

RAPPORT ANNUEL SUR LE MARCHÉ DU TRANSPORT PAR AUTOCAR ET SUR LES GARES ROUTIÈRES EN FRANCE EN 2020

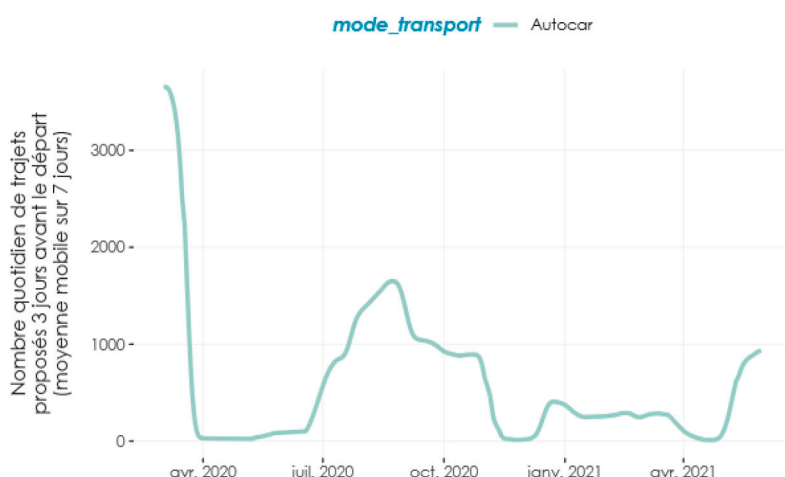


> Juin 2021

SYNTHÈSE	05		
AVANT-PROPOS	13	ANNEXES	63
		Annexe 1	
AVERTISSEMENT	14	Opérateurs SLO	63
		Annexe 2	
01		La couverture du territoire par les SLO	64
Le marché du transport routier librement organisé	15	Annexe 3	
Bilan de l'offre commercialisée par les SLO	15	Caractéristiques des villes desservies par les SLO	66
Le nombre de services commercialisables de 100 km ou moins pourrait être fortement impacté par la crise sanitaire de Covid-19	24	Annexe 4	
Une fréquentation en forte baisse	28	Les destinations directes au départ des villes desservies	68
La fréquentation des liaisons de 100 km ou moins également très impactée par la crise de Covid-19	33	Annexe 5	
Qualité de service améliorée en 2020	36	Part des villes desservies sur les quatre trimestres	70
Résultats économiques	37	Annexe 6	
Bilan social et environnemental du secteur	40	Cartographie des aéroports desservis en 2020	71
Analyse de la complémentarité régionale des transports de voyageurs	41	Annexe 7	
02		Caractéristiques de l'offre de liaisons	72
Gares routières : caractériser les aménagements routiers pour identifier ceux d'intérêt supérieur pour les SLO	45	Annexe 8	
Mieux connaître les aménagements de transport routier interurbain pour mieux caractériser ceux d'intérêt supérieur pour les SLO	45	Fréquence quotidienne	74
Modalités d'accès aux aménagements de transport routier : une doctrine en construction	55	Annexe 9	
03		Distance parcourue par les autocars	76
Méthodologie	61	Annexe 10	
		Caractéristique de la demande	77
		Annexe 11	
		Qualité de service	79

SYNTHÈSE

Ce sixième rapport dresse un bilan du marché des services librement organisés de transport interurbain par autocar (SLO) toujours dominé par le duopole constitué de FlixBus et BlaBlaBus (aujourd'hui Blablacar). L'activité des opérateurs SLO a été fortement réduite en 2020, en raison de la crise sanitaire liée à la pandémie mondiale de la Covid-19.



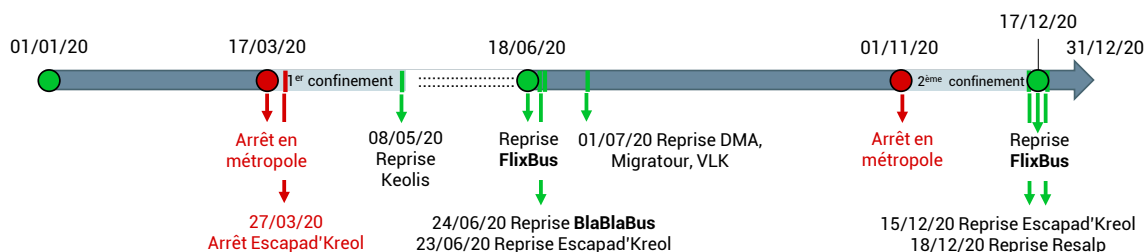
Le début de l'année 2021 est marqué par une reprise assez limitée des SLO à l'issue du confinement de novembre 2020. Le confinement du mois d'avril 2021 provoque à nouveau une chute de l'offre SLO. Depuis la fin du confinement au début du mois de mai 2021, l'offre SLO reprend rapidement et atteint le niveau de l'été 2020, sans rejoindre encore les niveaux connus avant la crise sanitaire de la Covid-19.

En 2020, en dépit d'une forte baisse de 41 % en fréquence quotidienne des dessertes et d'une chute de 66 % en volume d'autocars.km, l'offre de SLO reste stable en structure que ce soit en nombre de villes desservies ou en proportion des liaisons radiales et transversales. Toutefois, les liaisons en concurrence, entre opérateurs ou entre modes, voient leur poids diminuer. La fréquentation, en recul de 62 % à 67 % par rapport à 2019, atteint quant à elle son niveau le plus bas depuis 2016. Bien que le chiffre d'affaires du secteur subisse une baisse de 66 % par rapport à 2019, les recettes moyennes par passager sont préservées à la faveur du maintien d'un taux d'occupation des autocars élevé.

La desserte des gares routières et autres aménagements de transport routier interurbain par les services librement organisés a été quasi inexistante entre la fin du mois de mars et le début de l'été 2020. En conséquence, le nombre moyen de mouvements d'autocars au sein des 378 aménagements desservis par ces services est en baisse de 54 % par rapport à 2019. En 2020, dans le cadre du développement de sa stratégie de régulation, l'Autorité a choisi de privilégier l'inscription au registre des aménagements d'intérêt supérieur pour les opérateurs de services librement organisés. En outre, elle a poursuivi les travaux visant à formaliser des critères de priorisation de son action en matière de contrôle des règles d'accès à ces mêmes aménagements.

Une année 2020 marquée par la crise sanitaire liée à la pandémie mondiale de Covid-19

Après un premier trimestre 2020 qui s'inscrit en continuité de l'année précédente, le premier confinement national, décidé le 17 mars 2020, a provoqué un arrêt brutal de la plupart des services de transport interurbain. Si la levée des restrictions de déplacement a permis l'exploitation des services tout au long du troisième trimestre, l'activité du secteur a de nouveau marqué le pas lors du deuxième confinement national décrété au dernier trimestre 2020.

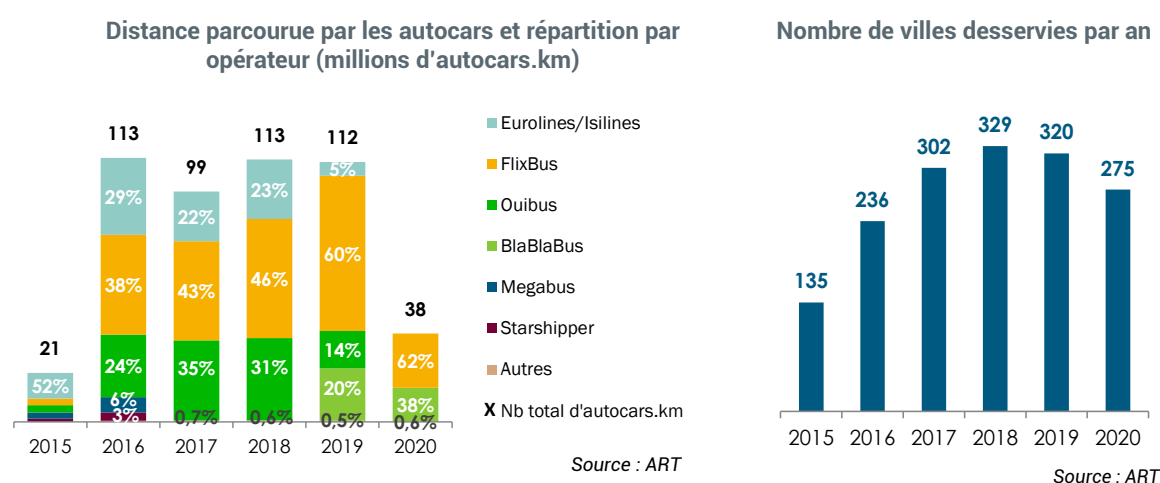


Si l'offre est en forte baisse, sa structure reste relativement stable

En 2020, l'offre de services librement organisés de transport interurbain par autocar reste stable en structure, que ce soit en nombre de villes desservies ou en proportion des liaisons radiales et transversales, en dépit d'une forte baisse à la fois en fréquence quotidienne des dessertes et en volume d'autocars.km.

Avec 275 villes françaises desservies par les opérateurs SLO pendant au moins un trimestre, l'offre de 2020 recule de 14 % par rapport à l'année précédente. Les 74¹ villes desservies en permanence depuis la libéralisation du marché en 2015 continuent à l'être en 2020, à l'exception de 6 d'entre elles qui n'ont pas été desservies au deuxième trimestre.

En 2020, les autocars SLO n'ont couvert qu'une distance cumulée de 38 millions d'autocars.km, soit 66 % de moins que l'année précédente (112 millions d'autocars.km) : FlixBus, quoique seul opérateur à avoir repris son activité après le deuxième confinement, accuse une baisse de la distance parcourue de 68 %, contre 62 % pour son concurrent.



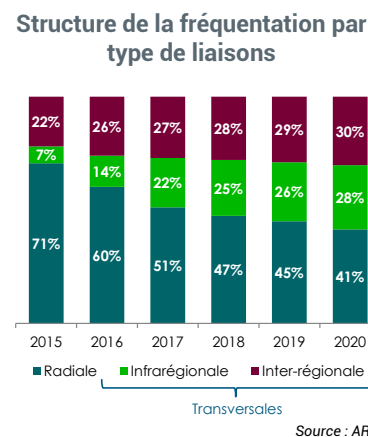
En 2020, les opérateurs SLO ont commercialisé 1 908 liaisons, en recul de 20 % par rapport à 2019. FlixBus exploite 65 % de l'offre de liaisons contre 42 % pour BlaBlaBus². Le repli de l'offre de liaisons étant plus prononcé que celui du nombre de villes desservies, la densité du réseau SLO en 2020 est moindre qu'en 2019 mais reste supérieure à celle des autres années.

Le poids des liaisons en concurrence dans la fréquentation totale atteint 82 % et marque un recul de 4 points de pourcentage au profit des liaisons exclusives (desservies par un seul opérateur).

Lors de la reprise, les opérateurs n'ont priorisé ni les liaisons radiales ni les liaisons les plus fréquentées.

La part des liaisons radiales (en provenance ou à destination de Paris) représente toujours 10 % de l'offre de liaisons. En dépit de la chute importante de la fréquentation, la part de ces liaisons dans la demande poursuit la tendance baissière observée lors des années précédentes : en 2020, seuls 41 % des passagers ont effectué des trajets à origine ou destination de Paris (en recul de 4 points sur un an).

Le poids des dix liaisons les plus fréquentées représente 0,5 % de l'offre de liaisons en 2020 (contre 0,4 % en 2019) et 7 % de l'offre de départ (comme en 2019). Le poids de ces liaisons dans la fréquentation totale s'est maintenu autour de 30 % tout au long de l'année.



¹ Erratum : en 2019, 74 villes avaient été desservies tous les trimestres depuis l'ouverture du marché en 2015. Le rapport annuel sur le marché du transport par autocar et sur les gares routières en France en 2019, publié en juillet 2020, indique par erreur qu'elles étaient au nombre de 73.

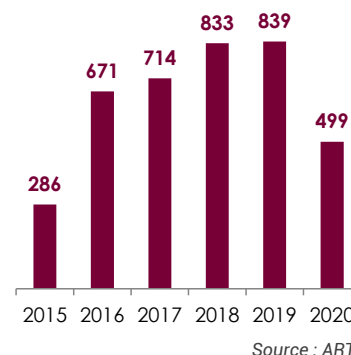
² En raison des villes desservies en concurrence par les deux opérateurs, le total excède 100 %.

La crise sanitaire a renforcé les effets de la concentration du marché observés en 2019.

Au second semestre 2020, la part des passagers bénéficiant d'offres en concurrence s'est établie à 79 %, en baisse de 5 points par rapport à la période qui a précédé le premier confinement.

En le rapportant au nombre de jours d'exploitation effective, le nombre de départs quotidiens d'autocars en 2020 s'établit à moins de 500, en chute de 41 % par rapport à 2019. La fréquence quotidienne par liaison s'établit à 1,8 trajet en moyenne, en baisse de 26 % sur un an. La part des liaisons qui enregistrent moins d'un aller-retour quotidien s'élève à 78 % en 2020, soit 9 points de plus qu'en 2019.

Nombre de départs quotidiens

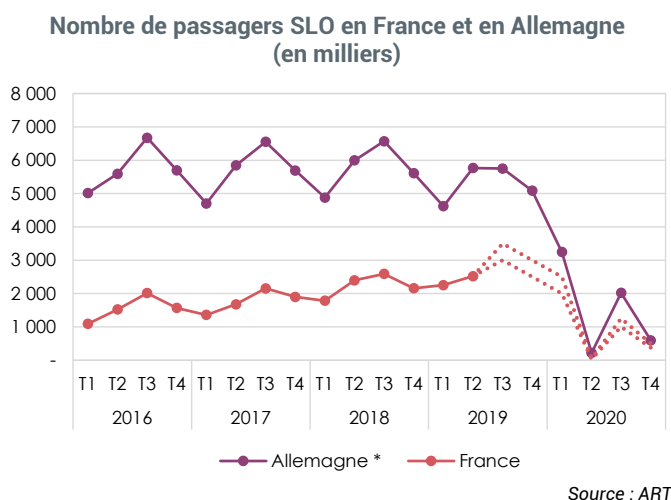


Le nombre de services commercialisables³ de 100 km ou moins pourrait être fortement impacté par la crise sanitaire

Au 31 décembre 2020, le nombre de services de 100 km ou moins commercialisables se stabilise autour de 550. Toutefois, les opérateurs n'ont déclaré que 50 SLO de 100 km ou moins entre mars 2020 et mars 2021. En outre, plusieurs centaines de services déclarés qui n'auraient pas été commercialisés depuis le mois de mars 2020 pourraient être frappés de caducité, empêchant la reprise de leur commercialisation sans une nouvelle déclaration⁴.

