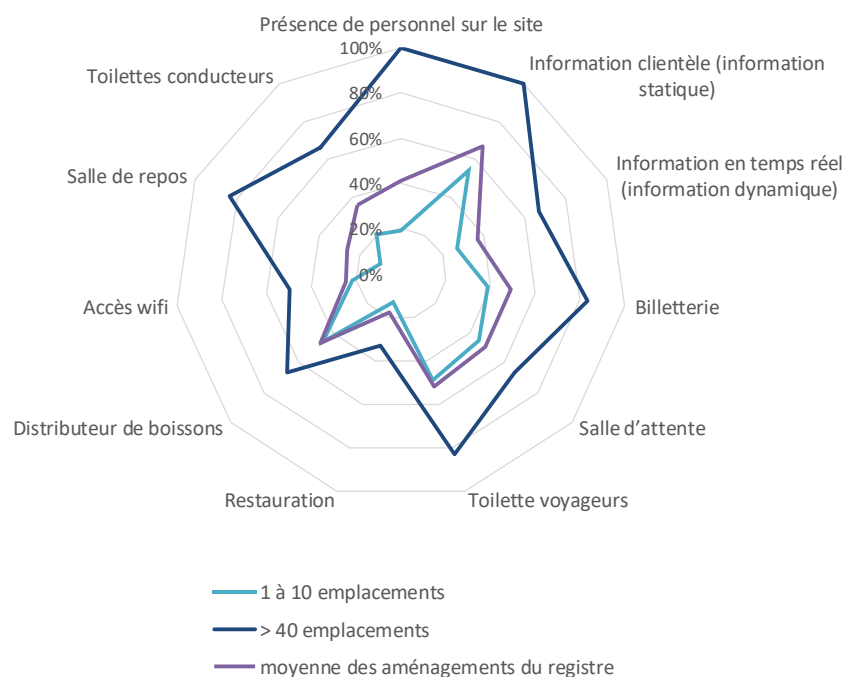
Les aménagements de plus grand intérêt se trouvent dans les unités urbaines les plus fréquentées par les SLO (Paris, Lyon, Grenoble, Marseille et Lille). Si la plupart de ces grandes agglomérations offrent des capacités d'accueil adaptées aux besoins des opérateurs SLO, l'arrêt des cars internationaux de Lille Europe qui disposent de 5 emplacements semble de taille insuffisante pour accueillir annuellement plusieurs dizaines de milliers d'autocars SLO dans des conditions optimales de confort et de sécurité. Du reste, le nombre de mouvements annuels par emplacement est très élevé dans cet aménagement en comparaison des autres gares routières de centre-ville (Tableau 4).

Tableau 4 – Taille des aménagements de centre-ville les plus fréquentés (Source ART)

	Taille des aménagements (emplacements)	Trafic dans la commune (mouvements SLO)	Nombre de mouvements par emplacement
Gare routière de Bercy (Paris)	80	198 428	2 480
Gare routière de Grenoble	39	52 328	1 341
Gare routière de Marseille Saint-Charles	27	32 383	1 200
Gare routière de Lyon Perrache	18	67 221	3 734
Gare routière de Lille Europe	5	45 151	9 030

D'un point de vue qualitatif, la plupart des points d'arrêt inscrits au registre offrent peu de services aux voyageurs et aux conducteurs. Ces services sont d'autant plus présents que l'aménagement est de grande taille. La forte proportion de petits points d'arrêts recensés dans le registre tenu par l'Autorité explique le faible niveau de service constaté en moyenne.

Figure 59 – Services proposés aux voyageurs dans les aménagements routiers déclarés (Source ART)



Les services aux voyageurs ne sont présents que dans la moitié des aménagements inscrits au registre. Les services les plus répandus sont le service d'information clientèle, la mise à disposition de toilettes voyageurs, le service de billetterie, l'accès à une salle d'attente et l'accès à un distributeur de boissons, respectivement offerts dans 67 %, 52 %, 50 %, 49 % et 47 % des aménagements inscrits au registre.

Les services les moins couramment proposés sont le système d'information en temps réel, en service dans 37 % des aménagements, la mise à disposition d'une connexion wifi (25 %) et un service de restauration (18 %). Ces services restent peu proposés, même dans les aménagements de plus de 30 emplacements, notamment s'agissant de l'accès à une connexion wifi (33 %) et à la restauration (32 %).

Si les aménagements de plus grand intérêt offrent généralement un niveau de service élevé, la gare routière d'Aix-en-Provence Krypton n'a pas de salle d'attente et la gare routière de Lyon Perrache n'a pas de billetterie. Bien que l'arrêt des cars internationaux de Lille Europe n'offre aucun service, sa situation à proximité immédiate de la gare ferroviaire de Lille Europe permet aux voyageurs en autocars d'avoir accès à une salle d'attente et à des toilettes.

Au 31 décembre 2019, 64 des 296 aménagements déclarés au registre étaient à jour de la collecte d'informations²⁹ pour l'année 2018.

En 2018, 1,5 million d'euros a été investi dans les aménagements de transports routiers du registre, soit une moyenne de 20 000 euros par aménagement à jour de la collecte d'informations. Environ deux-tiers de ce montant a servi à améliorer l'accueil des voyageurs par autocar : 36 % a été investi dans la construction d'un abribus ou d'un bâtiment voyageur et 26 % dans des équipements destinés au confort des voyageurs (toilettes, restauration, etc.). En outre, un quart des investissements concerne la construction ou le réaménagement d'un quai.

En 2018, des investissements importants ont été engagés à la gare routière de l'aéroport de Marseille Provence : réfection de la zone de roulement, quais, guichet de vente ou d'accueil, système d'information dynamique, zone d'attente voyageurs, etc. Deux autres gares routières d'importance pour les SLO ont fait l'objet d'investissements en 2018 : la gare routière de Bercy Seine à Paris (signalétique extérieure, cheminement piétons) et la gare routière d'Aix-en-Provence Krypton (construction ou réaménagement d'un quai).

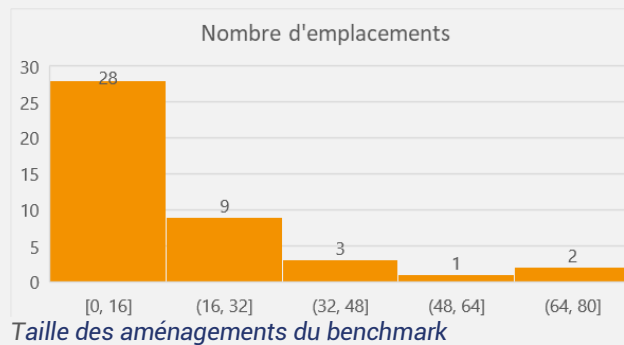
²⁹ En application de la décision n° 2017-126 du 4 décembre 2017 relative à la transmission d'informations par les exploitants d'aménagements routiers (abrogée en 2020 et remplacée par la décision n° 2020-007 du 23 janvier 2020 relative à la transmission d'informations par les exploitants d'aménagements routiers).

2.2.2. Des tarifs qui augmentent avec la taille et le niveau de service

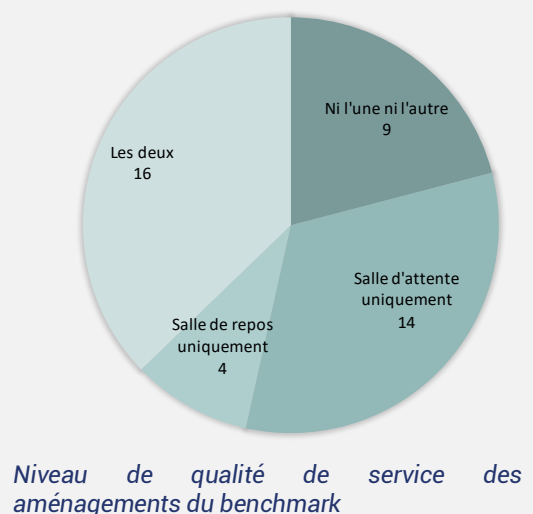
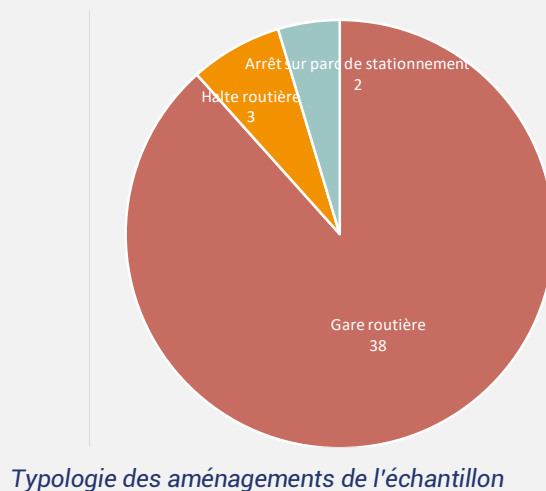
Une part importante des aménagements ne sont pas tarifés : 57 % des aménagements déclarés sont accessibles gratuitement. Au sein des aménagements payants³⁰, le tarif moyen est de 5,28 € TTC par toucher, avec un minimum de 0,60 € le toucher (gares routières de Montluçon et de Moulins) et un maximum de 13,24 € le toucher (pôle d'échange multimodal d'Avignon Centre).

La méthode et les données utilisées pour l'analyse des tarifs

Les résultats ci-dessus s'appuient sur une analyse économétrique portant sur un sous-ensemble d'aménagements payants. Une base de données de 43 aménagements a été constituée : il s'agit de l'ensemble des aménagements payants du registre pour lesquels l'Autorité disposait, au 31 décembre 2019, de suffisamment d'information et dont les règles d'accès ne souffrent pas d'un défaut de conformité.



Plusieurs modèles ont été testés afin de déterminer les caractéristiques (niveau d'équipement, taille, trafic) qui constituent les principaux déterminants du tarif d'accès. L'hypothèse sous-jacente est que ces caractéristiques expliquent, au moins en partie, les coûts unitaires d'un aménagement et donc son tarif, sous réserve que les concours publics ne créent pas une distorsion trop importante entre coûts et tarifs.

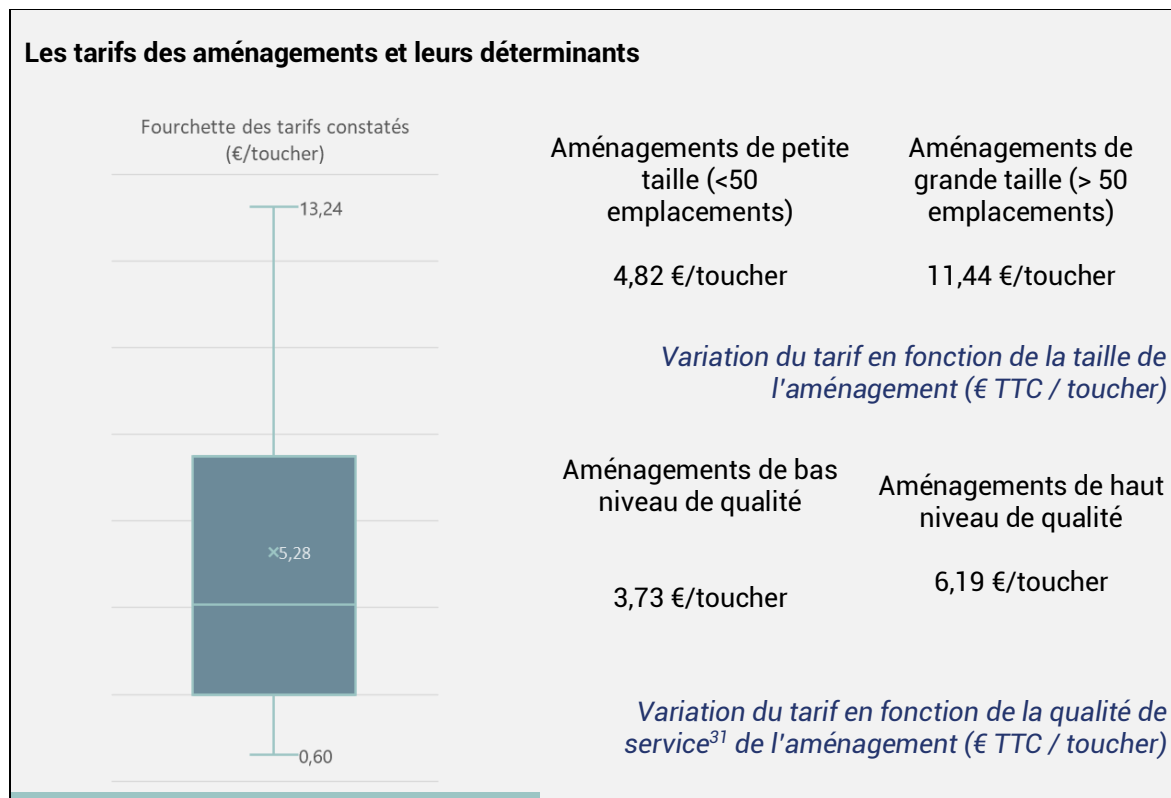


Une analyse menée par l'Autorité a permis d'identifier les principaux facteurs explicatifs des tarifs des aménagements de transport routier (voir Encadré). Elle conclut que le tarif varie principalement selon :

- la taille d'un aménagement, mesurée en nombre d'emplacements d'arrêt : en moyenne, il est d'environ 5 € le toucher dans les aménagements de moins de 50 emplacements et d'un peu plus du double dans les aménagements de plus de 50 emplacements ;
- le niveau de service proposé : les aménagements disposant (1) de personnel sur le site, (2) de toilettes voyageurs et (3) d'une salle d'attente voyageurs ou d'une salle de repos conducteurs, pratiquent des tarifs plus élevés. Ils sont de 6,19 € le toucher en moyenne contre 3,73 € autrement.