Par rapport à l'année précédente, en 2020, le segment des liaisons de 100 km ou moins a subi une baisse plus marquée de l'offre que l'ensemble du marché, aussi bien en nombre de liaisons commercialisées (- 52 %) qu'en nombre de communes desservies (-31 %).

Accusant une baisse de 62 % à 67 % par rapport à 2019, la fréquentation atteint son niveau le plus bas depuis 2016



Entre 3,4 et 4,3 millions de passagers⁵ ont voyagé dans les autocars SLO en 2020. À titre de comparaison, la baisse de la fréquentation sur un an est de 71 % en Allemagne, contre 62 % à 67 % en France, quel que soit l'indicateur utilisé (nombre de passagers ou nombre de passagers.km). Les évolutions trimestrielles en Allemagne en 2020 sont concomitantes, mais de plus forte amplitude, à celles observées en France, en dépit d'un premier confinement moins long et d'un deuxième confinement plus tardif qu'en France.

³ Un service librement organisé sur une liaison de 100 km ou moins est dit commercialisable dès lors qu'il a fait l'objet d'une déclaration publiée sur le site de l'Autorité et qu'il n'a fait l'objet ni d'une interdiction, ni d'une annulation, ni d'une interruption de son exploitation supérieure à une année.

⁴ Pour faciliter le renouvellement des déclarations des services concernés, l'Autorité a adopté le 27 mai 2021 une décision définissant une procédure simplifiée de renouvellement de la déclaration des services routiers sur les liaisons régulières interurbaines par autocar inférieures ou égales à 100 kilomètres déclarés jusqu'au 17 mars 2020 et dont la caducité est intervenue pendant l'état d'urgence sanitaire mis en place pour faire face à l'épidémie de covid-19.

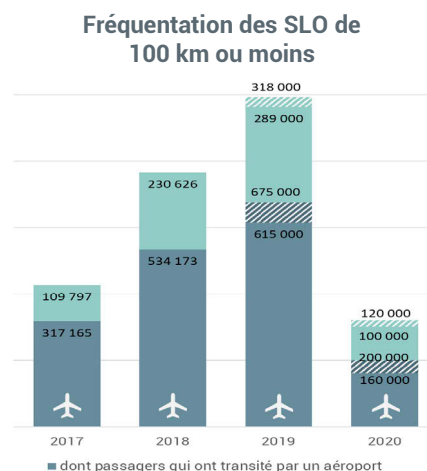
⁵ La réduction à deux du nombre d'opérateurs nationaux à partir du troisième trimestre 2019 a imposé, afin de respecter le secret des affaires, d'établir des fourchettes pour les données relatives à la fréquentation globale et pour toutes les données qui leur sont liées (le nombre de passagers.km, le 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.

Du fait des restrictions de circulations avec les pays frontaliers, la fréquentation des lignes internationales en 2020 a subi un recul de plus de 58 % par rapport à 2019, pour s'établir *entre 2,2 et 2,8 millions de passagers*.

La fréquentation des liaisons de 100 km ou moins est également très impactée par la crise liée à l'épidémie de Covid-19

En 2020, la fréquentation totale sur les seules liaisons de 100 km ou moins est comprise *entre 21,6 et 26,6 millions de passagers.km*, soit *une baisse de 73 à 79 %* par rapport à l'année précédente. Elle aura représenté un peu plus de 2,2 % de la demande de SLO en 2020 (contre 2,6 % en 2019) et généré plus de 5 % des recettes totales (contre plus de 6 % en 2019).

Ainsi, en raison de l'adaptation de l'offre, les recettes moyennes par passager.km du segment des liaisons de 100 km ou moins se sont maintenues en 2020, en dépit de la crise liée à l'épidémie de Covid-19.



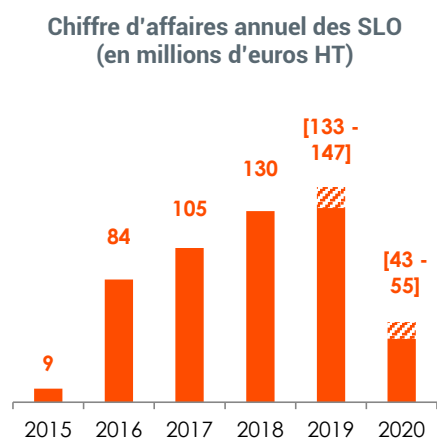
Source : ART

La qualité de service s'est améliorée en 2020

Hormis les trajets autocars qui étaient déprogrammés en raison de la pandémie, 563 trajets ont été annulés en 2020. Rapporté au nombre total de trajets programmés, le taux d'annulation s'élève à 0,5 % sur l'année 2020 (contre 0,8 % en 2019 et 0,6 % en 2018). La ponctualité des autocars SLO s'est améliorée en 2020. Sur plus de 114 000 autocars ayant effectivement circulé, seuls 10,2 % sont arrivés à leur terminus avec un retard de 15 minutes ou plus, soit 1,8 point de moins qu'en 2019.

Les recettes moyennes sont préservées à la faveur du maintien d'un taux d'occupation des autocars élevé

Les opérateurs ont su adapter leur offre à la chute de la demande afin de maintenir le taux d'occupation des autocars à plus de 40 % en 2020. Au troisième trimestre, lors de la reprise estivale, le taux d'occupation s'est établi *entre 53 % et 63 %*. La faible fréquentation due à la pandémie a donc eu un effet limité sur le taux d'occupation. La recette moyenne aux 100 km en 2020 reste proche de celle de 2019, s'élevant à 4,5 euros par passager contre 4,6 euros il y a un an. Même si la recette moyenne par passager reste stable, la fréquentation qui s'effondre explique une chute d'au moins 63 % du chiffre d'affaires 2020 de l'ensemble des opérateurs par rapport à 2019. Le chiffre d'affaires des SLO est ainsi compris *entre 43 et 55 millions d'euros* en 2020. Sur les 3 derniers trimestres de 2020, les opérateurs SLO ont employé un tiers des effectifs de l'année précédente.



Source : ART

La part de la fréquentation sur des liaisons également opérées par un train notamment à grande vitesse est en léger repli

En 2020, 19 % des passagers.km en autocars SLO ont voyagé sur des liaisons sans aucune alternative ferroviaire, contre 17 % en 2019, 16 % en 2018 et seulement 14 % en 2017. La part des recettes réalisées sur ces liaisons a augmenté plus rapidement encore, atteignant 18 % en 2020 (+6 pp depuis 2017). La présence d'un service TAGV en concurrence de services d'autocar librement organisés semble exercer une pression concurrentielle suffisante pour limiter les prix. La recette moyenne des cars SLO sur les liaisons également opérées par des services TAGV diminue de 45 centimes par passager aux 100 km entre 2017 et 2020 tandis que celle des autres liaisons augmente de 27 centimes par passager aux 100 km sur la même période.

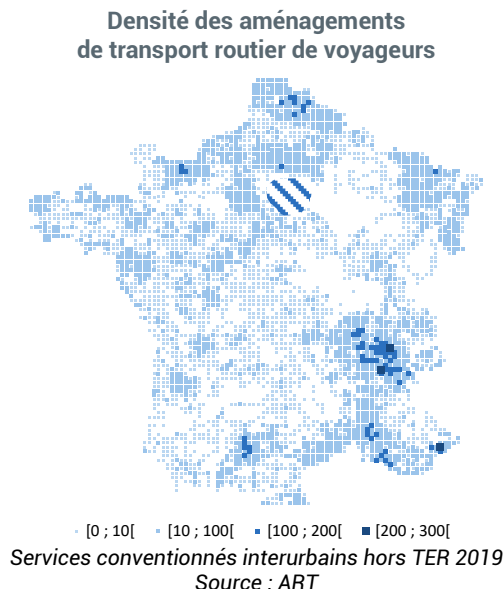
Gares routières : caractériser les aménagements routiers pour identifier ceux d'intérêt supérieur pour les SLO

Les quelque 65 000 aménagements routiers desservis par des transports conventionnés de transport interurbain en 2019 maillent le territoire⁶

Si la moitié d'entre eux est située en zone rurale, la densité d'aménagements y est faible et constituée à 99 % d'arrêts routiers aménagés en bordure de chaussée.

Les zones de plus forte densité de population concentrent, quant à elles, la majorité des aménagements de grande taille, c'est-à-dire les haltes routières, les arrêts sur parc de stationnement et les gares routières. Les aménagements situés en milieu urbain sont mieux desservis.

Les aménagements desservis par les SLO ne représentent qu'une petite proportion de ces aménagements.



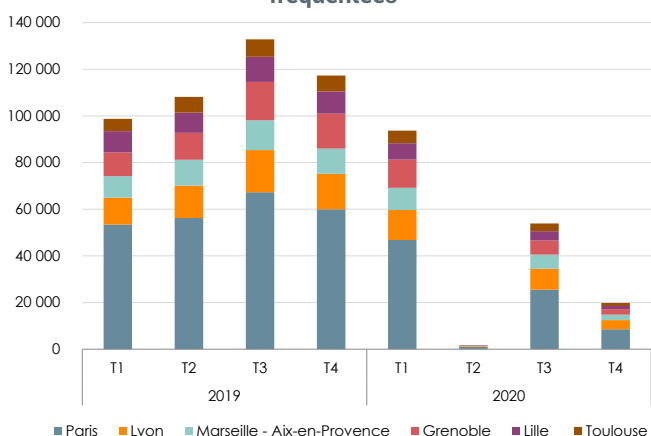
La crise sanitaire n'a pas eu un impact notable sur les aménagements routiers desservis par les SLO en 2020

En 2020, 378 aménagements routiers ont été desservis par les SLO. Ce sont majoritairement des aménagements à haute qualité de service situés en zone urbaine ou en proche banlieue.

Du fait de l'arrêt de l'activité SLO durant le premier confinement, la desserte des aménagements routiers a été quasi inexistante entre la fin du mois de mars et le début de l'été 2020.

Au 31 décembre 2020, le registre public des aménagements de transport routier recensait 316 inscriptions, 129 d'entre elles concernent un aménagement desservi par des SLO en 2020. L'Autorité a adopté en 2020 une stratégie qui permet de concentrer son action sur l'inscription au registre des aménagements desservis par les SLO entre 2018 et 2020.

Nombre de mouvements d'autocars SLO par aménagement routier et par an dans les 6 unités urbaines les plus fréquentées



Source : ART

Modalités d'accès aux aménagements de transport routier : une doctrine en construction

Dans le cadre du développement de sa stratégie de régulation, l'Autorité s'est attachée, en 2020, à engager les travaux visant à formaliser des critères de priorisation de son action en matière de contrôle des règles d'accès aux aménagements de transport routier. À cet égard, le règlement de différend qui a opposé FlixBus à l'exploitant du Mont-Saint-Michel⁷ a constitué une opportunité de développer l'expertise et de préciser la doctrine de l'Autorité.

⁶ Les réseaux de services conventionnés de transport interurbain se partagent entre réseaux très denses et réseaux réduits à quelques lignes (Aube, Marne, Lot et Garonne par exemple), la Haute-Marne ne dispose d'aucun transport de voyageurs (seulement du transport scolaire) et l'Île-de-France n'est pas représentée du fait de sa densité.

⁷ Par la décision n° 2020-042 du 16 juillet 2020, il a été enjoint à la société Transdev Mont-Saint-Michel de fixer le tarif d'accès à l'aménagement de transport routier du Mont-Saint-Michel pour une durée inférieure à 30 minutes à 11,44 € TTC.

CHIFFRES CLÉS DU MARCHÉ DE TRANSPORT PAR AUTOCAR ET DES GARES ROUTIÈRES EN 2020

LE RÉSEAU DU TRANSPORT ROUTIER LIBREMENT ORGANISÉ



9

opérateurs

2 opérateurs nationaux

FlixBus et BlaBlaBus

275

villes desservies

(- 14 % sur 1 an)

378

aménagements de transport routier desservis dont **129** inscrits au registre

(- 6 sur 1 an)

L'OFFRE DU TRANSPORT ROUTIER LIBREMENT ORGANISÉ



499

départs quotidiens
(- 41 % sur 1 an)

38 M

d'autocars.km
(- 66 % sur 1 an)

1 908

liaisons commercialisées
(- 20 % sur 1 an)

dont

587 avec offre modale interurbaine alternative (79 % de la fréquentation)

34 % des trajets depuis ou vers les gares des 5 unités urbaines les plus fréquentées



0,5 %

d'autocars annulés

(- 0,3 pt sur 1 an)

90 %

d'autocars arrivant à l'heure ou avec moins de 15 min de retard
(+ 2 pts sur 1 an)

LA DEMANDE DU TRANSPORT ROUTIER LIBREMENT ORGANISÉ



[3,4 M ; 4,3 M]

de passagers transportés
(- 62 % à - 67 % sur 1 an)

284 km

parcourus par passager
(stable sur 1 an)

[40 % ; 67 %]

de taux d'occupation moyen

[1,0 Md ; 1,2 Md]

de passagers.km transportés

(- 62 % à - 67 % sur 1 an)

31 %

de la fréquentation sur les 10 premières liaisons

84 %

de la fréquentation sur les 18 % de liaisons en concurrence entre les opérateurs nationaux

LES RÉSULTATS ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX



4,5 € HT

recette par passager aux 100 km
(- 2 % sur 1 an)

[43 M€ ; 55 M€]

de chiffre d'affaires
(- 63 % à - 67 % sur 1 an)

949

emplois (ETP)
(- 1 994 ETP sur 1 an)

5,4 € HT pour les trajets sans offre modale alternative

4,5 € HT pour les trajets avec offre modale alternative

LA RÉGULATION DES LIAISONS ≤ 100 KM



141

déclarations

(- 32 % sur 1 an)

0

déclaration objet d'une saisine
(- 2 saisines sur 1 an)

553

déclarations susceptibles de disposer de droits de commercialisation actifs
(- 1 déclaration sur 1 an)

LE REGISTRE DES GARES ROUTIÈRES



316

aménagements de transport routier au registre

(+ 20 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 100 kilomètres ou moins, afin de garantir que l'exploitation de ces derniers ne porte pas une atteinte substantielle à l'équilibre économique de services publics conventionnés.

Ce sixième 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 2020 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 2019 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 relatives à l'année 2020 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 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'INSEE⁸). 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 2020), 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. Afin de tenir compte du contexte particulier de l'année 2020 et de ne pas trop limiter l'information publiée, tout en conservant une occultation suffisante des données, les fourchettes ont été réduites pour les trois derniers trimestres de l'année 2020

Afin de permettre au lecteur de bien comprendre les périmètres de calcul des indicateurs et les définitions de ceux-ci, une partie méthodologie est présente en fin de rapport (page 61).

⁸ « Règles de diffusion pour les informations statistiques » accessibles au lien suivant : <https://www.insee.fr/fr/information/1300624>

1. LE MARCHÉ DU TRANSPORT ROUTIER LIBREMENT ORGANISÉ

Le bilan de l'année 2020 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.

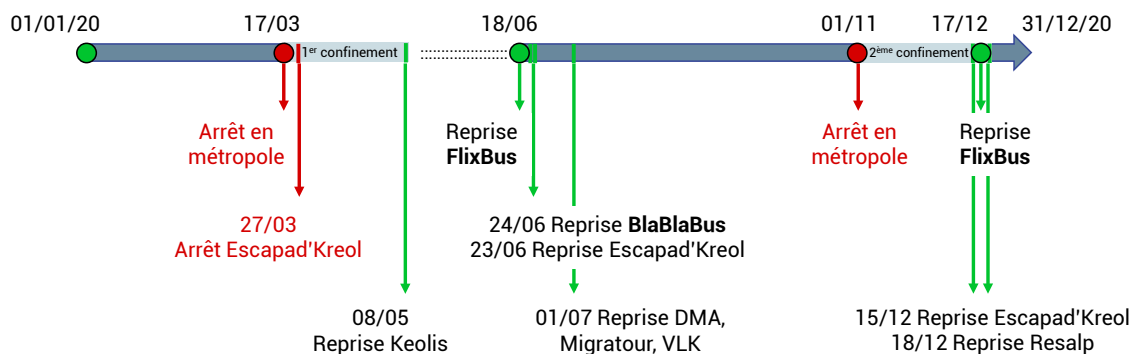
1.1. Bilan de l'offre commercialisée par les SLO

1.1.1. La présence des opérateurs fortement impactée par la crise sanitaire

Le nombre des opérateurs du transport routier librement organisé en 2020 reste relativement stable par rapport à 2019. D'un côté, le duo BlaBlaBus-FlixBus propose des trajets sur un réseau national. De l'autre, les opérateurs locaux sont désormais sept à commercialiser des liaisons SLO, soit un de moins qu'en 2019 à la suite de l'arrêt de l'offre de Jacqueson depuis novembre 2019. Le nombre total d'opérateurs s'élevait à neuf à la fin de l'année 2020 (Annexe 1).

La crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19 et les mesures gouvernementales pour y faire face ont fortement impacté les activités des opérateurs (Figure 1). En effet, suite à l'arrêt de leur activité le 17 mars 2020, les opérateurs n'ont repris l'exploitation partielle de leur réseau qu'après le 15 juin, cette reprise ne concernant que quatre d'entre eux (FlixBus, Escapad'Kreol, BlaBlaBus et Keolis Sud Lorraine⁹). D'autres ont reporté la reprise plus tard au troisième trimestre (DMA, Migratour et Voyages Lucien Kunegel), à l'exception de Procars qui n'a pas repris son service depuis le premier confinement en mars 2020. Le deuxième confinement du 29 octobre 2020 a interrompu à nouveau toute activité SLO, et seul FlixBus a repris une offre partielle à partir du 17 décembre 2020. BlaBlaBus a suspendu ses activités jusqu'à la fin du troisième confinement débuté le 3 avril 2021. L'opérateur maintient, en revanche, les activités sur sa plateforme de covoiturage et a profité de cette pause d'activité SLO pour étendre sa marque BlaBlaCar à son activité SLO.

Figure 1 – Calendrier simplifié des activités SLO en 2020



Source : ART

Au total, le cumul des trois périodes¹⁰ durant lesquelles était actif au moins un opérateur national s'élevait à seulement 229 jours en 2020, soit 63 % du volume habituel. Le deuxième trimestre a enregistré le nombre de jours d'activité effective le plus modeste (13 jours), suivi par le quatrième (47 jours) et le premier trimestre (77 jours). Seul le troisième trimestre a conservé la totalité de ses 92 jours d'activité.

1.1.2. Une diminution du nombre de villes desservies due aux activités réduites

En raison de ces interruptions et réductions d'activité, le nombre de villes desservies est inférieur au niveau de 2017. Avec 275 villes françaises desservies par les opérateurs SLO pendant au moins un trimestre, l'offre de 2020 a reculé de 14 % par rapport à l'année précédente, soit 45 dessertes en moins (Figure 2). À côté des villes de la métropole, deux villes à La Réunion figurent toujours parmi les villes desservies par un service librement organisé.

⁹ L'opérateur était le premier à rouvrir ses navettes entre Nancy et la Gare Lorraine TGV (Louvigny) dès le 8 mai 2020.

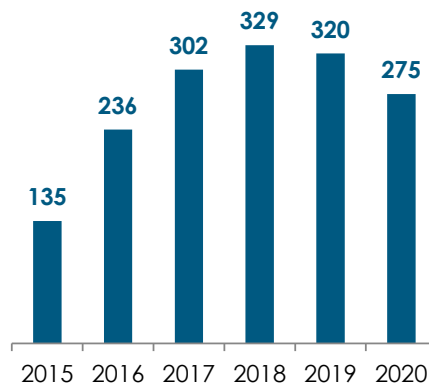
¹⁰ Du 1^{er} janvier au 17 mars inclus, du 18 juin au 1^{er} novembre inclus et du 17 décembre au 31 décembre inclus.

Le nombre de villes desservies au premier trimestre 2020 retrouve son niveau de 2019 (234 villes), mais il ne s'élève qu'à 206 pour le reste de l'année 2020, en baisse de 12 % par rapport au premier trimestre 2020 (Annexe 2).

FlixBus continue de proposer l'offre de villes la plus importante. Sa part, dans le nombre total de dessertes, reste quasi-stable sur un an, et s'établit à 70 % des villes desservies (en baisse d'un point de pourcentage). À l'opposé, l'offre de BlaBlaBus progresse d'un point pour atteindre 54 % du nombre total des villes desservies. Les évolutions trimestrielles figurent en Annexe 2.

Malgré leur nombre en forte baisse, la répartition des dessertes SLO est proche de celle de 2019. Un quart des villes desservies sont classées en zone de montagne¹¹ et 19 % en zone littorale¹². Douze aéroports sont desservis par des liaisons SLO en 2020, soit un de moins (ouverture de la desserte de l'aéroport d'Avignon et fermeture de celles de Grenoble et de Perpignan) qu'en 2019. Les caractéristiques des villes desservies sont présentées en détail en Annexe 3.

Figure 2 – Nombre de villes desservies par an



Source : ART

Si Paris et Lyon conservent toujours leurs première et deuxième places dans le classement des villes desservies par leur nombre de liaisons directes (voir Annexe 3), elles ne sont reliées qu'à 191 et 94 villes respectivement, contre 233 et 115 villes en 2019. Cela représente respectivement 69 % et 34 % des villes desservies en 2020 par un service librement organisé. Paris et les aéroports de Roissy en France et d'Orly figurent dans le top 10 des destinations ayant le plus grand nombre de liaisons directes offertes. La majorité des villes ont connu une baisse du nombre de destinations directes en 2020.

En 2020, 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 23 %, en recul d'un point par rapport aux deux années précédentes. En outre, 56 % de la population métropolitaine dispose d'un point d'arrêt à moins de 10 km de son domicile (78 % en Île-de-France et 50 % dans les autres régions), stable par rapport à 2019 (55 %). Dans 18 départements (contre 16 en 2019), la part de la population résidant dans une commune à moins de 10 km d'un arrêt SLO reste inférieure à 20 % et parmi ces derniers, 6 départements (comme en 2019) ne disposent d'aucune offre SLO (Annexe 2).

1.1.3. Un rythme saisonnier perturbé

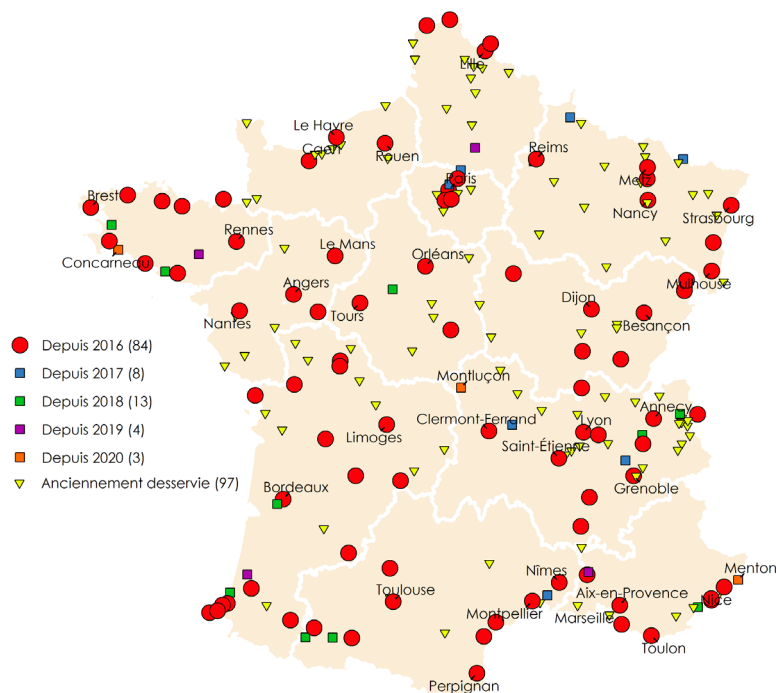
Les conditions d'exploitation en 2020 n'ont pas été propices à l'expansion du réseau. En effet, seules trois villes sont commercialisées pour la première fois en 2020 (1 % de l'offre), contre 30 en 2019. Il s'agit de Château-Thierry, Etampes (desservies par FlixBus aux troisième et quatrième trimestres) et Névache (une ville alpine exploitée par Résalp au quatrième trimestre). Le nombre de villes desservies en 2019 mais pas en 2020 est comparable à celui observé en 2019 (par rapport à l'année précédente), avec 49 destinations fermées en 2020 contre 48 en 2019. En parallèle, 120 villes desservies en 2020 l'étaient déjà en 2015, un chiffre proche de 2019 (122 villes) mais représentant jusqu'à 44 % de l'offre totale de 2020.

L'arrêt du service pendant la quasi-totalité du deuxième trimestre et une grande partie du quatrième trimestre a fortement réduit le nombre des villes desservies sur l'ensemble de l'année en 2020. Celles-ci sont au nombre de 112 et constituent seulement 41 % de l'offre totale en 2020, une part très inférieure aux quatre années précédentes (entre 53 % et 61 %). Le nombre de dessertes exploitées pendant un seul trimestre, quant à lui, s'envole avec 84 villes pour 31 % de l'offre (contre 25 à 44 villes et 7 % à 15 % les années passées).

¹¹ 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.

¹² 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.

Figure 3 – Villes desservies sur les quatre trimestres de 2020 et historique des dessertes



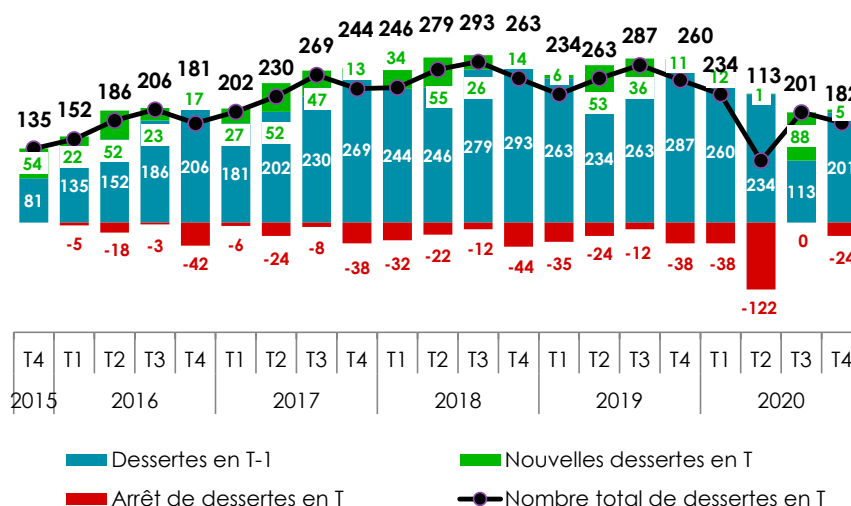
Entre parenthèses : Nombre de villes desservies. Source : ART

Note de lecture : Parmi les 112 villes desservies les quatre trimestres de 2020, 84 le sont sans interruption depuis 2016. 97 villes ont été desservies durant quatre trimestres d'une année précédente mais pas en 2020.

En dépit des perturbations de l'activité, on constate la conservation du socle des villes desservies en permanence depuis la libéralisation du marché en 2015 : 68 villes desservies en 2020 le sont sans interruption depuis 2015, soit six de moins qu'en 2019¹³ (qui n'ont pas été desservies au seul deuxième trimestre 2020) ; 35 d'entre elles sont situées dans des unités urbaines de plus de 200 000 habitants, 10 dans des unités urbaines de 100 000 à 200 000 habitants, 18 dans des unités urbaines de 50 000 à 100 000 habitants, 4 dans des unités urbaines de 10 000 à 50 000 habitants, et une se situe en zone rurale¹⁴.

L'évolution trimestrielle du nombre de villes desservies avec le nombre de fermetures et de nouvelles dessertes est présentée en figure 4 ainsi qu'en Annexe 2 détaillée par opérateur.