³⁰ A l'exclusion des aménagements dont l'objectivité des tarifs d'accès est questionnée ou en cours de discussion avec l'Autorité.

L'analyse conclut qu'il n'y a pas de lien entre trafic et tarif. Cela pourrait s'expliquer par le fait que les coûts d'un aménagement dépendent des besoins en infrastructure, donc du trafic. Ainsi, le tarif – obtenu habituellement en divisant les coûts par le trafic – sera du même ordre de grandeur pour un aménagement de grande capacité très fréquenté et pour un plus petit aménagement moins desservi.



De l'impact de la crise sanitaire liée à la COVID-19 sur les tarifs d'accès aux aménagements

En 2020, la drastique limitation des déplacements interurbains pendant plusieurs mois a eu pour conséquence une très forte baisse du trafic dans les aménagements qui devrait engendrer une importante perte de recettes. A ce stade, il est impossible de statuer sur l'impact sur les tarifs d'accès aux aménagements puisqu'il dépendra des mesures que pourraient être amenés à prendre les exploitants et les collectivités locales pour maintenir l'équilibre économique des contrats : augmentation tarifaire et/ou des concours publics.

³¹ La qualité de service est de haut niveau si l'aménagement dispose (1) de personnel sur le site, (2) de toilettes voyageurs et (3) d'une salle d'attente voyageurs ou d'une salle de repos conducteurs.

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

L'Autorité contrôle la conformité des règles d'accès aux aménagements de transport routier avec les principes de transparence, d'objectivité et de non-discrimination, afin de concourir à l'exercice d'une concurrence effective sur le marché du transport interurbain par autocar, au bénéfice des usagers des services de transport.

Ce suivi s'articule principalement autour d'échanges informels entre les services de l'Autorité et l'exploitant qui permettent, le cas échéant, d'identifier les modalités susceptibles de porter atteinte aux principes énoncés par le code des transports et conduisent, dans une grande majorité des cas, à la notification de règles d'accès conformes.

La non-discrimination

Afin que les opérateurs de services librement organisés puissent développer leurs activités et que le fonctionnement concurrentiel du marché soit garanti, il est nécessaire d'assurer les modalités d'un accès non discriminatoire. Ainsi, deux opérateurs de transport par autocar placés dans la même situation doivent bénéficier de modalités d'accès identiques aux aménagements de transport routier.

Si le caractère librement organisé ou conventionné du service ne saurait à lui seul justifier une différence de traitement, de telles différences peuvent exister si elles reposent sur des différences de situation objectives et en relation avec l'objectif poursuivi, appréciées en considérant leurs effets sur l'usage de l'aménagement.

La transparence

Le respect du principe de transparence exige que les règles d'accès aux aménagements de transport routier, notamment les tarifs et les procédures d'allocation des capacités, soient claires, complètes et publiques.

L'objectivité

L'objectivité se mesure à la proportionnalité des modalités d'accès à un aménagement au regard de l'objectif poursuivi. Par exemple, dans le cadre d'une demande d'attribution de capacités, exiger des informations sans lien direct avec cette procédure est susceptible de porter atteinte au principe d'objectivité.

L'objectivité s'apprécie également en vérifiant que les tarifs sont orientés vers les coûts. En effet, le tarif d'accès à l'aménagement et à ses équipements ayant le caractère d'une redevance pour service rendu, son montant devrait trouver sa contrepartie dans la prestation fournie au sein de l'aménagement de transport routier à l'opérateur de transport par autocar.

2.3.1. Bilan 2019 de la régulation des aménagements de transport routier

Les exploitants des aménagements assujettis aux décisions de l'Autorité n° 2016-101 et 2017-116 définissent et mettent en œuvre des règles d'accès transparentes, objectives et non discriminatoires. Il s'agit, en application de l'article L. 3114-4 du code des transports, des aménagements ayant fait l'objet d'une demande de desserte par des services librement organisés :

- qu'ils relèvent du service public, sauf s'ils sont accessibles gratuitement et sans réservation ;
- ou qu'ils soient adossés fonctionnellement à une installation ou une infrastructure de transport³².

Ces règles doivent être notifiées à l'Autorité préalablement à leur mise en œuvre, celle-ci procédant à un contrôle de conformité dans les meilleurs délais.

³² L'article L. 3114-4 du code des transports mentionne les installations ou infrastructures « ferroviaire, fluviale, maritime ou aérienne destinées à l'accueil des passagers ou situées sur le domaine public autoroutier ».

Lorsqu'un exploitant le sollicite ou lorsque d'Autorité l'estime nécessaire, des échanges informels avec les services de l'Autorité peuvent être initiés en amont de cette notification, qui conduisent, dans une grande majorité des cas, à la notification de règles d'accès conformes.

SAGEB

L'Autorité ayant constaté que les modalités d'accès au pôle multimodal de l'aéroport de Beauvais-Tillé n'étaient ni transparentes, ni objectives et qu'elles portaient des risques de discrimination susceptibles de nuire à l'exercice d'une concurrence effective entre les opérateurs de transport par autocar, l'Autorité a ouvert une procédure en manquement à l'encontre de la SAGEB le 15 novembre 2018. Par sa décision n° 2019-001 du 17 janvier 2019, l'Autorité a ainsi mis la SAGEB en demeure de se conformer aux obligations qui lui sont imposées par le code des transports et les décisions relatives aux règles d'accès.

Les règles d'accès notifiées à l'Autorité le 30 avril 2019 ayant permis à la SAGEB de se conformer aux obligations qui lui sont imposées, l'Autorité a clôturé cette procédure par la décision n° 2019-034 du 11 juin 2019. Les échanges avec la SAGEB se poursuivront en 2020 à l'occasion de l'examen de la conformité des modalités tarifaires de l'accès à cet aménagement.

Au 31 décembre 2019, 90 aménagements de transport routier inscrits au registre public tenu par l'Autorité sont dotés de règles d'accès. Près des deux tiers (54) d'entre elles sont d'un niveau de conformité considéré comme satisfaisant à ce stade. Les autres (36) font l'objet d'échanges entre leur exploitant et l'Autorité sur des sujets d'importance diverse.

Les problématiques les plus couramment rencontrées concernent la gestion de la saturation de l'aménagement, le niveau ou la structure de la tarification, ou encore l'accès aux guichets de vente de titres de transport.

Tableau 5 – Régulation de l'accès aux aménagements de transport routier : bilan de l'action de l'Autorité
(Source ART)

Nombre de règles d'accès en vigueur au 31/12/2019, notifiées à l'Autorité en (année) :	TOTAL	2016	2017	2018	2019
... dont conformes	54	1	5	41	7
... dont en discussion	36	0	0	8	28
TOTAL	90	1	5	49	35

La plupart des règles d'accès qui ont été notifiées à l'Autorité avant l'entrée en vigueur de la décision n° 2017-116 le 1^{er} janvier 2018, ont fait l'objet d'une mise à jour par l'exploitant. Ceci explique que la grande majorité des règles en vigueur ont été notifiées à l'Autorité en 2018 (49) et 2019 (35). Toutefois, quelques aménagements disposent de règles d'accès notifiées en 2016 (1) et en 2017 (5).

Les règles d'accès notifiées en 2016, 2017 et 2018 sont très majoritairement conformes (85 %). Cependant, huit d'entre elles, étaient toujours en discussion en 2019.

Les règles d'accès notifiées en 2019 sont majoritairement (80 %) en discussion. Ceci s'explique par les difficultés que rencontrent les exploitants à s'approprier les dispositions en vigueur pour définir des règles d'accès qui respectent le code des transports et les décisions de l'Autorité.

2.3.2. Les principaux défauts de conformité en 2019

L'Autorité a engagé en 2019 un travail d'identification des bonnes pratiques et des principaux défauts de conformité rencontrés dont la synthèse est présentée ci-dessous.

a. Concernant le principe de non-discrimination

En 2019, plusieurs échanges entre les exploitants de gares routières et l'Autorité ont concerné des pratiques susceptibles de porter atteinte au principe de non-discrimination.

Parfois, l'exploitant entend gérer une situation de sécurité ou de circulation (congestion) aux abords de son aménagement en limitant l'accès aux seuls autocars opérant des services conventionnés. Des échanges avec l'Autorité permettent, le plus souvent, à l'exploitant de constater que cette pratique pourrait ne pas respecter le principe de non-discrimination. A cet égard, l'Autorité rappelle que toute demande d'accès formée par une entreprise de transport public routier (services conventionnés ou librement organisés, notamment) doit faire l'objet d'une réponse de l'exploitant et que les refus d'accès doivent être motivés (article L. 3114-7 du code des transports). Si des contraintes de gabarit peuvent être légitimement avancées pour interdire l'accès à certains types de véhicules, le caractère librement organisé du service ne saurait à lui seul motiver un refus d'accès.

D'autres échanges ont concerné les services assurés par l'exploitant au sein de son aménagement et qui, le cas échéant, doivent être proposés aux entreprises de transport public routier selon des modalités transparentes, objectives et non discriminatoires. Le plus souvent, les différences de traitement résultent de la poursuite de pratiques antérieures à l'ouverture du marché des services réguliers interurbains par autocar : mise à disposition d'un local chauffeur, vente de titres de transport. Ces services historiquement proposés à l'opérateur conventionné devraient l'être à tous les opérateurs de transport, dans les mêmes conditions, notamment tarifaires.

Enfin, certaines règles d'accès notifiées à l'Autorité prévoient des priorités d'accès pour les services conventionnés, alors même que l'aménagement n'est pas saturé et qu'aucune procédure d'allocation des capacités n'est définie. Le cas échéant, au cours des échanges informels qui suivent un tel constat, il est rappelé à l'exploitant la nécessité de respecter les dispositions de l'article 10 de la décision 2017-116 de l'Autorité. L'attention de l'exploitant est également attirée sur les dispositions de l'article 11 qui prévoient que l'exploitant s'attache à permettre un accès minimal de tous les opérateurs aux créneaux les plus demandés.

b. Concernant le principe de transparence

En 2019, quelques échanges entre les exploitants de gares routières et l'Autorité ont concerné des pratiques susceptibles de porter atteinte au principe de transparence.

Le plus souvent, les difficultés surviennent d'un défaut d'exhaustivité des services proposés ou d'un manque de clarté concernant la tarification de ces services.

c. Concernant le principe d'objectivité

En 2019, quelques échanges entre les exploitants de gares routières et l'Autorité ont concerné des pratiques susceptibles de porter atteinte au principe d'objectivité.

Par exemple, un accès prioritaire à l'aménagement reposant sur un critère difficile à estimer par l'exploitant : statistiques de fréquentation des autocars, ou encore, part des passagers intermodaux autocar/train ou autocar/avion, etc. Lorsque ces informations sont couvertes par le secret des affaires, les règles d'accès devraient prévoir leur protection vis-à-vis de tiers, opérateurs de services conventionnés ou librement organisés notamment.