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



Source : ART

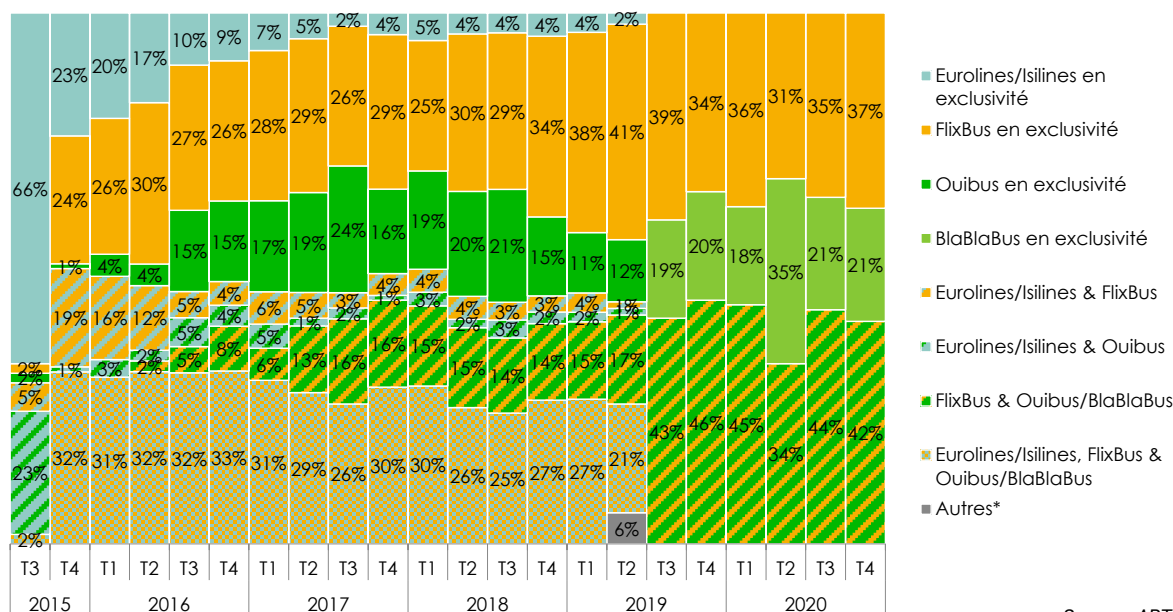
¹³ Erratum : en 2019, 74 villes avaient été desservies tous les trimestres depuis l'ouverture du marché en 2015. Le rapport annuel sur le marché du transport par autocar et sur les gares routières en France en 2019, publié en juillet 2020, indique par erreur qu'elles étaient au nombre de 73.

¹⁴ Commune de Colombier-Saugnieu (Aéroport de Lyon Saint-Exupéry).

1.1.4. Dessertes exclusives et en concurrence

La structure de l'offre (en termes de concurrence pour les différentes dessertes) n'a pas connu de modifications importantes par rapport à 2019. La part des villes desservies par les deux opérateurs nationaux varie de 42 % à 45 % en 2020 (hors deuxième trimestre). En ce qui concerne les villes desservies en exclusivité, la part de FlixBus se stabilise en 2020 autour de 35 % de l'offre totale, celle de BlaBlaBus autour de 21 %.

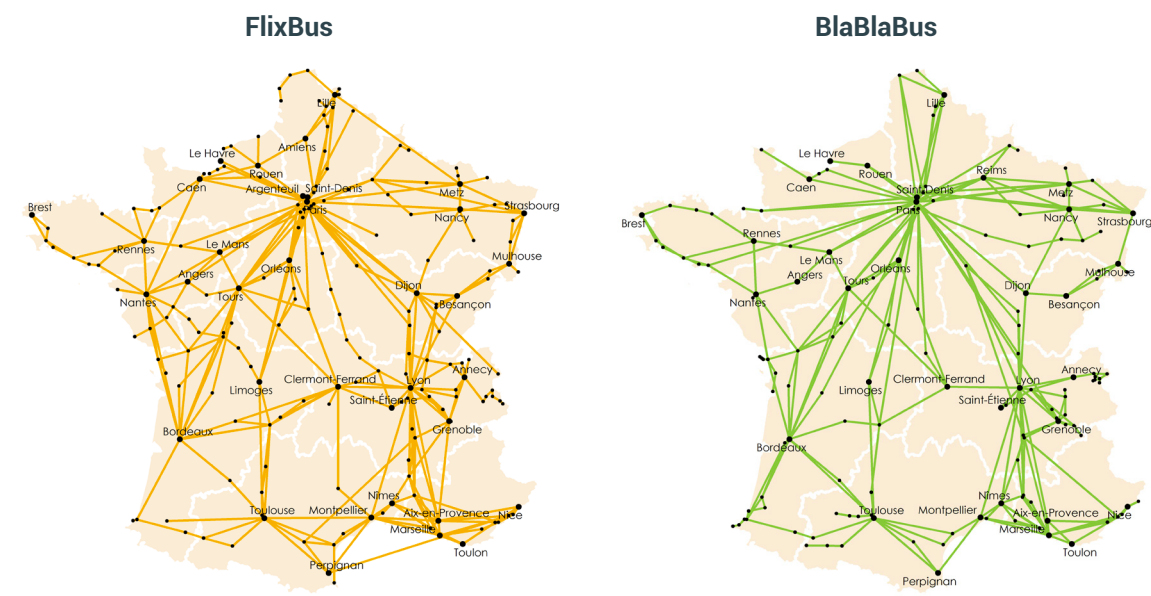
Figure 5 – Superposition de l'offre de dessertes des opérateurs disposant d'un réseau national



Source : ART

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%)

Figure 6 – Réseau des lignes opérées par les 2 opérateurs nationaux en 2020

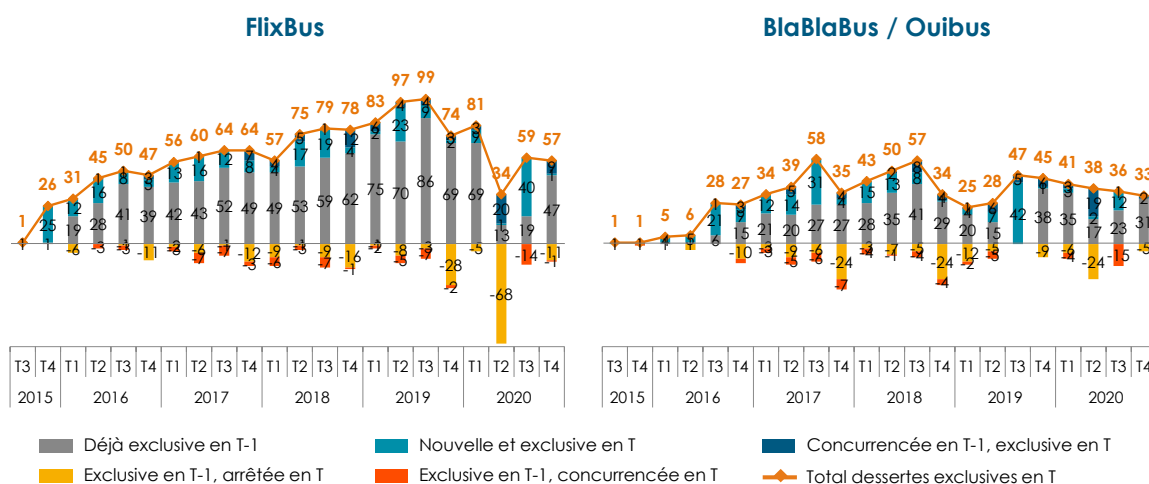


Source : ART

Les réseaux des deux opérateurs, principalement positionnés sur les grands axes interurbains, présentent de fortes similarités, 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 plus de 50 dessertes exclusives au dernier trimestre 2020, un chiffre bien inférieur à l'année 2019. La réduction du nombre de dessertes exclusives de FlixBus au deuxième trimestre s'explique majoritairement par la fermeture de ces dessertes (68 villes). La baisse est moins forte chez BlaBlaBus avec seulement 24 dessertes exclusives arrêtées au deuxième trimestre.

Figure 7 – Evolution trimestrielle de l'offre de dessertes exclusives par les opérateurs principaux



1.1.5. Un effondrement de l'offre et de la demande pour les dessertes aéroportuaires

Douze aéroports sont desservis en 2020, soit un de moins qu'en 2019. Tandis que l'aéroport d'Avignon-Provence est relié au réseau des SLO pour la première fois, les aéroports de Perpignan-Rivesaltes et Grenoble-Isère ne sont plus desservis par les SLO en 2020.

Tableau 1 – Aéroports desservis en 2020, classement par la fréquence quotidienne

Aéroport	Nombre d'opérateurs	Nombre de mouvements quotidiens* (Evolution A/A-1)	Nombre de destinations	Nombre de passagers transportés**
Lyon-Saint Exupéry	3	68 (-50)	37	]100 000;200 000]
Paris-Charles de Gaulle	2	47 (-59)	81	]50 000;100 000]
Paris-Orly	2	30 (-3)	78	]20 000;50 000]
Nice-Côte d'Azur	3	27 (-4)	34	]100 000;200 000]
Marseille-Provence	2	12 (-5)	16	]50 000;100 000]
Biarritz-Pays Basque	1	11 (-2)	19	/
Bâle-Mulhouse-Fribourg	2	3 (-8)	9	]5 000;10 000]
La Réunion-Rolland Garros	1	2 (+0)	1	/
Toulouse-Blagnac	2	2 (-1)	11	< 1 000
Montpellier-Méditerranée	1	1 (-1)	2	/
Avignon-Provence	1	0,4 (nd)	3	/
Nantes-Atlantique	1	0,4 (-0,5)	2	/

* Corrigé du nombre de jours d'activité effective en 2020, soit 229 jours au lieu de 365 habituellement

** 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.

Source : ART

Le nombre de liaisons vers et depuis ces 12 aéroports s'élève à 286 (dont 7 liaisons radiales, 59 infrarégionales et 220 inter-régionales). Ainsi, 143 villes sont reliées à un ou plusieurs des 12 aéroports grâce à l'offre des SLO. Le classement des aéroports par le nombre de mouvements d'autocars ne connaît pas de changements importants (Tableau 1).

Tous les aéroports ont subi une baisse marquée de la fréquence quotidienne des dessertes en 2020. Le constat reste inchangé même si l'on ne considère que les périodes d'exploitation effective, sauf pour l'aéroport de La Réunion dont le nombre de trajets SLO quotidiens est stable sur un an. Le trafic baisse de plus de 50 % en un an pour quatre aéroports : Bâle-Mulhouse-Fribourg (-74 %), Montpellier-Méditerranée (-66 %), Paris-Charles-de-Gaulle (-56 %) et Nantes-Atlantique (-56 %).

Les deux aéroports parisiens restent de loin les aéroports reliés au plus grand nombre de destinations directes malgré le recul du trafic. Sur le réseau SLO, les voyageurs peuvent se rendre à Roissy et Orly sans correspondance depuis, respectivement, 81 et 78 villes différentes. Malgré ce contexte, les aéroports de Lyon-Saint Exupéry, Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Nice-Côte d'Azur sont toujours beaucoup mieux desservis que la moyenne des autres dessertes, avec respectivement 68, 47, 30 et 27 mouvements quotidiens contre 14 en moyenne pour l'ensemble des dessertes SLO.

Du fait de la réduction du nombre de vols, la demande de transport par autocar pour les aéroports s'est effondrée. Le nombre de passagers transportés vers et depuis les aéroports ne s'élève qu'à 2,5 % de la fréquentation totale en 2020, loin des proportions observées en 2018 et 2019 (14 %). La baisse de la fréquentation des dessertes aéroportuaires est de près de 94 % par rapport à l'année précédente.

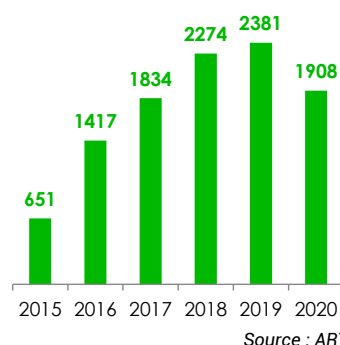
Il en va de même pour les résultats économiques des dessertes aéroportuaires qui ont enregistré un repli des recettes de 93 % sur un an. Ces dessertes ne représentent désormais que 2,8 % du chiffre d'affaires réalisé par les opérateurs SLO en 2020, contre 14 % en 2019. La recette moyenne par passager aux 100 kilomètres sur les liaisons aéroportuaires est en recul de près de 20 % sur un an et s'établit à 5,1 euros (contre 6,3 euros il y a un an) mais reste plus élevée que la moyenne de 4,5 euros des liaisons SLO.

1.1.6. Un fort repli de l'offre de liaisons

Les opérateurs SLO ont commercialisé 1 908 liaisons différentes en 2020, un niveau comparable à celui de 2017. L'offre est ainsi en baisse de 473 liaisons, soit de 20 % par rapport à 2019 (Figure 8). Le repli de l'offre de liaisons étant plus prononcé que celui du nombre de villes desservies, l'offre SLO de 2020 se caractérise par un réseau de densité moindre qu'en 2019.

Pourtant, le maillage de desserte en 2020 reste supérieur à celui des autres années, confirmant la densification du réseau observée depuis 2015. La densité est même plus importante à la reprise entre les deux confinements qu'au premier trimestre et se trouve parmi les niveaux trimestriels les plus élevés observés.

Figure 8 – Nombre de liaisons commercialisées par an



En raison des périodes de confinement, seules 25 % des liaisons sont proposées sur l'ensemble de l'année, moitié moins qu'en 2018 et 2019. Le nombre de liaisons commercialisées après le premier confinement s'élève à 1 412, contre 1 482 exploitées avant le 17 mars, soit une baisse de 5 %.

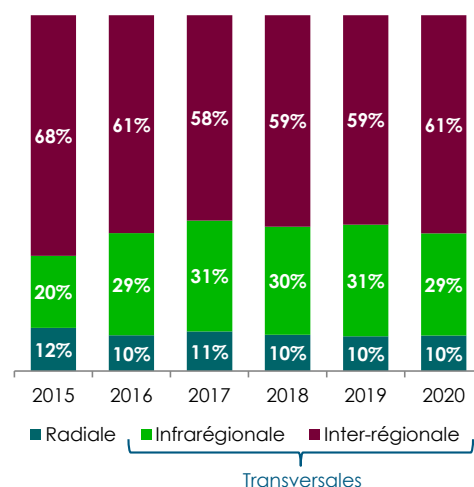
Les opérateurs ont conservé, en 2020, une structure de l'offre très proche de celle des années précédentes (Figure 9), et ce pour tous les trimestres, à l'exception du deuxième. La part des liaisons radiales (en provenance ou à destination de Paris) représente 10 % de l'offre. Parmi les liaisons transversales (90 % de l'offre), les deux tiers sont des liaisons interrégionales. Au premier trimestre, 12 % des liaisons sont radiales, tandis qu'après le premier confinement de 2020, cette proportion descend à 9 %. Malgré le contexte difficile, une priorisation de l'offre sur les liaisons radiales, qui sont les plus fréquentées en moyenne, n'est pas observée.

En écho avec l'offre de villes desservies, FlixBus propose le plus grand nombre de liaisons et ce depuis le deuxième trimestre 2016. FlixBus a exploité 1 245 liaisons pendant au moins un trimestre en 2020, soit 65 % de l'offre globale de liaisons. BlaBlaBus, quant à lui, en assure 42 %, soit 800 liaisons. Seules 218 liaisons, dont 171 opérées par Migratour¹⁵, n'ont été assurées par aucun des opérateurs nationaux, soit 11 % de l'offre globale. La part de marché des opérateurs et les évolutions trimestrielles de l'offre par opérateur sont présentées en annexe 7.

Le réseau SLO en France comporte en 2020 plus de liaisons en exclusivité. La part des liaisons en concurrence entre deux opérateurs nationaux poursuit ainsi sa tendance à la baisse en 2020, en étant de 22 % au premier trimestre et se situant à seulement 17 % à la fin d'année, cette part représentant néanmoins 79 % des passagers transportés (Figure 10).

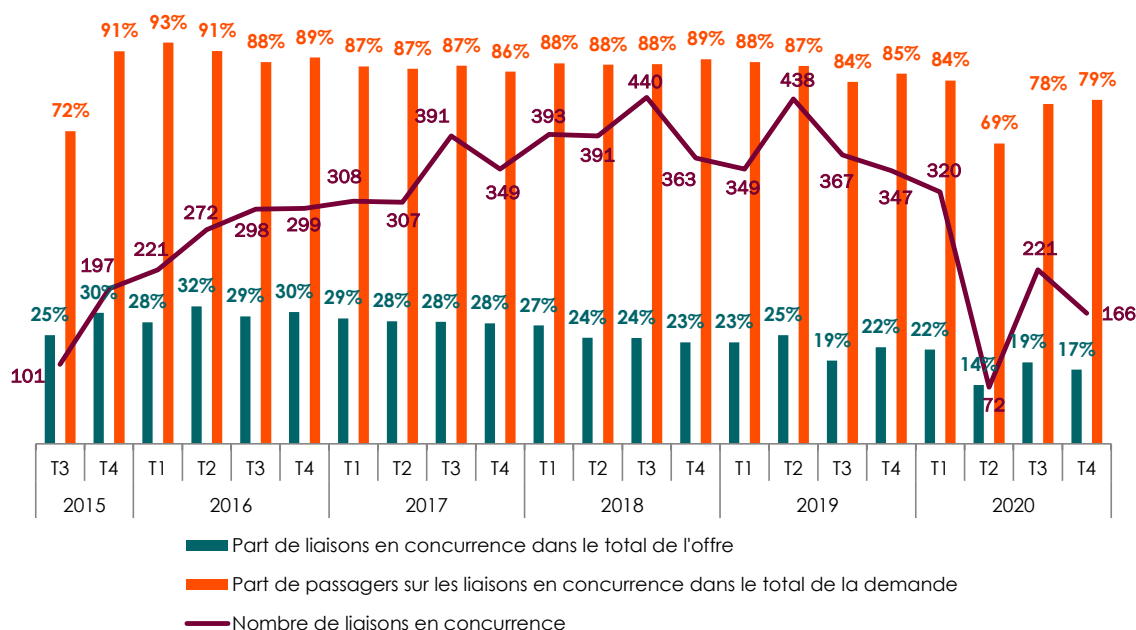
La stratégie des deux opérateurs principaux diffère en ce qui concerne leur offre de dessertes exclusives et en concurrence (Annexe 7). Pour FlixBus, la part de liaisons en exclusivité est importante et reste stable à environ 71 % ; pour BlaBlaBus, cette part est moindre et se maintient, à 56 %.

Figure 9 – Structure de l'offre de liaisons



Source : ART

Figure 10 – Poids des liaisons en concurrence dans l'offre et la demande



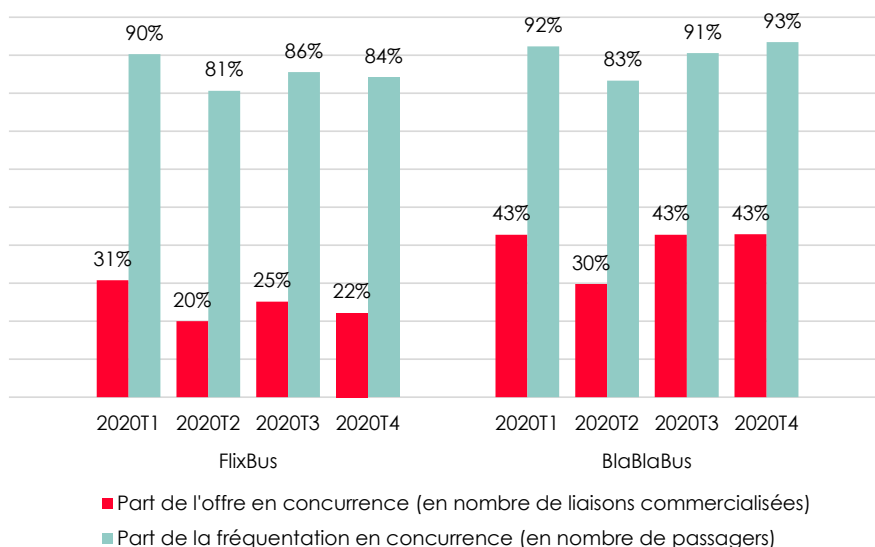
Source : ART

Durant l'année 2020, le poids relatif de la fréquentation des liaisons concurrencées a reculé de 4 points de pourcentage au profit des liaisons exclusives pour s'établir à 82 %, la proportion la plus basse depuis la libéralisation du marché. L'écart de la part des passagers bénéficiant d'offres en concurrence entre l'avant et l'après-confinement est de 5 points (84 % versus 79 %). Pour FlixBus, la part de liaisons en concurrence représente entre 81 % et 90 % de sa fréquentation, en baisse par rapport à 2019 (entre 87 % et 91 %). Ce chiffre est plus élevé chez BlaBlaBus (entre 83 % et 93 %), il est aussi plus faible que celui de Ouibus/BlaBlaBus l'année dernière (entre 95 % et 97 %) (Figure 11).

¹⁵ Ce grand nombre de liaisons exploitées par Migratour vient du grand nombre d'arrêts que cette ligne de cars contient. La part des liaisons assurées par les opérateurs locaux seuls est de fait surévaluée.

Les reprises partielles et différées des liaisons par les deux opérateurs peuvent expliquer ce constat, le premier trimestre restant en continuité de l'année 2019. L'Autorité suivra attentivement les évolutions à venir afin de voir si ce phénomène, peut-être conjoncturel, se poursuit.

Figure 11 – Poids des liaisons en concurrence dans l'offre et la demande de chaque opérateur en 2020

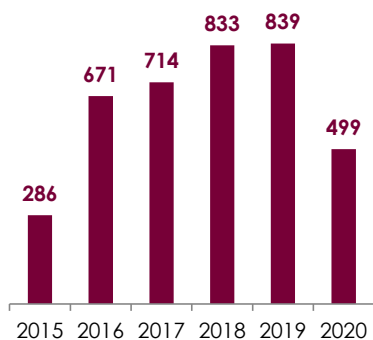


Source : ART

1.1.7. Une chute de la fréquence quotidienne

À l'instar des autres indicateurs de l'offre et de manière bien plus importante, le nombre de départs quotidiens de cars SLO (corrigé du nombre de jours d'exploitation effective) a chuté de 41 % en 2020 par rapport à 2019 (Figure 12). Moins de 500 départs par jour d'exploitation sont observés en 2020. Après un premier trimestre à l'activité quasi-normale (809 départs par jour), la fréquence quotidienne diminue de 58 % en moyenne entre mi-juin et fin décembre par rapport au début de l'année.

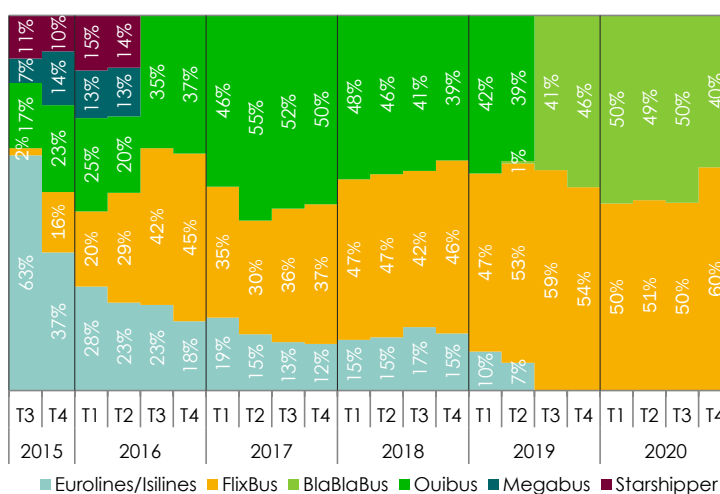
Figure 12 – Nombre de départs quotidiens*



Source : ART

* corrigé du nombre de jours d'exploitation effective, soit 229 jours en 2020

Figure 13 – Répartition du nombre de départs quotidiens



Source : ART

Un rééquilibrage du nombre de départs quotidiens entre les deux opérateurs nationaux est constaté en 2020. FlixBus opère 49 % des départs tandis que BlaBlaBus en effectue 47 % (Figure 13), contre respectivement 56 % et 41 % en 2019. Le rebond de la fréquence quotidienne de FlixBus au quatrième trimestre s'explique par le fait que lui seul était actif pendant les 17 derniers jours de 2020 alors que BlaBlaBus n'a pas repris ses activités après le deuxième confinement.

Par liaison, la fréquence quotidienne s'établit à 1,8 trajet en moyenne, en baisse de 26 % sur un an, proche de l'évolution du nombre de liaisons commercialisées (-20 %). La part des liaisons qui ne sont pas opérées quotidiennement est particulièrement élevée en 2020. En effet, 78 % des liaisons enregistrent moins d'un aller-retour quotidien en moyenne, contre 69 % l'année précédente. En parallèle, la part des liaisons les plus cadencées (10 allers-retours ou plus par jour) n'a jamais été aussi basse en ne s'élevant qu'à 0,5 % en 2020, moins de la moitié du chiffre de 2019. La liste de ces liaisons est disponible en Annexe 8.

1.1.8. Moins de 40 millions d'autocars.km ont été parcourus par les autocars en 2020

En 2020, les autocars SLO n'ont couvert qu'une distance cumulée de 38 millions d'autocars.km, soit 74 millions et 66 % de moins que l'an passé (Figure 14). Cette distance est majoritairement réalisée avant le 17 mars (53 %).

S'agissant des deux opérateurs nationaux, la baisse de la distance parcourue chez FlixBus est plus forte que celle de BlaBlaBus, 68 % contre 62 %. Par conséquent, la distance parcourue par les autocars de FlixBus est en recul de trois points sur un an tandis que celle des autocars de BlaBlaBus représente désormais 38 % des autocars.km, soit quatre points de plus qu'en 2019, et cela bien que FlixBus soit seul à reprendre son activité après le deuxième confinement (voir annexe 9 pour les évolutions trimestrielles). Les opérateurs « locaux » ont aussi réduit leur offre en autocars.km qui n'atteint que la moitié du niveau de 2016.

Le raccourcissement des lignes SLO se poursuit en 2020 mais de façon plus marquée que les trois dernières années (Figure 15). En 2020, la distance moyenne d'une ligne est de 332 km, en recul de 32 km par rapport à 2019. Les lignes de FlixBus sont toujours plus longues (414 km) que celles de BlaBlaBus (268 km) (Annexe 9).

Figure 14 – Distance parcourue par les autocars et répartition par opérateur (millions d'autocars.km)

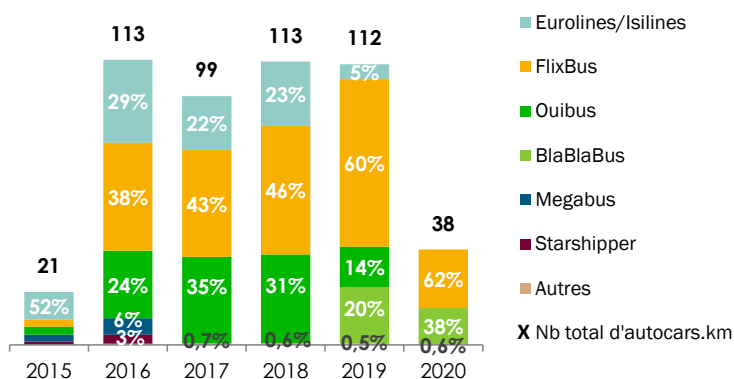
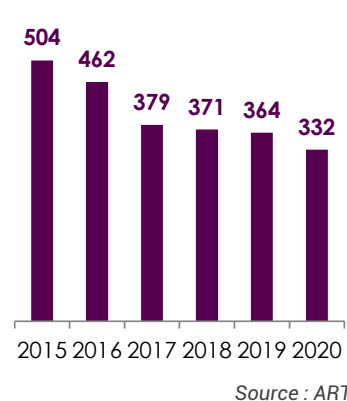


Figure 15 – Longueur moyenne des lignes (km)



1.2. Le nombre de services commercialisables de 100 km ou moins pourrait être fortement impacté par la crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19

Au 31 décembre 2020, le nombre de services de 100 km ou moins commercialisables se stabilise autour de 550. Toutefois, les opérateurs n'ont déclaré que 50 SLO de 100 km ou moins entre mars 2020 et mars 2021. En outre, plusieurs centaines de services déclarés, s'ils n'avaient pas été commercialisés depuis le mois de mars 2020, pourraient être frappés de caducité, empêchant la reprise de leur commercialisation sans une nouvelle déclaration.

Par rapport à l'année précédente, en 2020, le segment des liaisons de 100 km ou moins a subi une baisse plus marquée de l'offre que l'ensemble du marché, aussi bien en nombre de liaisons commercialisées (-52 %) qu'en nombre de communes desservies (-31 %).