Certains exploitants envisagent parfois de considérer comme recouvrables, des coûts induits par d'autres activités qu'ils exercent : par exemple la gestion d'un dépose-minute ou l'opération de services de transport public. L'Autorité rappelle qu'à défaut d'être en mesure de justifier que les postes de coût pris en compte dans l'élaboration du tarif sont imputables à l'exploitation de l'aménagement, il convient de ne pas tenir compte de ces charges.

2.3.3. Les différentes structures de tarification

Le montant des charges que l'exploitant entend recouvrer est réparti entre les différents utilisateurs de l'aménagement selon les unités d'œuvre qu'il aura définies.

La décision 2017-116 de l'Autorité prévoit que les unités d'œuvre soient définies de manière que les différenciations tarifaires résultantes soient en lien avec l'usage constaté ou prévisionnel de l'aménagement. Le choix des unités d'œuvre doit également être proportionné à la capacité de l'exploitant à les connaître. Si l'usage fait par chaque transporteur n'est pas connu avec précision par l'exploitant, la grille tarifaire s'appuie sur une estimation raisonnable de cet usage, définie en concertation avec les transporteurs. Une tarification forfaitaire n'est acceptable que dans ces seuls cas.

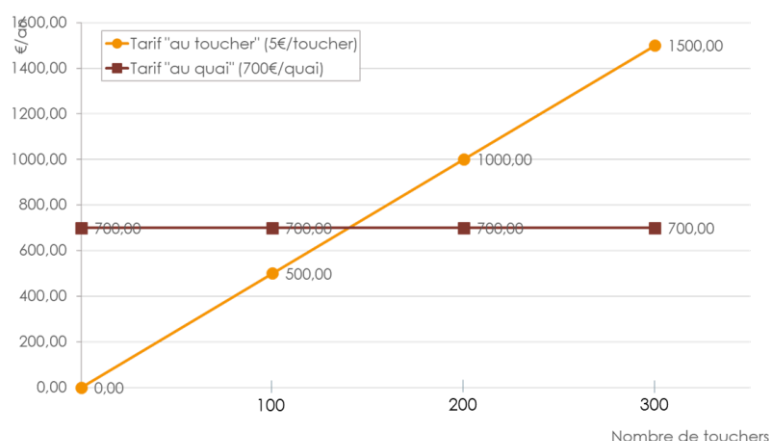
a. Les tarifications au quai et au toucher

La plupart des grilles tarifaires ne comportent pas de composante fixe. Elles sont facturées au « quai » ou au « toucher ».

En 2019, des échanges entre l'exploitant et l'Autorité ont concerné la tarification « au quai ». En effet, si le taux d'utilisation³³ des quais est très différent d'un opérateur à l'autre, cette structure tarifaire est susceptible d'être discriminatoire : les tarifs acquittés par les services à faible taux d'utilisation pourraient alors couvrir plus que la quote-part des coûts de l'aménagement qui leur est affectable.

Lorsque la tarification est au toucher, certains exploitants font le choix de différencier le tarif selon la durée du passage, la surface occupée ou le nombre de passagers transportés. Dans ce dernier cas, des non-conformités peuvent apparaître principalement en raison de la difficulté pour l'exploitant d'avoir accès aux statistiques de fréquentation des autocars. Au surplus, ces informations étant couvertes par le secret des affaires, les règles d'accès doivent prévoir, le cas échéant, leur protection vis-à-vis de tiers, opérateurs de services conventionnés ou librement organisés notamment. Cette protection est d'autant plus nécessaire que l'exploitant est lui-même opérateur de transport public par autocar.

Figure 60 – Les tarifications au quai et au toucher (Source ART)



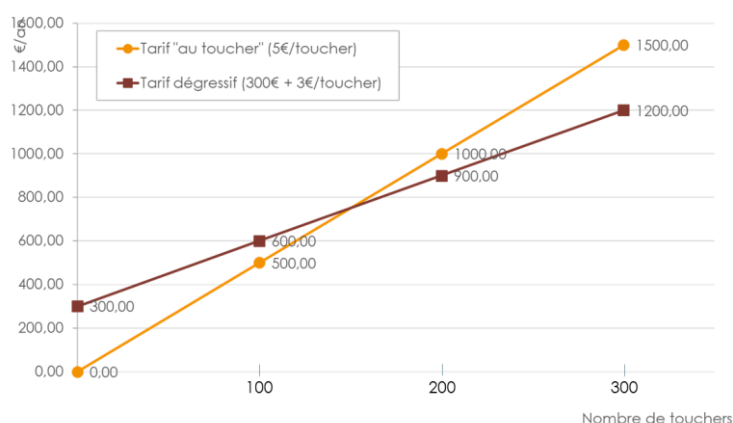
b. La tarification dégressive

La tarification dégressive consiste à appliquer un tarif binôme constitué d'une part fixe et d'une part variable. La part fixe de ce tarif, communément appelée « forfait » ou « abonnement », ne peut se justifier que par l'existence de coûts fixes, c'est-à-dire indépendants du nombre de mouvements. La part variable de ce tarif est généralement un tarif « au toucher ».

La résultante est un tarif dégressif, la part fixe s'appliquant dès le premier toucher.

³³ Le taux d'utilisation peut par exemple s'apprécier par le nombre de mouvements par quai et par an ou par la durée cumulée annuelle d'occupation de chaque quai.

Figure 61 – Tarification dégressive vs tarification au toucher (Source ART)



c. Le principe général de la tarification en situation de financement diversifié

A titre liminaire, l'Autorité rappelle que la rémunération de capitaux investis par des entités tierces qui n'ont pas le statut d'exploitant ne peut pas être incluse dans les charges recouvrables (cf. note de bas de page 17, point 59 de la décision n° 2017-116 de l'Autorité).

Si la création et la gestion d'un aménagement de transport routier relèvent de la compétence d'une autorité organisatrice ou de la personne à laquelle cette compétence a été déléguée le cas échéant, leur financement peut avoir des sources multiples. Toutefois, pour être équitable, le calcul du tarif ne doit dépendre ni des sources de financement ni des sources de subventionnement.

Les personnes qui financent un aménagement visent des objectifs divers mais on peut distinguer pour chacune :

- la part de financement qui a vocation à être couverte par le tarif d'accès : cette part doit être comptabilisée dans les charges recouvrables ;
- la part de financement qui n'a pas vocation à être couverte par le tarif d'accès (concours publics, subventions, etc.) : cette part ne doit pas être comptabilisée dans les charges recouvrables.

Pour être objectif, un tarif doit engendrer des recettes qui permettent de couvrir au plus les coûts d'exploitation et de capital, retraits des subventions.

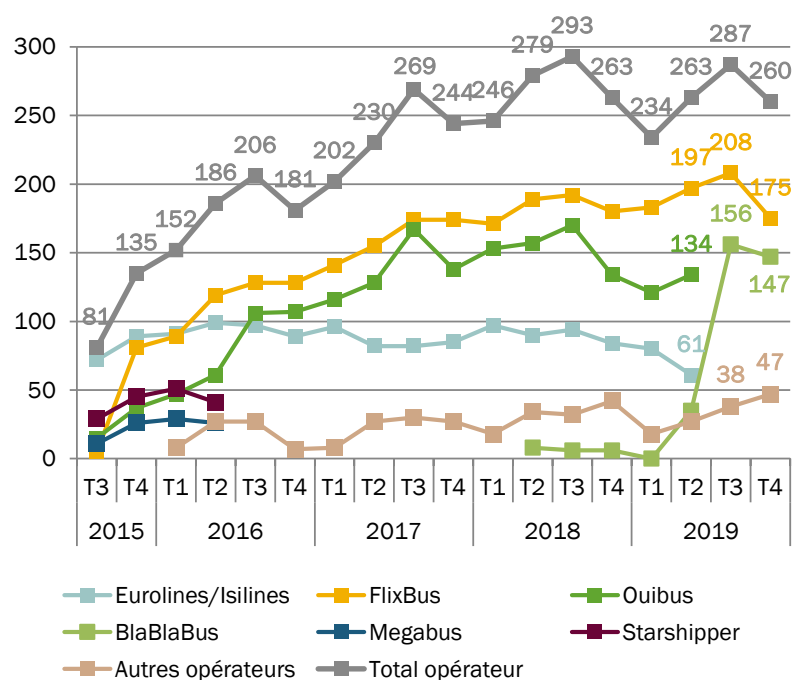
Ainsi, si l'exploitant d'un aménagement est, par ailleurs, titulaire d'une délégation de service public conclue avec l'autorité organisatrice pour organiser des services de transport, ce ne peut pas être un prétexte pour baisser le tarif à son seul avantage.

ANNEXES

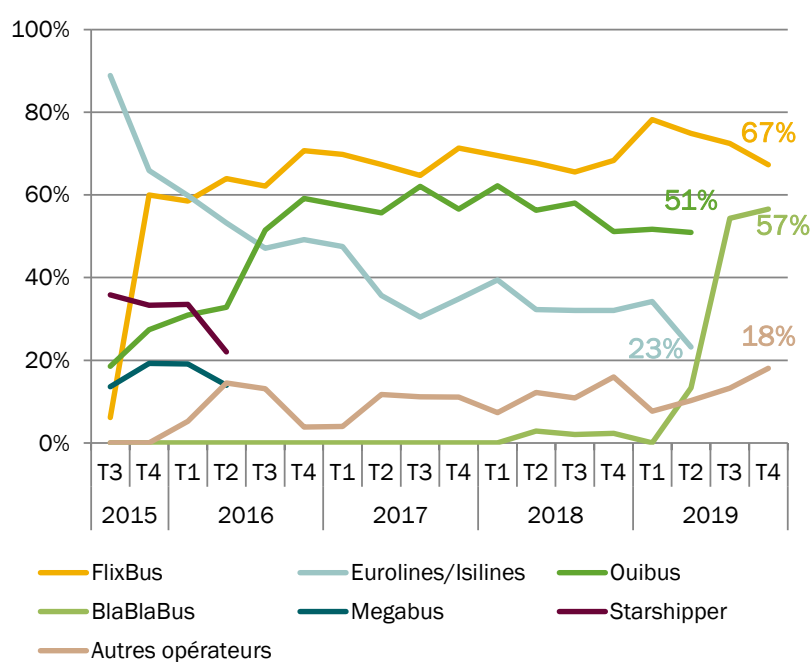
Annexe 1

La couverture du territoire par les SLO

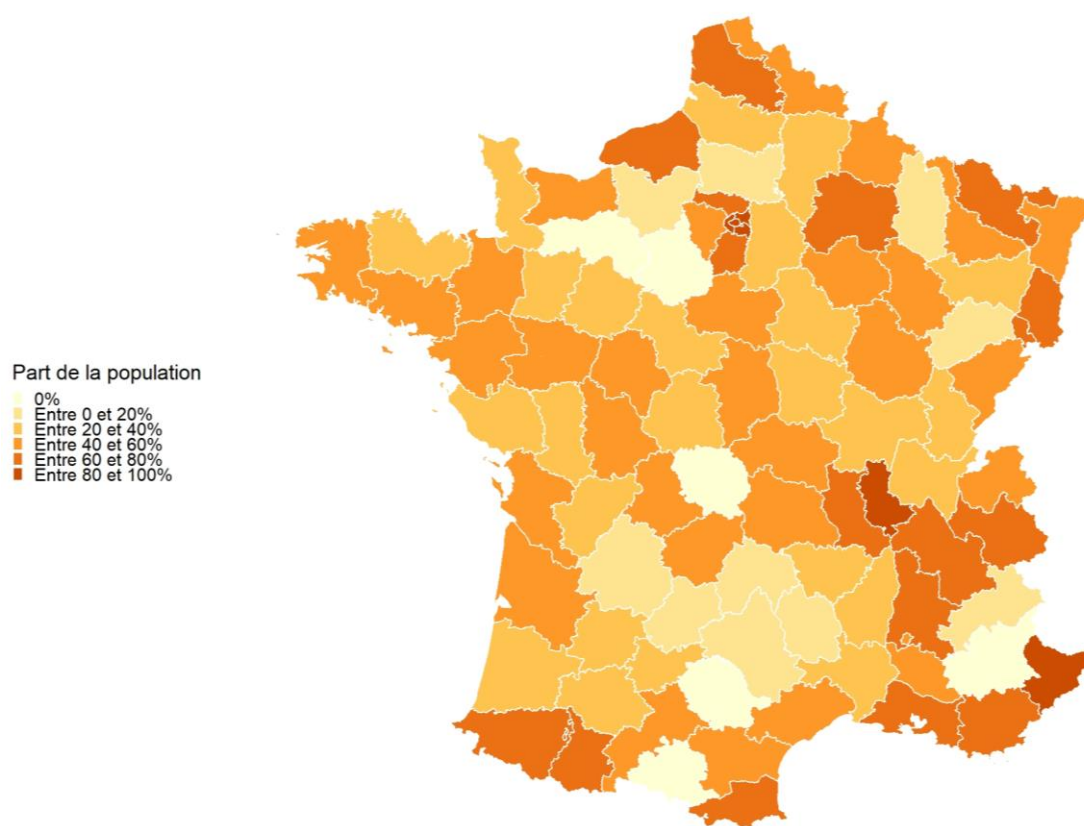
Annexe 1.1 – Nombre de villes desservies par opérateur (Source ART)



Annexe 1.2 – Taux de couverture du réseau par opérateur (Source ART)



Annexe 1.3 – Part de la population desservie par département (Source ART)



Annexe 2

Caractéristiques des villes desservies par les SLO

Annexe 2.1 – Répartition des villes desservies selon la population communale (Source ART)

Population communale	Nombre de villes desservies (% des villes desservies)					Part des communes 2019
	2015	2016	2017	2018	2019	
Moins de 10 000	25 (19%)	82 (35%)	99 (33%)	115 (35%)	115 (36%)	0,3%
Entre 10 000 et 50 000	49 (36%)	89 (38%)	127 (42%)	136 (41%)	133 (42%)	15,1%
Entre 50 000 et 100 000	27 (20%)	31 (13%)	40 (13%)	42 (13%)	37 (12%)	41,6%
Entre 100 000 et 400 000	30 (22%)	30 (13%)	32 (11%)	32 (10%)	31 (10%)	81,6%
Plus de 400 000	4 (3%)	4 (2%)	4 (1%)	4 (1%)	4 (1%)	100%
Total	135 (100%)	236 (100%)	302 (100%)	329 (100%)	320 (100%)	1%
Taille moy (pop)	93 212	58 846	52 196	49 216	48 545	

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

Type de commune	Nombre de villes desservies				
	2015	2016	2017	2018	2019
Zone de montagne	22	62	70	74	68
Zone littorale	25	49	69	72	72
Préfectures (régionales ou départementales)	60	67	72	73	71
Sous-Préfectures	37	56	69	73	78
Communes disposant d'une gare ferroviaire	135	236	302	329	320

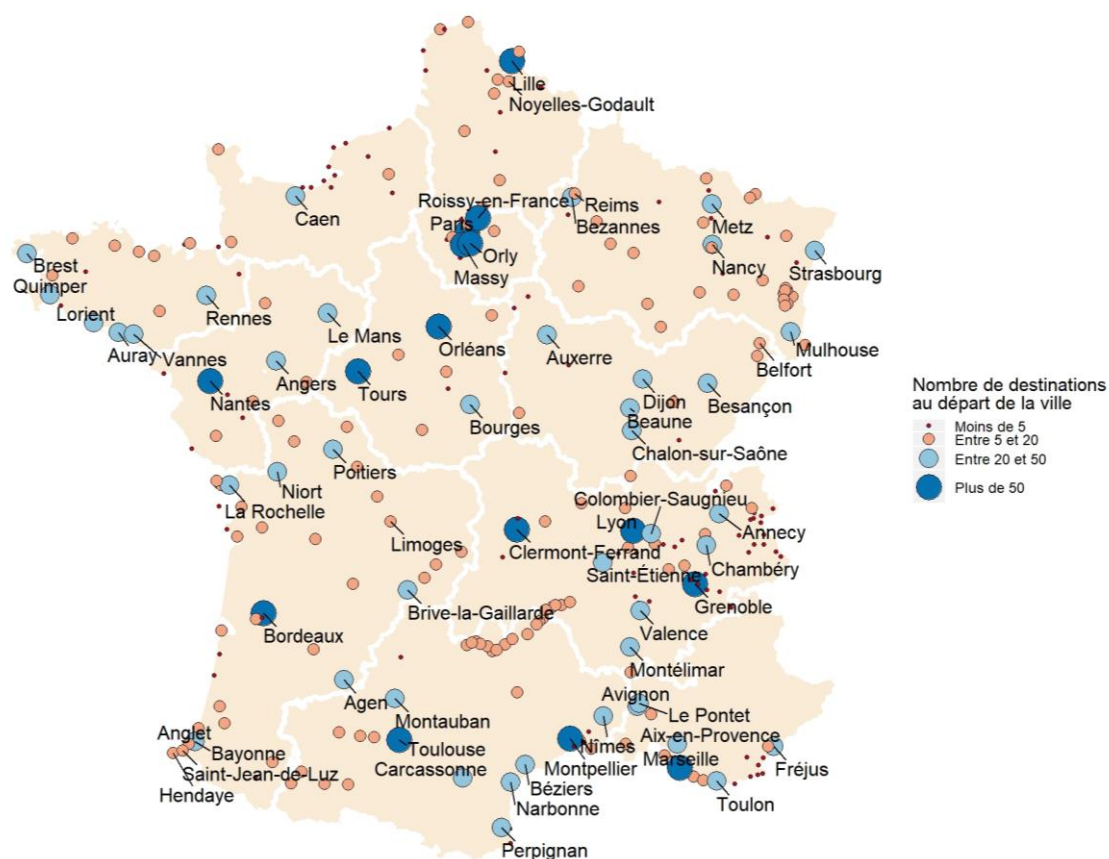
Annexe 2.3 – Nombre moyen de mouvements quotidiens et de destinations selon la population communale (Source ART)

	Nombre moyen de mouvements quotidiens					Nombre moyen de destinations				
	2015	2016	2017	2018	2019	2015	2016	2017	2018	2019
Moins de 10 000	1,6	2,5	4,4	4,2	4,3	4,1	10,9	10,6	10,7	12,0
Entre 10 000 et 50 000	4,1	4,9	3,7	4,8	5,2	5,5	7,4	7,7	9,5	11,3
Entre 50 000 et 100 000	5,7	11,0	7,8	9,9	9,8	9,3	14,0	13,4	17,3	19,0
Entre 100 000 et 400 000	17,0	38,6	29,5	36,4	37,3	16,2	26,5	29,8	36,1	39,1
Plus de 400 000	84,8	183,1	158,5	188,1	185,3	48,8	86,0	110,3	119,0	119,0
Total	9,2	12,2	9,2	10,5	10,4	9,6	13,2	13,1	14,7	15,8

Annexe 3

Les destinations directes au départ des villes desservies

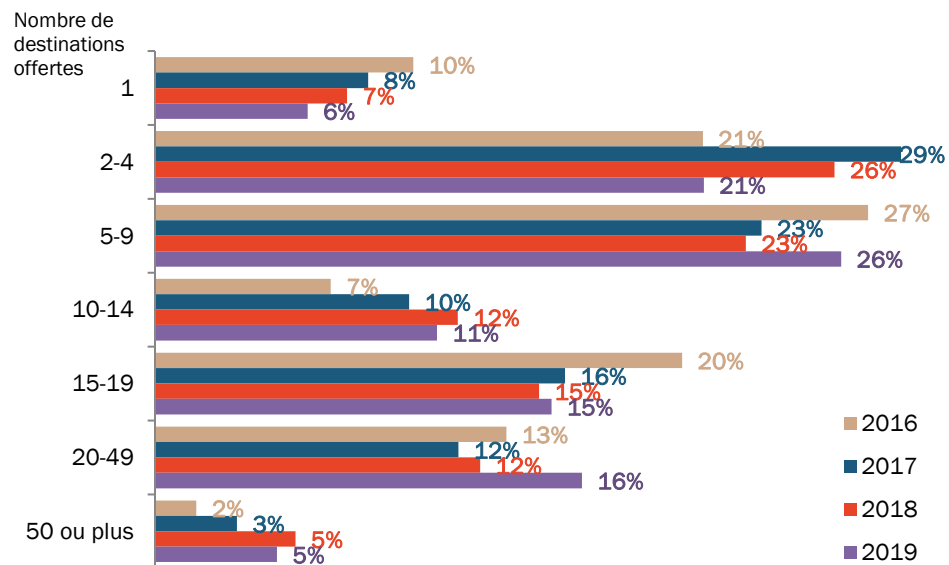
Annexe 3.1 – Nombre de destinations directes au départ de chacune des villes desservies en 2019
(Source ART)



Annexe 3.2 – Top 10 des villes desservies en nombre de destinations offertes en 2019 (Source ART)

Ville	Nombre moyen de destinations offertes				Nombre moyen de trajets quotidiens en 2019
	2016	2017	2018	2019	
Paris	143	205	233	233	440
Lyon	106	113	114	115	156
Roissy-en-France	28	56	83	98	109
Orly	19	42	76	87	48
Bordeaux	56	59	70	74	72
Grenoble	48	54	63	72	128
Toulouse	51	65	72	69	69
Massy	33	42	59	66	24
Lille	28	40	58	64	97
Orléans	27	34	52	63	35

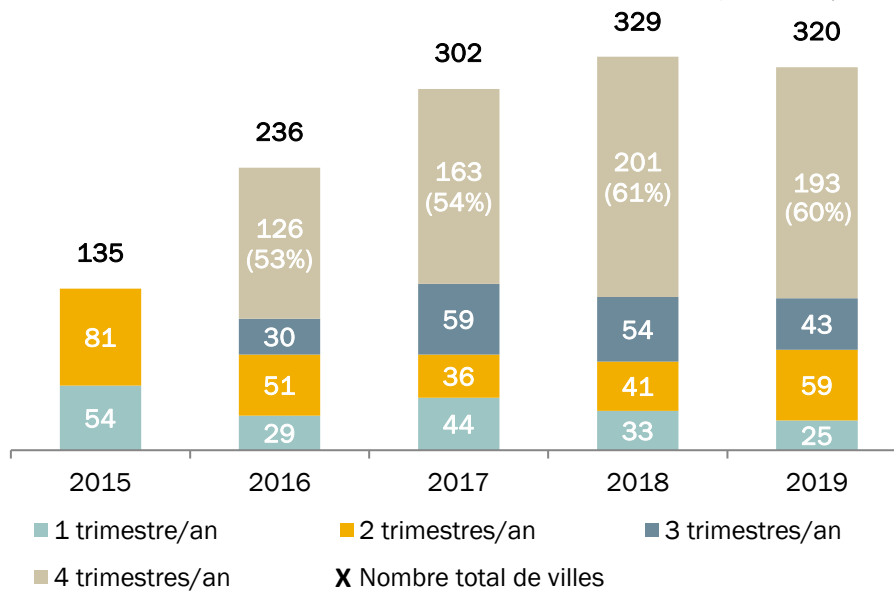
**Annexe 3.3 – Répartition des villes desservies par les SLO
selon le nombre de destinations offertes au moins une fois dans l'année** (Source ART)