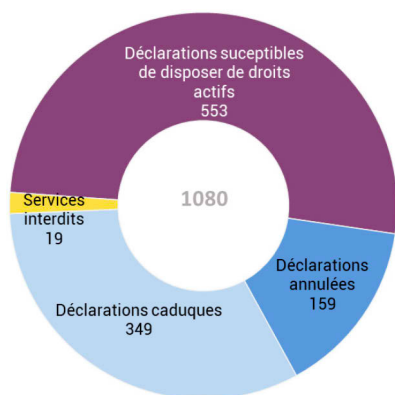
1.2.1. De nombreux services de 100 km ou moins pourraient ne pas avoir été commercialisés depuis le mois de mars 2020 et être frappés de caducité

L'exploitation de SLO sur les liaisons de 100 km ou moins est soumise à une déclaration¹⁶ préalable de l'opérateur et peut, à la demande d'une autorité organisatrice des transports (AOT) et sous réserve d'avis conforme de l'Autorité, faire l'objet d'une interdiction ou d'une limitation, en application des articles L. 3111-17 et suivants du code des transports. Si la crise sanitaire a entraîné une chute du nombre de déclarations de ces liaisons en 2020, il n'en demeure pas moins que le nombre de liaisons de 100 km ou moins commercialisables reste stable.

En 2020, 141 déclarations de services librement organisés sur des liaisons de 100 km ou moins ont été faites auprès de l'Autorité, contre 209 l'année précédente. La diminution du nombre de déclarations (-35 % par rapport au nombre annuel moyen de déclarations entre 2016 et 2019) s'explique en grande partie par l'arrêt quasi-total de l'activité du secteur pendant l'état d'urgence sanitaire lié à l'épidémie de Covid-19. Les déclarations de 2020 ont concerné 83 liaisons, dont 19 liaisons pour la première fois. Aucune de ces déclarations n'a fait l'objet d'une saisine par une AOT. Au total, cela porte à 1 080 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 (voir Figure 16).

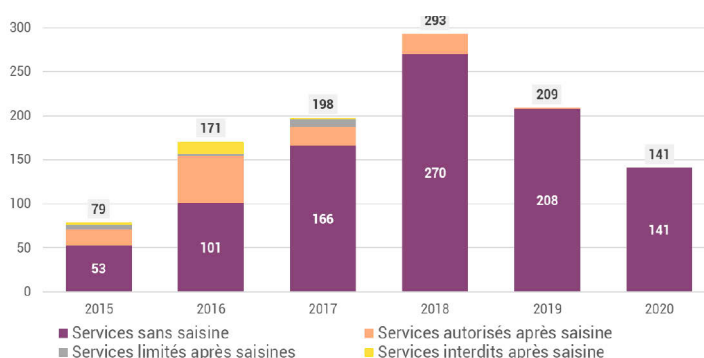
Toutefois, ces déclarations ne constituent pas toutes des autorisations d'exploiter les services afférents. Du fait des déclarations annulées, devenues caduques ou interdites, seules 553 déclarations sont susceptibles de disposer de droits de commercialisation actifs au 31 décembre 2020, soit 58 % des services déclarés depuis octobre 2015, contre 554 l'année précédente et 537 en 2018.

Figure 16 – État des déclarations au 31 décembre 2020



Source : ART

Figure 17 – Bilan des déclarations et des saisines de 2015 à 2020



Source : ART

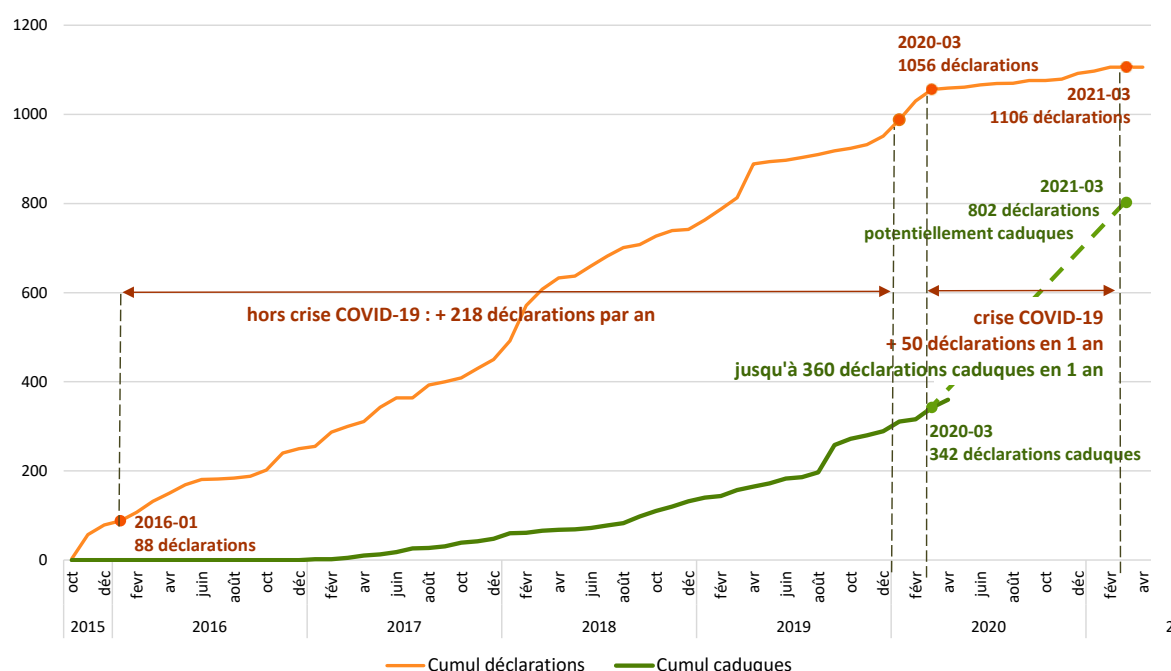
¹⁶ La déclaration contient les informations permettant de caractériser le service librement organisé qu'envisage de commercialiser l'opérateur : l'origine et la destination de la liaison les itinéraires envisagés, les temps de parcours, la fréquence de l'exploitation, ainsi que le volume maximum de places proposées à la vente pour chaque horaire.

Impact de la crise sanitaire sur le bilan des déclarations

En focalisant l'analyse sur la période comprise entre mars 2020 et mars 2021, l'impact de la crise sanitaire est encore plus prononcé. En effet, les opérateurs n'ont déclaré que 50 SLO de 100 km ou moins sur cette période, soit une baisse de 77 % par rapport à la moyenne annuelle du nombre de déclarations publiées entre 2016 et 2019, qui s'établit à 218.

En outre, l'autorisation d'exploiter un service déclaré devient caduque dès lors que celui-ci n'a pas été exploité pendant au moins un an. En raison de la crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19, de nombreux services déclarés qui n'ont pas été commercialisés depuis le mois de mars 2020 sont frappés de caducité, empêchant la reprise de leur commercialisation sans une nouvelle déclaration. L'Autorité comptabilise jusqu'à 360 services déclarés qui disposaient de droits actifs en mars 2020 et pour lesquels la date de dernière circulation est inconnue. Dans la mesure où ces services n'auraient pas été commercialisés depuis le mois de mars 2020, ils pourraient être frappés de caducité.

Figure 18 – Impact de la crise sanitaire sur la fréquence des déclarations de SLO de 100 km et moins et leur caducité

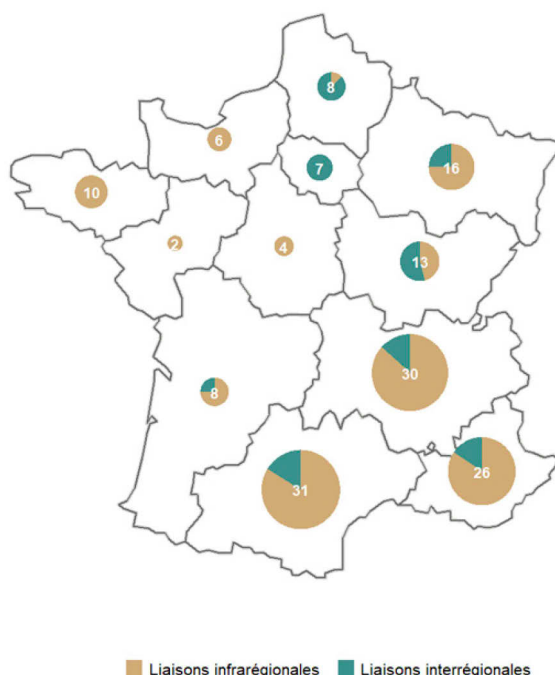


Source : ART

Comme les années précédentes, toutes les régions métropolitaines, à l'exception de la Corse, sont concernées par les 141 services de 100 km ou moins déclarés en 2020 (voir Figure 19). 121 d'entre eux, soit près de 86 %, concernent des liaisons infrarégionales et contribuent ainsi à affiner le maillage territorial de l'offre de services routiers interurbains au sein des régions. En outre, la desserte des aéroports reste un important levier de développement de l'offre des opérateurs SLO. Elle représente près de 30 % des déclarations publiées en 2020, comme en 2019.

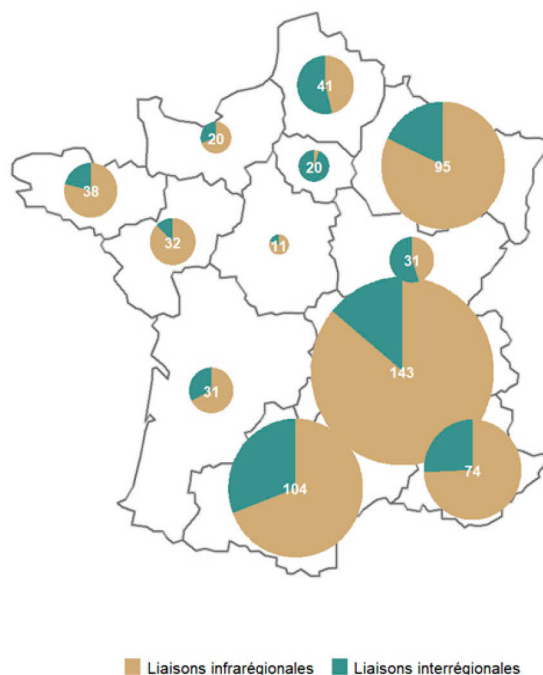
La région **Auvergne-Rhône-Alpes** demeure la région qui concentre le plus grand nombre de déclarations, avec 30 services déclarés en 2020 sur son territoire (contre 50 l'année précédente), dont 26 liaisons infrarégionales et 4 liaisons interrégionales (3 vers la région Bourgogne-Franche-Comté et 1 vers la région Provence-Alpes-Côte d'Azur). Avec 143 déclarations qui disposent de droits actifs, la région Auvergne-Rhône-Alpes est également la région comptabilisant le plus de SLO de 100 km ou moins commercialisables au 31 décembre 2020. Les liaisons desservant l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry représentent toujours une part importante de ces déclarations (50 % des déclarations de 2020, contre 54 % l'année précédente).

Figure 19 – Répartition régionale des déclarations publiées en 2020 (liaisons de 100 km ou moins)



Source : ART

Figure 20 – Répartition régionale des déclarations actives au 31 décembre 2020 (liaisons de 100 km ou moins)



Source : ART

La région **Provence-Alpes-Côte d'Azur** est concernée par 26 déclarations en 2020 (dont 85 % portent sur des liaisons infrarégionales), contre 41 en 2019. Les liaisons interrégionales déclarées relient la région, notamment l'aéroport de Marseille-Provence, à la région Occitanie et à la région Auvergne-Rhône-Alpes. L'aéroport de Nice Côte-d'Azur est concerné par 12 SLO infrarégionaux déclarés en 2020. Au total, 74 déclarations disposant de droits actifs sont recensées dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur au 31 décembre 2020, dont 55 sont infrarégionales.

16 déclarations ont concerné la région **Grand Est** en 2020, soit 2,6 fois moins que l'année précédente. Les liaisons infrarégionales en représentent 75 %, le solde étant constitué de liaisons vers la région Bourgogne-Franche-Comté (dont la moitié d'entre elles avec l'aéroport de Bâle-Mulhouse). La région Grand Est comptabilise 95 déclarations de SLO de 100 km ou moins qui disposent de droits actifs au 31 décembre 2020.

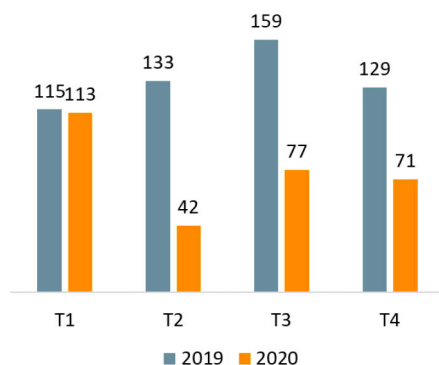
La région **Occitanie** est concernée par 31 déclarations de liaisons de 100 km ou moins, dont 26 infrarégionales. 104 déclarations sont susceptibles d'être commercialisées en Occitanie au 31 décembre 2020, dont 15 % permettent de rejoindre la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et 12 % la région Auvergne-Rhône-Alpes.

La région **Bourgogne-Franche-Comté** est concernée par 13 déclarations de SLO de 100 km ou moins en 2020. Les déclarations de 2020 représentent plus de 40 % du total des liaisons commercialisables au 31 décembre 2020 de la région. Sur l'ensemble, 14 portent sur des liaisons infrarégionales, et 17 liaisons relient la région à la région Grand Est (14) et à la région Auvergne-Rhône-Alpes (3). À l'instar de 2019, en 2020, les liaisons interrégionales ont une place prépondérante dans les déclarations des régions **Hauts-de-France** et **Île-de-France** (exclusivement entre ces deux régions), contrairement à la tendance générale observée.

1.2.2. Sur le segment des liaisons de 100 km ou moins, l'offre commercialisée a subi une baisse plus marquée que sur l'ensemble du marché

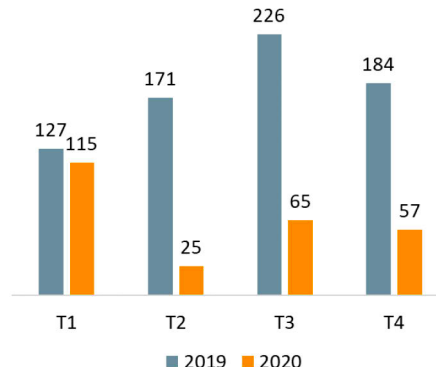
Après une année record depuis l'ouverture du marché en 2019 (226 liaisons commercialisées dans 159 communes au cours de l'été), l'offre SLO de 100 km ou moins a été très largement impactée par la crise sanitaire survenue en 2020.