Annexe 4

Part des villes desservies sur les quatre trimestres

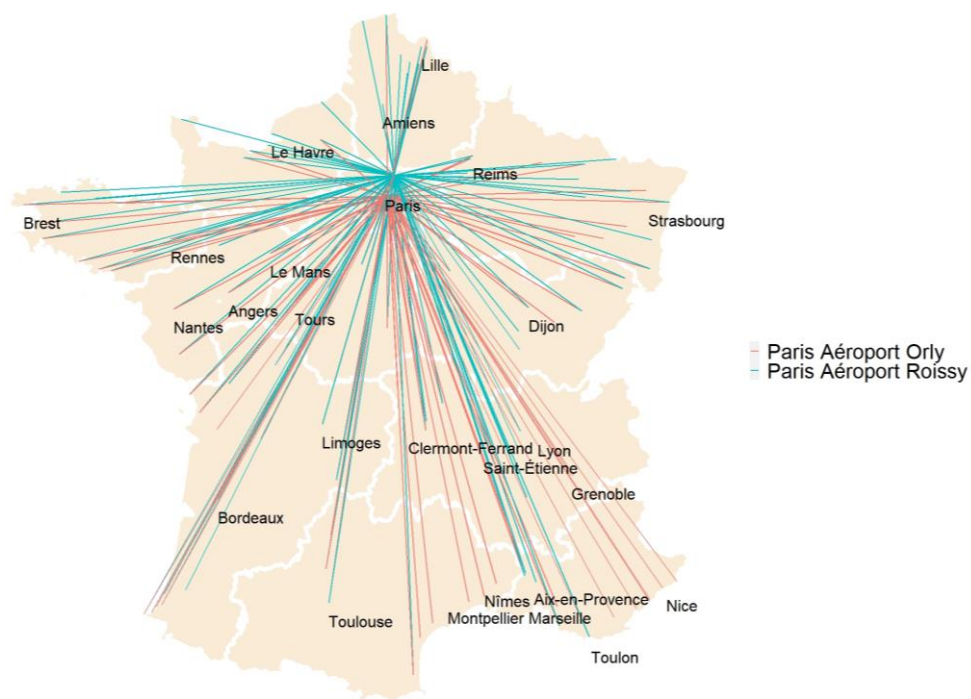
Annexe 4.1 – Répartition des villes desservies
en fonction du nombre de trimestres de commercialisation (Source ART)



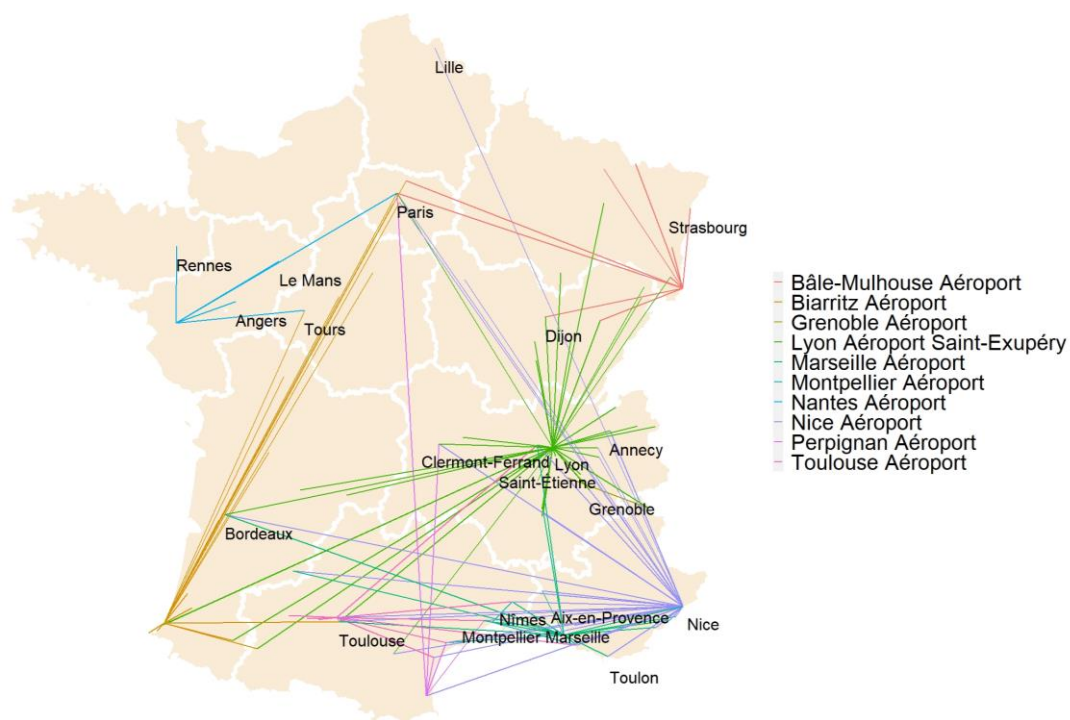
Annexe 5

Cartographie des aéroports desservis en 2019

Aéroports franciliens (Source ART)



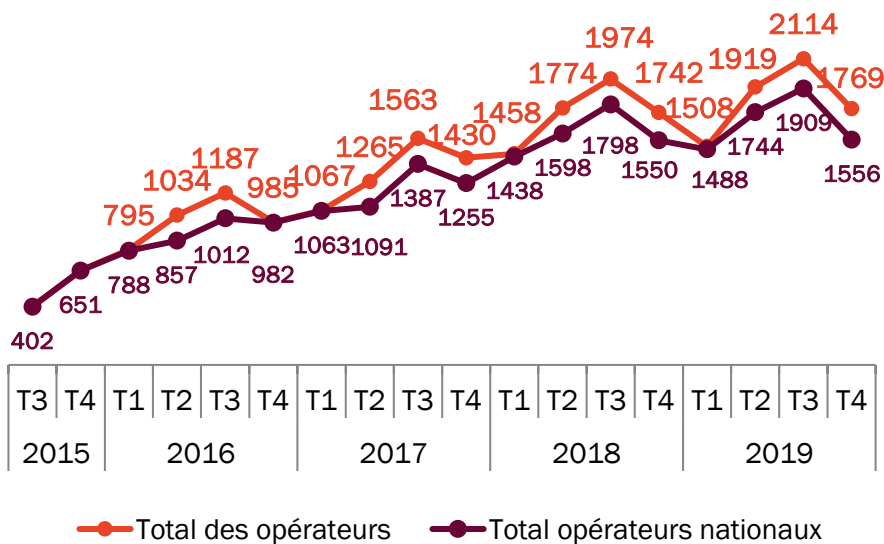
Aéroports en région (Source ART)



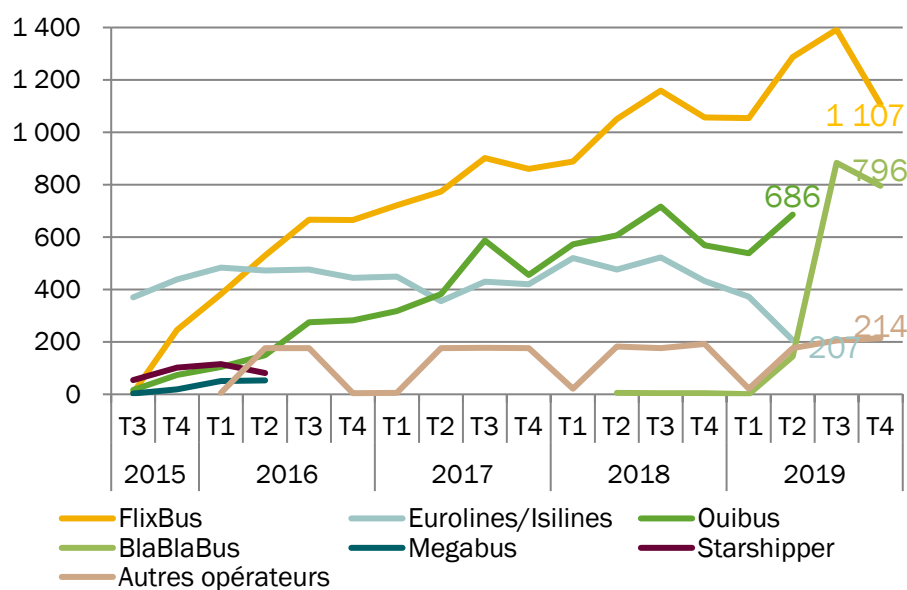
Annexe 6

Caractéristiques de l'offre de liaisons

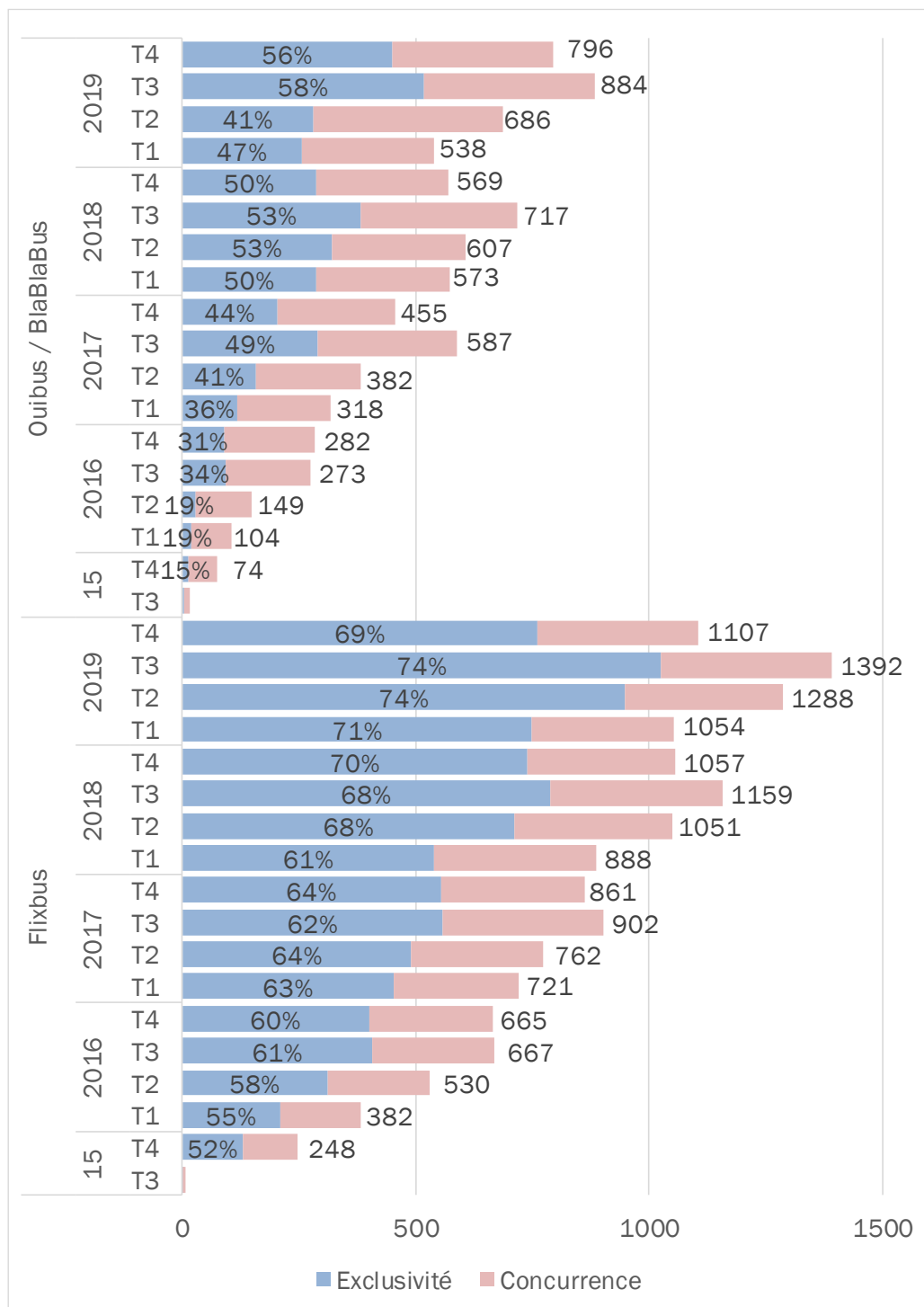
Annexe 6.1 – Evolution trimestrielle du nombre de liaisons opérées (Source ART)



Annexe 6.2 – Nombre de liaisons commercialisées par opérateur (Source ART)