Figure 21 – Évolution du nombre de communes desservies par des liaisons de 100 km



Source : ART

Figure 22 – Évolution du nombre de liaisons de 100 km ou moins commercialisées



Source : ART

Tous opérateurs confondus, 123 liaisons (origine-destination) de 100 km ou moins ont été commercialisées en 2020, en baisse de 52 % par rapport à 2019. Sur ce segment des liaisons de 100 km ou moins, l'offre (en nombre de liaisons opérées) représente moins de 6,5 % de l'offre de SLO en France, alors qu'en 2019, il en représentait 10 %. Le nombre de communes desservies au moins un trimestre en 2020 a diminué de près de 31 % (122 communes ont été desservies au moins un trimestre en 2020 contre 176 en 2019). Alors qu'en 2019, les SLO de 100 km ou moins ont concerné 55 % des communes desservies par l'offre globale de SLO, en 2020, cette part est tombée à 44 % des communes desservies.

Ainsi, le segment des liaisons de 100 km ou moins a subi une baisse plus marquée de l'offre, aussi bien en nombre de liaisons commercialisées qu'en nombre de communes desservies, que l'ensemble du marché.

Parmi les villes desservies, Colombier-Saugnieu (Aéroport de Lyon Saint-Exupéry) reste la commune à partir de laquelle les passagers peuvent se rendre sans correspondance vers le plus grand nombre de destinations (liaisons SLO de 100 km ou moins). Seules 7 liaisons de 100 km ou moins ont été opérées en 2020 depuis ou vers l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry sur les 22 qui l'étaient jusqu'en 2019, soit seulement 31 % (voir Figure 23). Trois de ces liaisons figurent parmi les liaisons les plus fréquentées en 2020, comme en 2019 (voir Figure 34, page 35).

Figure 23 – Réseau des liaisons de 100 km ou moins autour de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry



Précision : Sont représentées ci-dessus l'ensemble des liaisons opérées depuis 2015 par au moins un opérateur SLO et reliées à l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry. En orange, sont représentées les liaisons ayant été opérées en 2020 par au moins un opérateur SLO. Source : ART

À l'échelle régionale, l'Auvergne-Rhône-Alpes et l'Occitanie concentrent respectivement 22 % (contre 21 % en 2019) et 9 % (contre 20 % en 2019) de l'offre SLO de 100 km ou moins en France. En 2020, les liaisons de 100 km ou moins sont majoritairement (87 % contre 81,1 % en 2019) opérées au sein d'une même région. Toutefois, l'offre commercialisée au départ de l'Île-de-France est exclusivement interrégionale vers les Hauts-de-France (83 %), la Bourgogne-Franche-Comté et la Normandie.

1.3. Une fréquentation en forte baisse

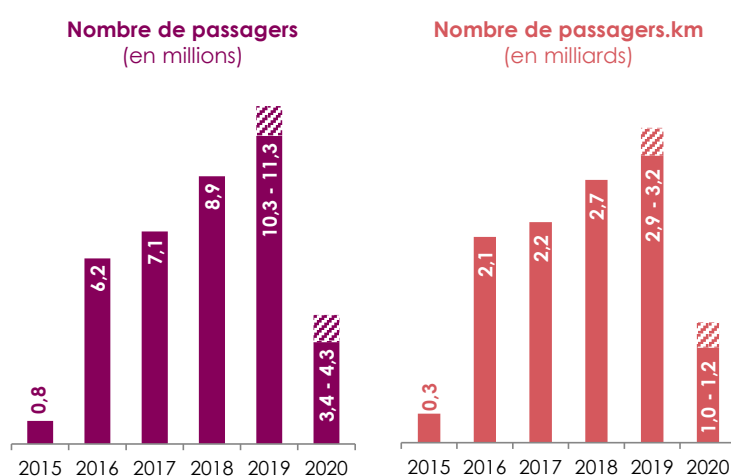
1.3.1. Entre 3,4 et 4,3 millions de passagers ont voyagé dans les autocars SLO en 2020

La crise sanitaire et les restrictions de déplacement ont mis un coup de frein à l'accroissement du marché des autocars SLO. La fréquentation a ainsi fortement décru en 2020, s'établissant *entre 3,4 et 4,3 millions de voyageurs*¹⁷, son niveau le plus bas depuis 2016 (Figure 24). Sur un an, le nombre de passagers SLO a baissé de plus de 62 % en 2020. En prenant en compte les périodes réellement exploitées, la fréquentation quotidienne sur le réseau SLO est comprise *entre 14 800 et 18 800 passagers*, comparable à celle observée en 2016 et 2017, en recul de 39 % à 47 % sur un an. Rapporté au nombre de trajets, le nombre de passagers par autocar (*entre 30 et 38 passagers*) est plus élevé qu'en 2018 (29 passagers).

Au premier trimestre la fréquentation observée reste élevée malgré l'arrêt de service à partir du 17 mars (en raison des reports modaux liés à la grève de la SNCF au mois de janvier), une fréquentation supérieure de 25 % à celle constatée pour les trois autres trimestres cumulés (Annexe 10). La reprise n'a été que partielle, même au troisième trimestre : *entre 1 et 1,25 million de passagers* ont emprunté les autocars SLO lors de ce trimestre, soit un tiers du troisième trimestre 2019.

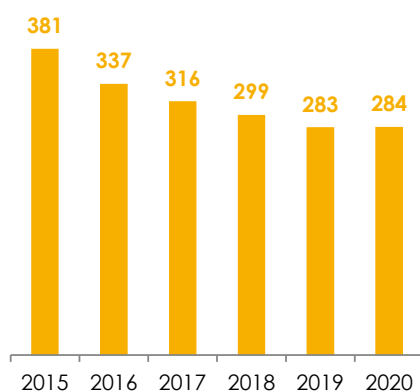
La distance moyenne parcourue par passager est stable sur un an à 284 km (Figure 25).

Figure 24 – Fréquentation des SLO en passagers et passagers.km



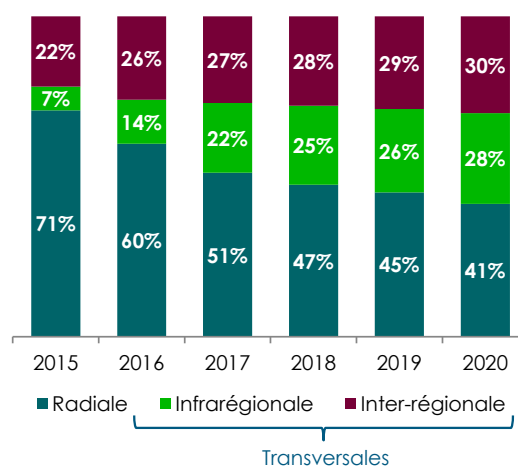
Source : ART

Figure 25 – Distance moyenne parcourue par passager (km)



Source : ART

Figure 26 – Répartition de la fréquentation annuelle par type de liaison



Source : ART

¹⁷ 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.

Malgré la chute importante de la fréquentation, la structure de la demande suit la tendance observée lors des années précédentes (Figure 26). La tendance baissière de la part de la fréquentation radiale se poursuit en 2020, indiquant une contraction plus forte de la fréquentation sur ces liaisons. La proportion de passagers ayant voyagé sur les trajets domestiques à origine ou destination de Paris n'est que de 41 % en 2020 (en recul de 4 points sur un an). À l'inverse, les liaisons interrégionales (hors flux depuis ou vers Paris) et infrarégionales gagnent respectivement un et deux points de fréquentation par rapport à 2019, s'établissant désormais à 30 % et 28 % de la demande totale. Le poids de la fréquentation radiale est quasi-stable tout au long de l'année même si, après le premier confinement, celui-ci monte à 42 %. Alors qu'un recentrage sur les liaisons radiales, qui sont plus fréquentées, aurait pu être la conséquence de la réduction d'activité, on constate le contraire et même une perte relative de la part de fréquentation de ces liaisons, alors que leur part dans l'offre reste stable.

Covid-19 : une chute de la fréquentation encore plus marquée en Allemagne

Le marché de transport par autocars SLO en Allemagne, libéralisé depuis janvier 2013, est beaucoup plus mature que le marché français. Tandis que ce dernier est encore en expansion en 2019, le marché d'outre-Rhin stagne depuis 2016, pour reculer ensuite en 2019. La figure 27 et la figure 28 montrent les évolutions annuelles et trimestrielles de la fréquentation en nombre de passagers et de passagers.km pour les deux marchés. Malgré la différence de taille, les deux marchés présentent le même rythme saisonnier, même si les variations sont plus marquées en Allemagne.

Figure 27 – Nombre de passagers SLO en France et en Allemagne (en milliers)

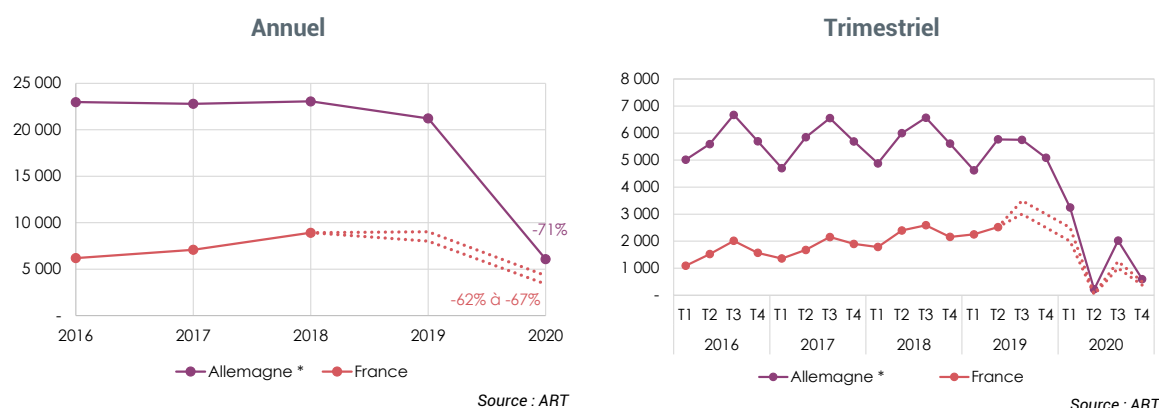
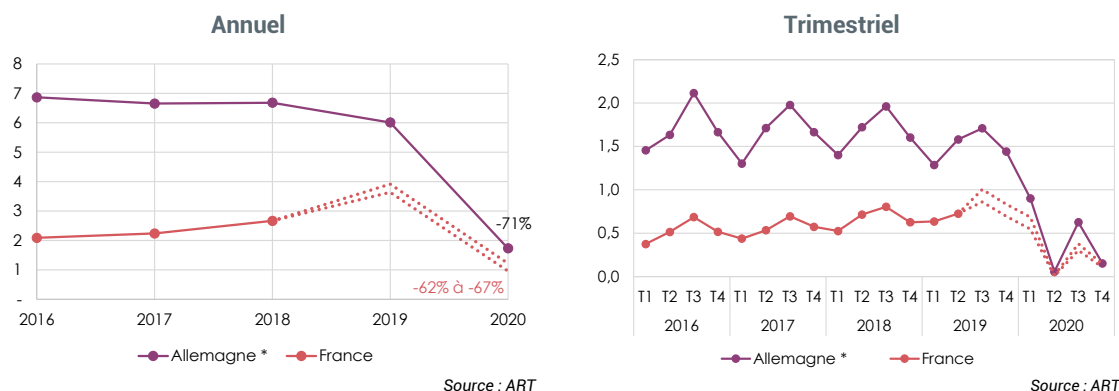


Figure 28 – Nombre de passagers.km SLO en France et en Allemagne (en milliards)



* opérateurs nationaux uniquement, soit 97 % de la fréquentation

La crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19 a frappé les deux marchés de manière très semblable. La baisse sur un an de la fréquentation est de 71 % en Allemagne, alors qu'elle s'établit entre 62 % et 67 % en France, quel que soit l'indicateur utilisé (nombre de passagers ou de passagers.km). Les évolutions trimestrielles en Allemagne en 2020 sont concomitantes à celles observées en France, malgré un premier confinement moins long qu'en France et un deuxième confinement plus tardif. De surcroît, la chute de la fréquentation commence en Allemagne dès le premier trimestre, alors qu'en France la fréquentation au premier trimestre 2020 est comparable à celle du premier trimestre 2019.

La répartition géographique de la demande de transport SLO est assez stable sur un an (Annexe 10). La région Auvergne-Rhône-Alpes se maintient à la première place pour la fréquentation infrarégionale depuis début 2016. En 2020, 56 % de la fréquentation infrarégionale globale est réalisée dans cette région, du fait notamment du poids de la liaison Aéroport de Lyon Saint-Exupéry/Grenoble.

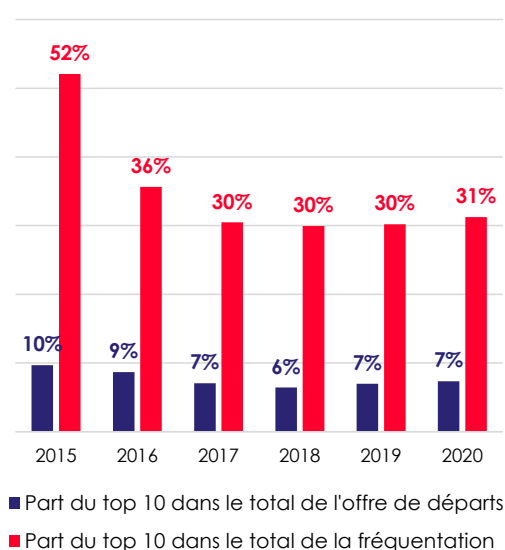
Les flux interrégionaux (hors flux depuis ou vers Paris) concentrent 30 % de la fréquentation en passagers. Les liaisons entre Paris et les régions Normandie, Hauts-de-France, Grand Est et Auvergne-Rhône-Alpes représentent plus de 61 % de l'ensemble de la fréquentation radiale. On retrouve ainsi 5 liaisons reliant Paris à ces régions dans le top 10 des liaisons les plus fréquentées.

1.3.2. Pas de priorisation de l'offre et de la demande sur les dix liaisons les plus fréquentées, mais le marché est toujours plus concentré

Le poids des dix liaisons les plus fréquentées en 2020 dans l'offre et dans la demande change peu par rapport à l'année précédente. Celles-ci représentent 0,5 % de l'offre de liaisons (0,4 % en 2019), 7 % de l'offre de départs et concentrent 31 % du nombre de passagers (Figure 29) ainsi que 23 % du chiffre d'affaires. Malgré le contexte, le poids de ces liaisons dans la fréquentation totale est maintenu autour de 30 % tout au long de l'année. Il est de 30 % avant le premier confinement et de 31,5 % en moyenne sur les trois derniers trimestres de 2020. Ce constat pourrait s'expliquer par une baisse relativement homogène de la fréquentation, quel que soit le segment de marché considéré.