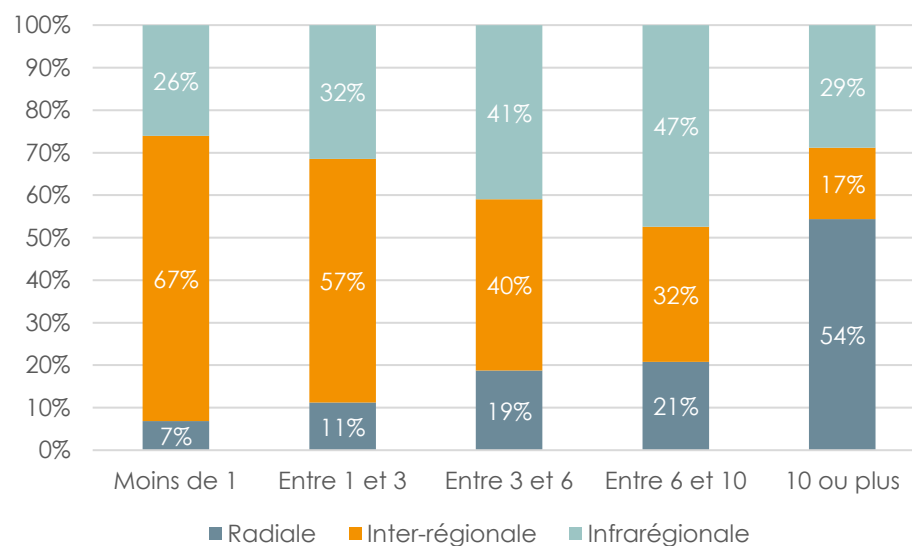
**Annexe 6.3 – Nombre de liaisons commercialisées
(dont en concurrence/en exclusivité)
par les principaux opérateurs (Source ART)**



Annexe 7

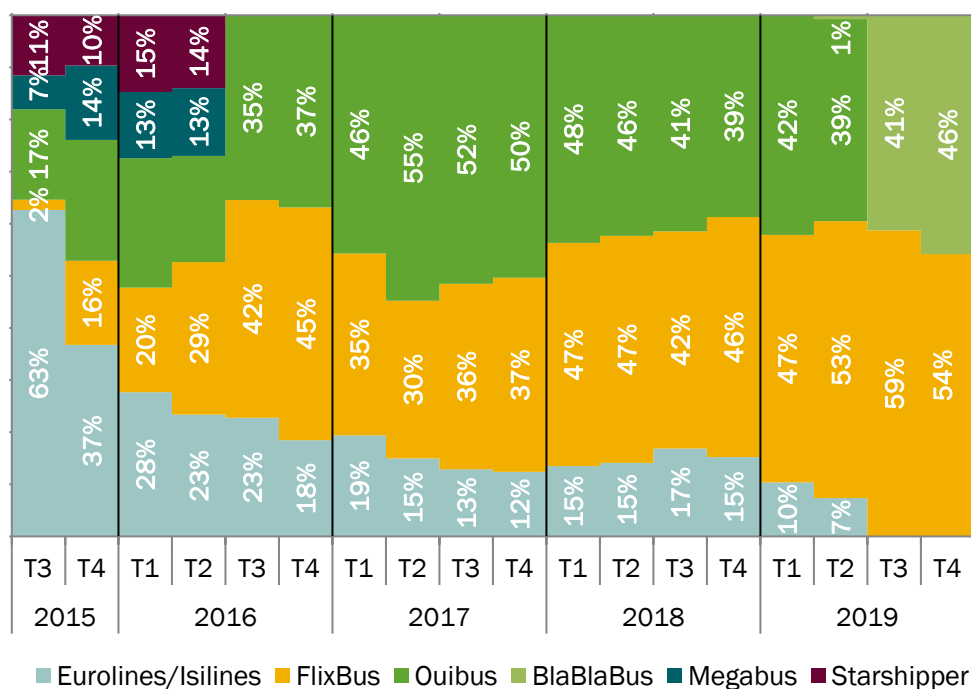
Fréquence quotidienne

Annexe 7.1 – Répartition des liaisons en 2019
selon leur nature et leur fréquence (en nombre d'allers-retours quotidiens) (Source ART)



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

(opérateurs nationaux uniquement) (Source ART)



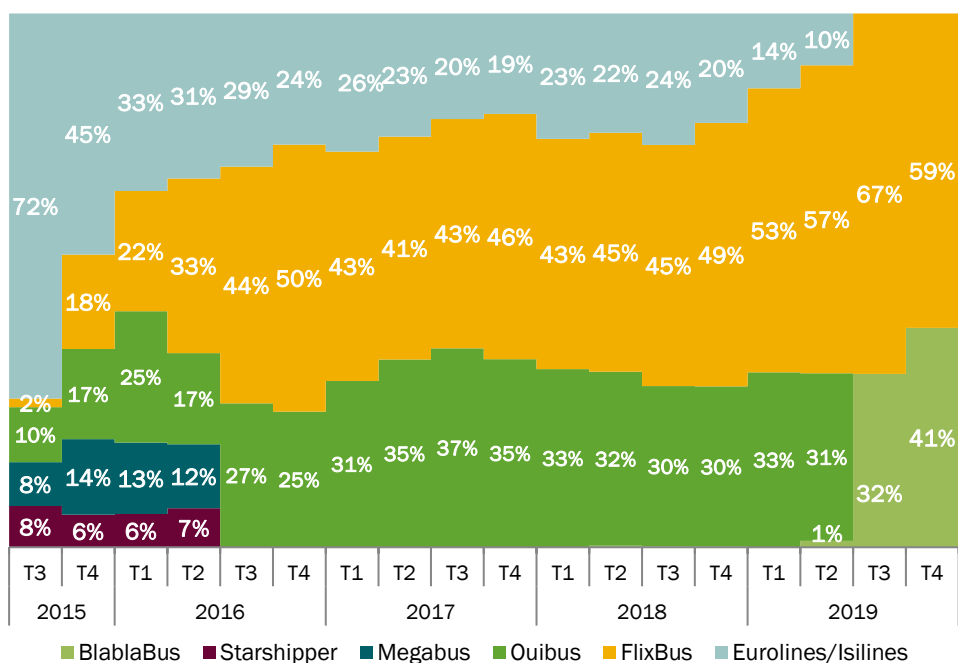
Annexe 7.3 – Liaisons les plus cadencées
(au moins 10 allers-retours par jour) (Source ART)

Liaison	2016	2017	2018	2019	Evolution 2019/2018
Lille - Paris	35	28	39	45	6
Grenoble - Aéroport de Lyon-Saint-Exupéry	0	19	31	34	3
Lyon - Paris	36	25	26	28	2
Paris - Rouen	21	16	20	25	5
Grenoble - Lyon	17	13	20	23	3
Paris - Aéroport Paris-Charles-de-Gaulle	0	9	16	23	7
Lille - Aéroport Paris-Charles-de-Gaulle	16	14	19	23	4
Orléans - Paris	14	14	22	19	-3
Marseille - Montpellier	11	11	18	18	0
Clermont-Ferrand - Lyon	18	12	13	16	4
Tours - Paris	21	16	23	16	-7
Nice - Marseille	14	13	19	15	-4
Caen - Paris	8	7	11	15	3
Bordeaux - Paris	20	16	20	15	-6
Rennes - Paris	15	10	11	14	3
Paris - Le Havre	19	9	12	14	1
Toulouse - Bordeaux	14	13	14	14	0
Le Mans - Paris	19	12	13	12	-1
Strasbourg - Paris	20	13	13	12	-1
Nantes - Paris	15	9	11	12	1
Marseille - Nîmes	6	6	12	12	0
Paris - Orly	0	9	13	12	-1
Aéroport de Lyon-Saint-Exupéry - Chambéry	0	7	9	11	2
Metz - Paris	13	8	10	11	1
Dijon - Paris	14	10	11	10	-1
Angers - Paris	12	10	11	10	-1

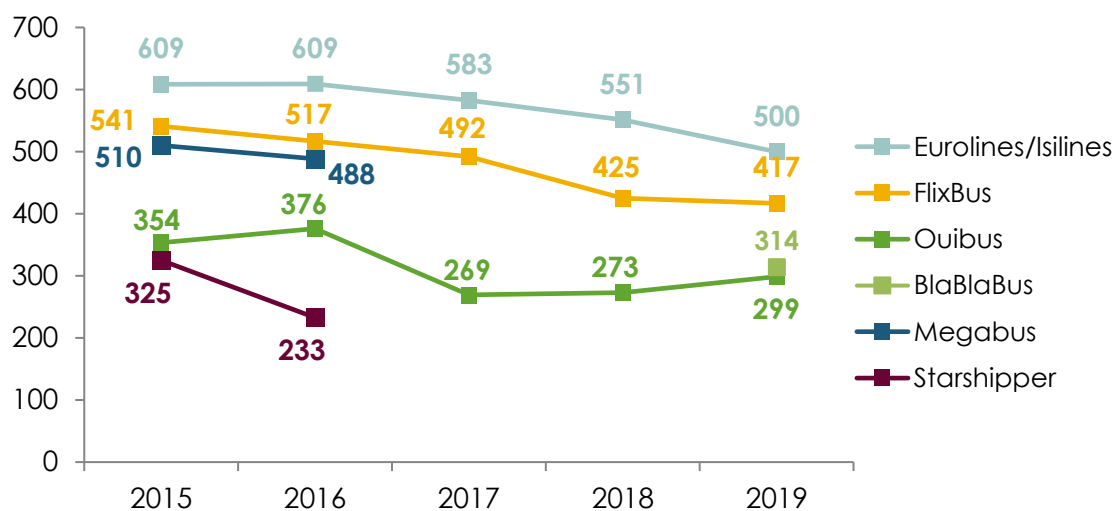
Annexe 8

Distance parcourue par les autocars

Annexe 8.1 – Part de chaque opérateur dans l'offre en autocars.km
(opérateurs nationaux uniquement) (Source ART)



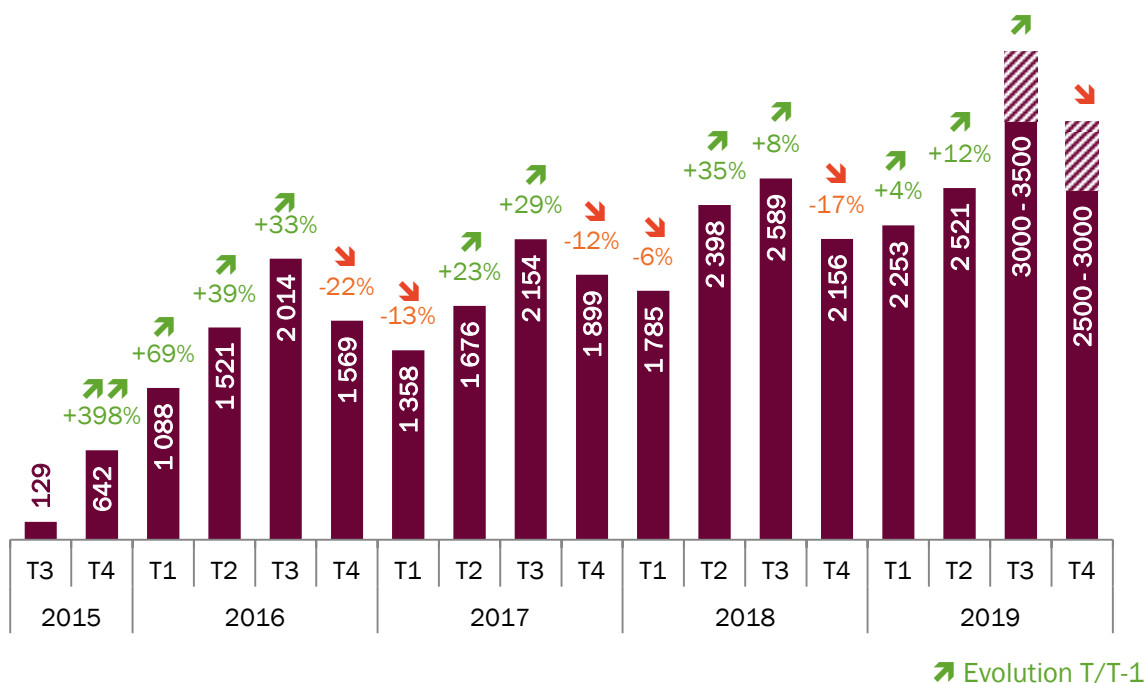
Annexe 8.2 – Longueur moyenne des lignes (en km) par opérateur en 2015 et 2019 (Source ART)



Annexe 9

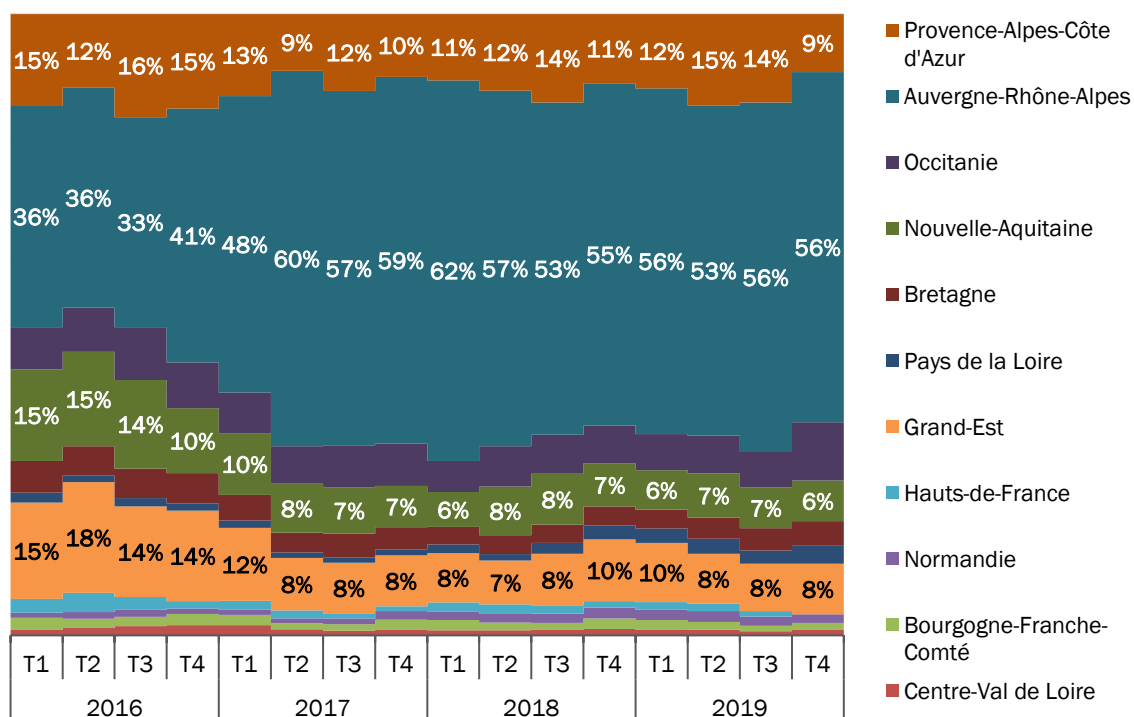
Caractéristique de la demande

Annexe 9.1 – Evolution trimestrielle du nombre de passagers transportés (en milliers) (Source ART)

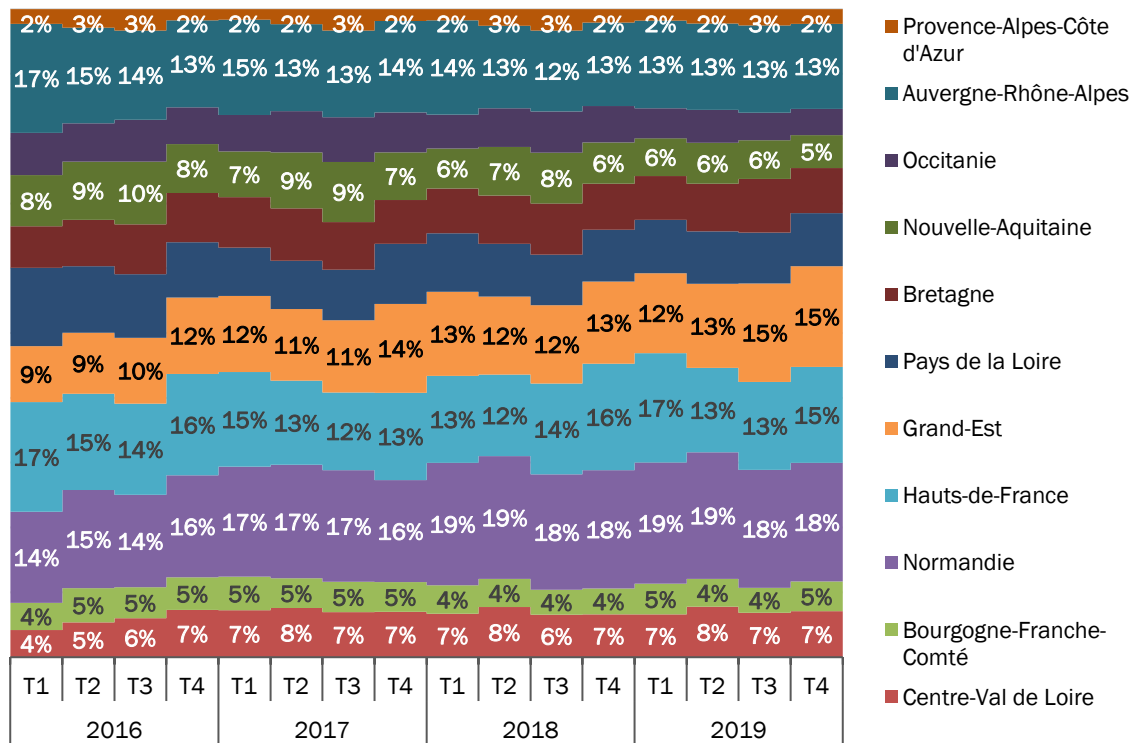


Annexe 9.2 – Répartition de la fréquentation trimestrielle par région

Liaisons infrarégionales (Source ART)



Liaisons radiales (Source ART)



Annexe 10

Fiches régionales

Auvergne Rhones-Alpes :	page 73
Bougogne Franche-Comté	page 74
Bretagne	page 75
Centre-Val-de-Loire	page 76
Grand-Est	page 77
Hauts-de-France	page 78
Île-de-France	page 79
Normandie	page 80
Nouvelle-Aquitaine	page 81
Occitanie	page 82
Pays de la Loire	page 83
Provence-Alpes-Côte d'Azur	page 84

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	20 525				

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 ...		
	... dont autoroutes (%)	1,1%	1,2%		... routier conventionné	882	1 023
	Km de réseau ferré (lignes)	3 567	2 349		... routier librement organisé (SLO)	71	25
	... dont LGV (%)	7,7%	9,2%		... ferroviaire conventionné	290	194
					... ferroviaire commercial	28	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
Liaisons SLO	... totales	669	3 156	En fréquentation	Top 3 des liaisons Infrarégionales	
	... dont infrarégionales	22%	48,3%		Grenoble_Colombier-Saugnieu	67
	... dont inter-régionales	73%	31,5%		Grenoble_Lyon	46
	... dont radiales	6%	20,2%		Clermont-Ferrand_Lyon	32
	... 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 31/12/2019
PIB : Insee 2015

Traitements ART

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	20 525				

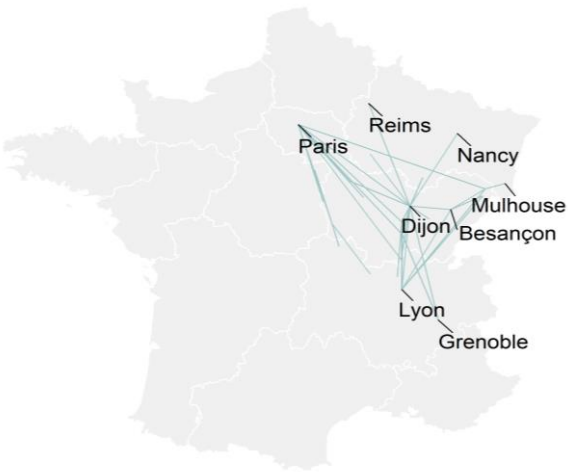
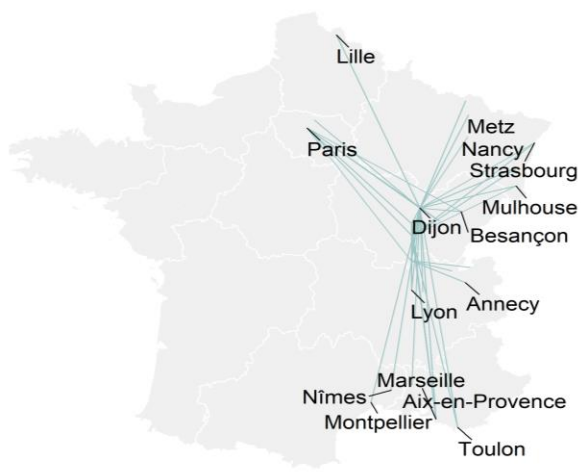
Infrastructures de transport et accès aux services de transport

		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
Liaisons SLO	... totales	217	465	Top 3 des liaisons Infrarégionales		
	... dont infrarégionales	11%	6,9%	En fréquentation	Dijon_Auxerre	11,5
	... dont inter-régionales	82%	48,4%		Dijon_Lons-le-Saunier	4,0
	... dont radiales	7%	44,7%		Dijon_Besançon	3,6
	... 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 31/12/2019
PIB : Insee 2015

Traitements ART



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	20 525				

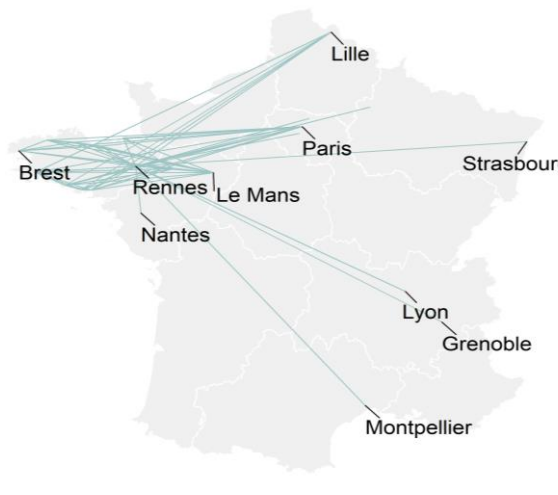
Infrastructures de transport et accès aux services de transport

		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
Liaisons SLO	... totales	222	835	Top 3 des liaisons infrarégionales		
	... dont infrarégionales	20%	11,7%	En fréquentation	Brest_Lorient	12,1
	... dont inter-régionales	73%	46,3%		Rennes_Lorient	6,1
	... dont radiales	8%	42,1%		Brest_Quimper	12,0
	... 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 31/12/2019
PIB : Insee 2015

Traitements ART

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	20 525				

Infrastructures de transport et accès aux services de transport

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

Services de transport routier librement organisé desservant la région

		Nombre de liaisons	Nombre de passagers (en milliers)		Top 3 des liaisons infrarégionales	Nombre moyen de trajets quotidiens
Liaisons SLO	... totales	174	492	En fréquentation	Tours_Orléans	12,3
	... dont infrarégionales	5%	4,6%		Châteauroux_Orléans	5,1
	... dont inter-régionales	91%	27,0%		Bourges_Orléans	3,4
	... dont radiales	5%	68,4%			
	... dont liaisons inférieures à 100 km	2%	0,1%			

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

... un service conventionné

Cartographie des liaisons opérées par un SLO et par un service conventionné



	Région	Moyenne de l'ensemble des régions
... un service conventionné	35	54
Nombre de passagers SLO (en milliers)	345	805

... un service commercial

Cartographie des liaisons opérées par un SLO et par un service commercial



	Région	Moyenne de l'ensemble des régions
... un service commercial	97	153
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 31/12/2019
PIB : Insee 2015

Traitements ART

Annexe 10 - 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	20 525				

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

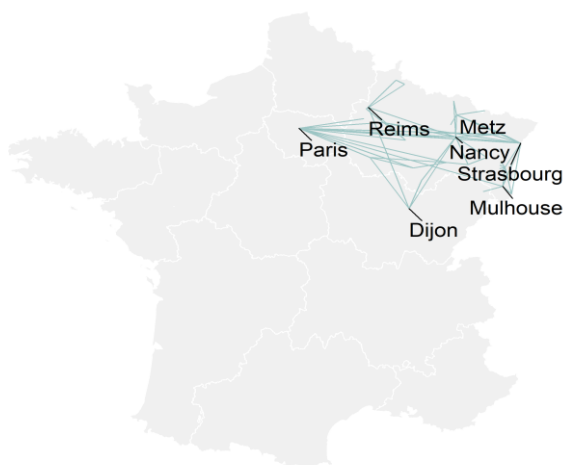
Services de transport routier librement organisé desservant la région

		Nombre de liaisons	Nombre de passagers (en milliers)			Nombre moyen de trajets quotidiens
Liaisons SLO	... totales	337	1 078	Top 3 des liaisons infrarégionales		
	... dont infrarégionales	33%	21,0%	En fréquentation	Nancy_Louvigny	18,5
	... dont inter-régionales	58%	16,7%		Strasbourg_Mulhouse	15,3
	... dont radiales	9%	62,2%		Nancy_Strasbourg	9,3
	... dont liaisons inférieures à 100 km	8%	8,0%			

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

... un service conventionné

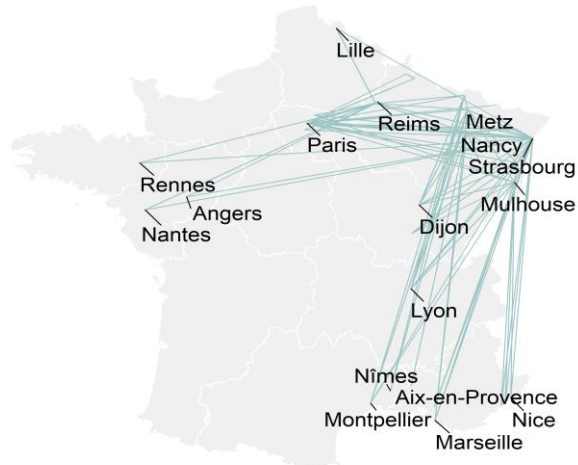
Cartographie des liaisons opérées par un SLO et par un service conventionné



		Région	Moyenne de l'ensemble des régions
... un service conventionné	Nombre de liaisons	38	54
	Nombre de passagers SLO (en milliers)	395	805

... un service commercial

Cartographie des liaisons opérées par un SLO et par un service commercial



		Région	Moyenne de l'ensemble des régions
... un service commercial	Nombre de liaisons	144	153
	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 31/12/2019
PIB : Insee 2015

Traitements ART



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	20 525				

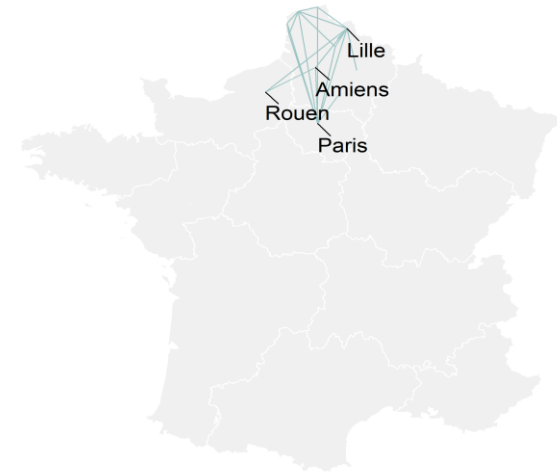
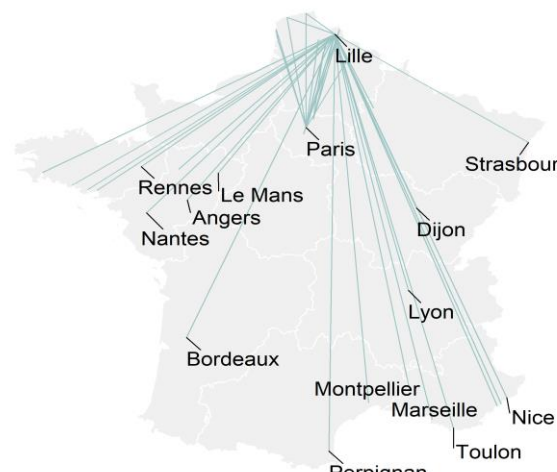
Infrastructures de transport et accès aux services de transport

		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
Liaisons SLO	... totales	193	1 009	Top 3 des liaisons infrarégionales		
	... dont infrarégionales	15%	3,0%	En fréquentation	Lille_Plaillly	8,4
	... dont inter-régionales	76%	28,6%		Lille_Amiens	3,0
	... dont radiales	9%	68,5%		Lille_Calais	2,5
	... 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 31/12/2019
PIB : Insee 2015

Traitements ART



Annexe 10 - 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 hotelières	68 048	206 663
	% de ménages propriétaires de leur logement	47,3%	57,6%				
	Revenu médian par unité de consommation	22 639	20 525				

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
Liaisons SLO	... totales **	531	5 335	En fréquentation	Top 3 des liaisons infrarégionales	
	... dont infrarégionales	1%	0,0%		Orly_Roissy-en-France	3,0
	... dont inter-régionales	55%	93,2%		Saint-Denis_Roissy-en-France	2,1
	... dont radiales	44%	0,7%		Chessy_Roissy-en-France	2,0
	... 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 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 31/12/2019
PIB : Insee 2015

Traitements ART



* Hors Transiliens / ** Ly compris les liaisons reliant Paris et les régions hors Ile-de-France.

Annexe 10 - 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 hôtelières	7 869	206 663
	% de ménages propriétaires de leur logement	58,3%	57,6%				
	Revenu médian par unité de consommation	20 087	20 525				

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
Liaisons SLO	... totales	77	1 096	Top 3 des liaisons infrarégionales		
	... dont infrarégionales	22%	3,9%	En fréquentation	Le Havre_Rouen	4,8
	... dont inter-régionales	57%	15,0%		Caen_Rouen	4,0
	... dont radiales	21%	81,1%		Caen_Le Mont-Saint-Michel	1,7
	... 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 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 31/12/2019
PIB : Insee 2015

Traitements ART



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	20 525				

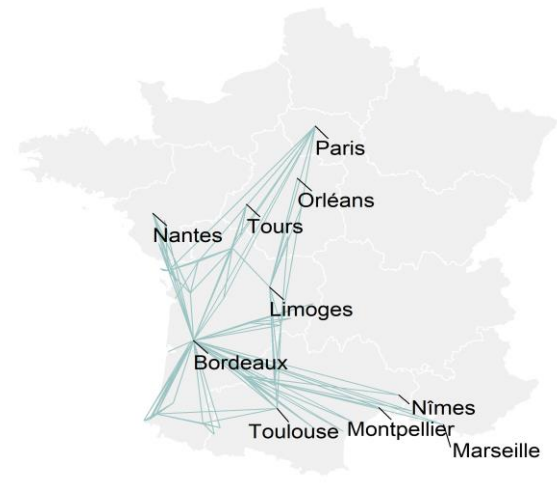
Infrastructures de transport et accès aux services de transport

		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
Liaisons SLO	... totales	509	1 201	Top 3 des liaisons infrarégionales		
	... dont infrarégionales	27%	15,1%	En fréquentation	Bordeaux_Bayonne	17,2
	... dont inter-régionales	67%	61,9%		Bordeaux_Agen	19,7
	... dont radiales	6%	22,9%		Bordeaux_Biarritz	8,0
	... 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 31/12/2019
PIB : Insee 2015

Traitements ART

Annexe 10 - 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 hôtelières	16 290	206 663
	% de ménages propriétaires de leur logement	59,4%	57,6%				
	Revenu médian par unité de consommation	19 672	20 525				

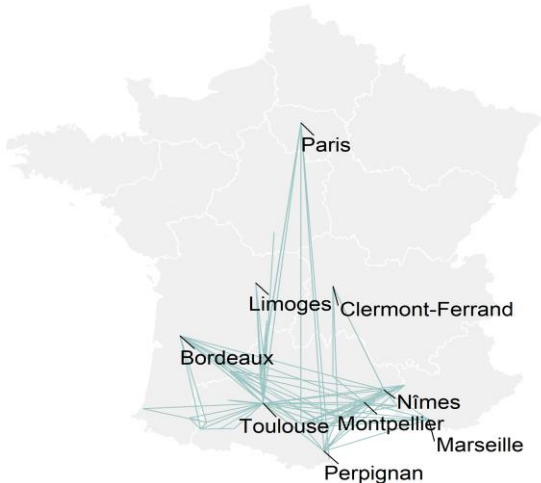
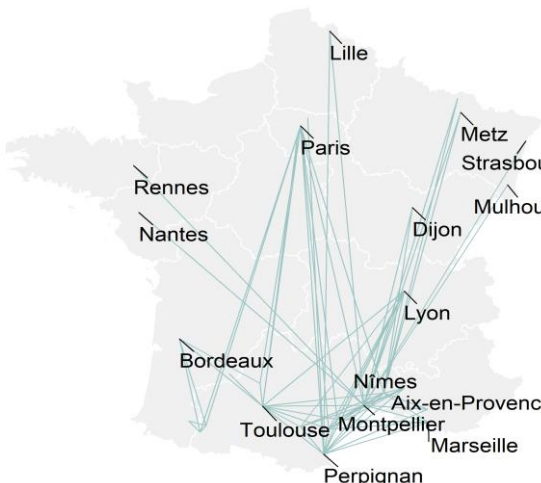
Infrastructures de transport et accès aux services de transport

		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
Liaisons SLO	... totales	540	1 533	Top 3 des liaisons infrarégionales		
	... dont infrarégionales	27%	12,2%	En fréquentation	Toulouse_Montpellier	17,6
	... dont inter-régionales	69%	73,8%		Toulouse_Perpignan	10,8
	... dont radiales	4%	14,0%		Toulouse_Tarbes	11,8
	... 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 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 31/12/2019
PIB : Insee 2015

Traitements ART



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 hôtelières	7 140	206 663
	% de ménages propriétaires de leur logement	64,3%	57,6%				
	Revenu médian par unité de consommation	20 391	20 525				

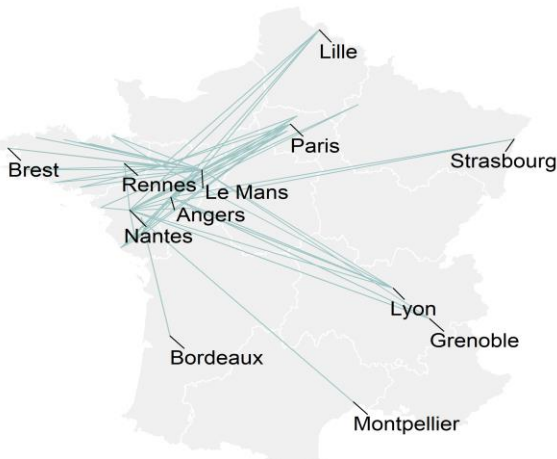
Infrastructures de transport et accès aux services de transport

		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
Liaisons SLO	... totales	165	935	Top 3 des liaisons infrarégionales		
	... dont infrarégionales	12%	7,2%	En fréquentation	Nantes_Angers	12,8
	... dont inter-régionales	82%	51,6%		Angers_Le Mans	16,2
	... dont radiales	6%	41,2%		Nantes_Le Mans	11,3
	... 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 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 31/12/2019
PIB : Insee 2015

Traitements ART

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 hôtelières	22 838	206 663
	% de ménages propriétaires de leur logement	54,4%	57,6%				
	Revenu médian par unité de consommation	20 265	20 525				

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
Liaisons SLO	... totales	368	1 326	Top 3 des liaisons infrarégionales		
	... dont infrarégionales	17%	26,0%	En fréquentation	Nice_Marseille	30,6
	... dont inter-régionales	78%	66,0%		Marseille_Toulon	9,7
	... dont radiales	6%	8,0%		Nice_Aix-en-Provence	17,5
	... 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 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 31/12/2019
PIB : Insee 2015

Traitements ART

Directeur de la publication : Bernard Roman
Pilotage et coordination : Fabien Couly, Nicolas Wagner
Auteurs et contributeurs : Estelle Chauveau, Anh Lai, Alexandre Le Potier, Sophie Plumel, Toni Vialette
Impression : Imprimerie de la Direction de l'information légale et administrative en 150 exemplaires

Dépôt légal : Juillet 2020 - ISSN : 2678-4696

L'édition du rapport annuel sur le marché du transport par autocar et sur les gares routières en France en 2019 est consultable en ligne sur le internet : <https://www.autorite-transport.fr>

Tour Maine Montparnasse

33, avenue du Maine - BP 48 - 75755 Paris Cedex 15
Tél. +33 (0)1 58 01 01 10

Siège

48, boulevard Robert Jarry - CS 81915 - 72019 Le Mans Cedex 2
Tél. +33 (0)2 43 20 64 30

 [@ART_transports](https://twitter.com/ART_transports)

Retrouvez toute l'actualité, les avis
et décisions, les textes de référence, les notes
de conjoncture et les publications de l'Autorité
sur le site internet

autorite-transports.fr