Le classement du top 10 des liaisons les plus fréquentées en 2020 (Tableau 2) reste identique à celui de 2019, à l'exception de la liaison Le Havre-Paris qui a gagné trois places pour devancer les liaisons Caen-Paris et Paris-Rennes. Les dix premières liaisons ont connu globalement, en 2020, une baisse de la fréquentation similaire à celle des autres liaisons SLO (entre 62 % et 67 % de moins qu'en 2019).

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



Source : ART

Tableau 2 – Les 10 liaisons les plus fréquentées en 2020 classées par le nombre de trajets quotidiens

Liaison	Distance moyenne (km)	Nombre de trajets quotidiens*			Fréquentation annuelle (milliers de passagers)	
		2020	2019	Evolution (A/A-1)	2020	2019
Lille – Paris	230	48	89	-46 %	]200; 500]	]500; 1 000]
Aéroport de Lyon Saint-Exupéry – Grenoble	93	40	67	-41 %	]100; 200]	]200; 500]
Lyon – Paris	466	36	53	-32 %	]100; 200]	]200; 500]
Grenoble – Lyon	119	30	46	-35 %	]100; 200]	]200; 500]
Clermont-Ferrand – Lyon	170	26	32	-21 %	]50; 100]	]100; 200]
Marseille – Nice	201	23	29	-19 %	]50; 100]	]100; 200]
Paris – Rouen	135	19	32	-41 %	]100; 200]	]200; 500]
Le Havre – Paris	200	13	18	-27 %	]50; 100]	]200; 500]
Paris – Rennes	360	12	25	-50 %	]50; 100]	]200; 500]
Caen – Paris	239	10	21	-53 %	]50; 100]	]200; 500]

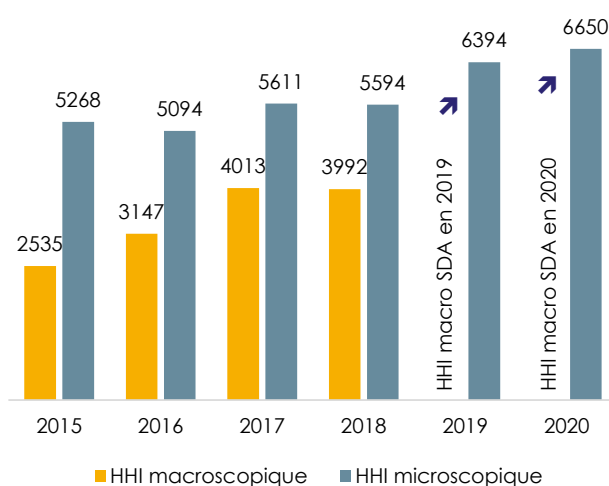
* Compte tenu du nombre de jours d'exploitation effective en 2020, soit 229 jours

Source : ART

Les indices de Herfindahl-Hirschman (HHI)¹⁸ permettent d'évaluer la concentration du marché SLO en France. Pour rappel, deux approches sont utilisées en se basant sur la fréquentation en passagers.km : (i) l'approche macroscopique, basée sur les données agrégées au niveau national pour chaque année, et (ii) l'approche microscopique, évaluant la concentration du marché SLO à l'échelle de chaque liaison.

L'indice HHI « microscopique » montre que la concentration continue à s'accroître en 2020, en atteignant son plus haut niveau depuis la libéralisation du marché en 2015 (Figure 30). La progression est de plus de 250 points entre 2019 et 2020, un tiers de celle observée il y a un an au moment de l'apparition du duopole. La hausse de la part des liaisons en exclusivité observée (section 1.1.6, page 20) est un facteur favorisant cette concentration.

Figure 30 – Indices de la concentration du marché SLO



Source : ART

¹⁸ La définition et la méthodologie sont exposées dans la partie Méthodologie à la fin du rapport.

1.3.3. Une baisse de la fréquentation assez bien répartie entre les composants domestiques et internationaux des services

Les lignes internationales, avec ou sans cabotage¹⁹ en France, ont également subi un fort recul de la fréquentation en 2020, qui s'explique essentiellement par les restrictions de circulation, notamment avec les pays frontaliers.

La fréquentation sur les lignes internationales assurant des liaisons en cabotage représente en 2020 *entre 2,2 et 2,8 millions de passagers* (4 millions de moins qu'en 2019), soit une baisse de plus de 58 % par rapport à 2019 (Tableau 3). Cette fréquentation se répartit comme suit :

- *de 0,9 à 1,1 million de passagers* voyageant sur des liaisons domestiques en cabotage (contre 2,5 à 2,7 millions en 2019) ;
- *de 1,4 à 1,7 million de passagers* voyageant sur des liaisons à origine ou destination internationale (contre 3,7 à 4,1 millions en 2019).

Sur l'ensemble du périmètre des liaisons SLO opérées au départ de la France par les opérateurs nationaux, ce sont donc *entre 4,8 et 6 millions de passagers* qui ont été transportés en 2020 (environ un tiers du niveau de 2019), parmi lesquels les voyageurs des lignes internationales (en cabotage ou non) représentent désormais 47 % de la fréquentation, contre 44 % en 2019.

La baisse est comparable (*entre -58 % et -68 %*) entre les différentes composantes de la fréquentation totale, en tenant compte également des passagers sur les liaisons internationales (liaisons purement domestiques, de cabotage ou internationales). On constate encore une fois la stabilité relative de la structure de la fréquentation malgré les bouleversements traversés par le secteur SLO en 2020.

Depuis l'ouverture du marché en août 2015, près de 35 millions de voyageurs ont été transportés par les autocars SLO sur les liaisons domestiques et en cabotage.

Tableau 3 – Fréquentation domestique et internationale 2019-2020 des opérateurs SLO

Fréquentation en millions de passagers transportés sur...	2020	2019	Poids de la fréquentation 2020	Poids de la fréquentation 2019
...liaisons domestiques (d)	[2,5 ; 3,2]	[7,9 ; 8,6]	53 %	56%
...liaisons de cabotage (c)	[0,9 ; 1,1]	[2,5 ; 2,7]	18 %	17,5%
Total de la fréquentation SLO sur liaisons domestiques (d+c)	[3,4 ; 4,3]	[10,3 ; 11,3]	71 %	73,5%
...liaisons internationales* (i)	[1,4 ; 1,7]	[3,7 ; 4,1]	29 %	26,5%
Total de la fréquentation SLO* (d+c+i)	[4,8 ; 6,0]	[14 ; 15,4]	100 %	100%
<i>dont fréquentation sur lignes internationales (c+i)</i>	<i>[2,2 ; 2,8]</i>	<i>[6,2 ; 6,8]</i>	<i>47 %</i>	<i>44%</i>

Note : La somme des composantes peut ne pas être égale au total en raison des écarts d'arrondis.

* La fréquentation sur les lignes internationales est évaluée sur le périmètre exclusif des opérateurs SLO ayant une activité internationale en 2020 et en 2019 et au moins une liaison domestique, à savoir BlaBlaBus et FlixBus en 2020 accompagnés par Eurolines/Isilines et Ouibus en 2019.

Source : ART

¹⁹ Une ligne internationale est dite en cabotage dès lors qu'elle contient au moins une liaison domestique.

1.4. La fréquentation des liaisons de 100 km ou moins également très impactée par la crise de Covid-19

En 2020, la fréquentation totale sur les seules liaisons de 100 km ou moins est comprise entre 21,6 et 26,6 millions de passagers.km, soit une baisse de 73 % à 79 % par rapport à l'année précédente. Elle aura représenté un peu plus de 2,2 % de la demande de SLO en 2020 (contre 2,6 % en 2019) et généré plus de 5 % des recettes totales (contre plus de 6 % en 2019). Ainsi, la rentabilité du segment des liaisons de 100 km ou moins s'est maintenue en 2020, en dépit de la crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19.

En 2020, entre 260 000 et 320 000 personnes ont voyagé sur les liaisons de 100 km ou moins (hors Migratour et Voyages Lucien Kunegel) (voir Figure 31). La fréquentation trimestrielle a atteint son niveau maximal au premier trimestre, qui concentre à lui seul 66 % de la fréquentation annuelle. Sur le reste de l'année, la fréquentation a été largement marquée par la crise sanitaire avec une diminution de 75,8 % sur le troisième trimestre par rapport au troisième trimestre de l'année précédente.

Figure 31 – Evolution du nombre de passagers transportés sur les liaisons de 100 km ou moins

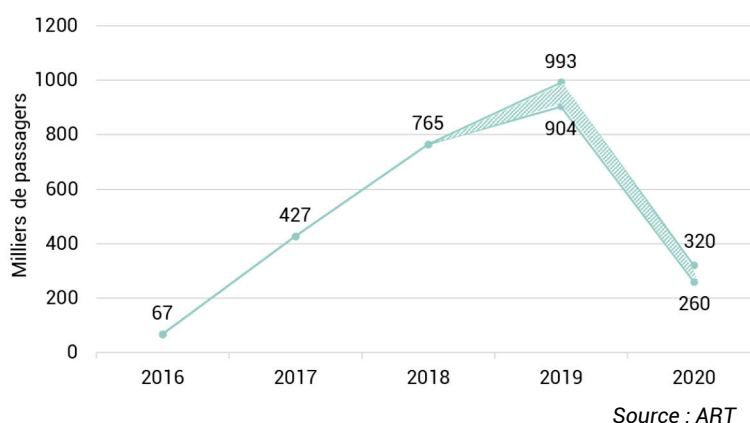
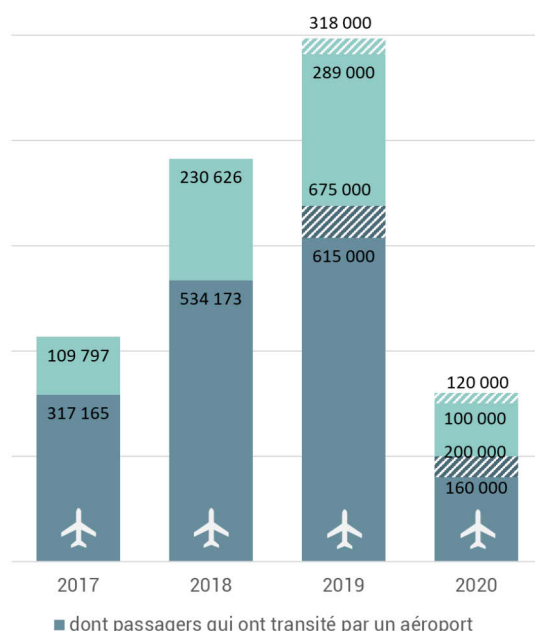


Figure 32 – Fréquentation des services SLO de 100 km ou moins en 2019



Source : ART

La distance moyenne parcourue par les passagers des SLO de 100 km ou moins a augmenté en 2020 pour s'établir à 83 km, contre 77 km l'année précédente.

En 2020, près de 65 % des passagers des SLO de 100 km ou moins ont transité par un aéroport, contre 68 % en 2019 (Figure 32). Le premier trimestre concentre 70 % de cette fréquentation et l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry à lui seul près de 95 % de cette affluence²⁰.

La répartition géographique de la demande de transport SLO de 100 km ou moins évolue lentement année après année (voir Figure 33).

Comme cela avait été relevé par l'Autorité dans son précédent rapport, la prépondérance de la région Auvergne-Rhône-Alpes en tant que région la plus fréquentée par des liaisons infrarégionales diminue au fil des ans au profit des régions Pays-de-la-Loire, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Grand Est.

NB : Le premier trimestre, qui concentre 66 % de la fréquentation en 2020, introduit un biais à considérer dans les résultats analysés ci-après.

²⁰ 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, la totalité des lignes qui desservent l'aéroport de Lyon en 2020 sont des services librement organisés.

En 2020, comme en 2019, les flux infrarégionaux concentrent près de 98 % de la fréquentation en passagers sur les liaisons de SLO de 100 km ou moins.

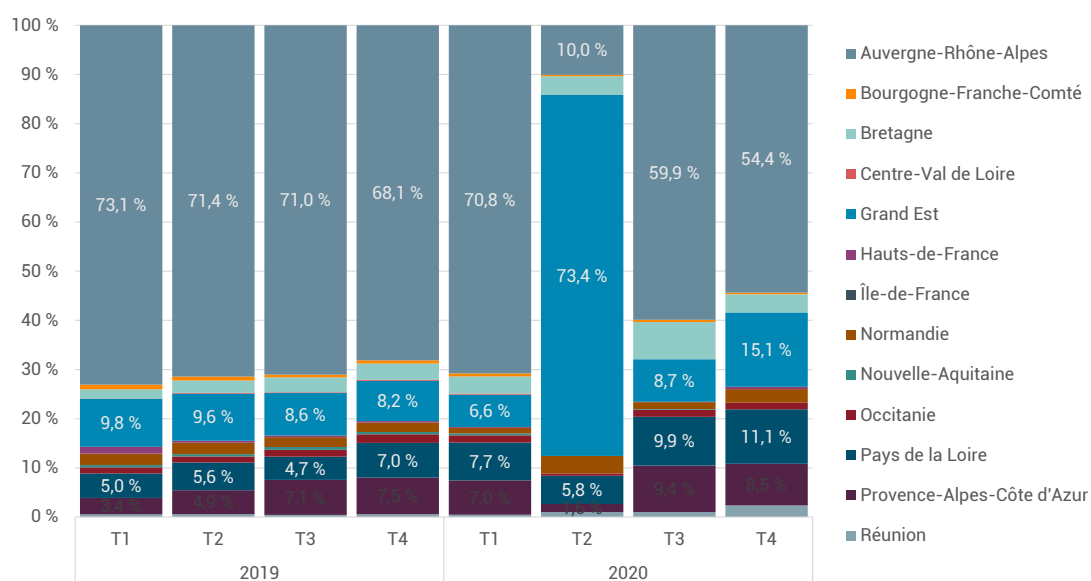
La région Auvergne-Rhône-Alpes conserve sa place prépondérante dans la fréquentation infrarégionale, du fait notamment du poids des liaisons vers l'Aéroport de Lyon Saint-Exupéry. Par ailleurs, 4 liaisons au sein de cette région figurent dans le top 10 des liaisons les plus fréquentées.

La très faible activité du secteur des transports interurbains par autocar pendant le deuxième trimestre 2020 engendre un effet loupe qui rend difficile l'interprétation des chiffres. À l'occasion du déconfinement (mai 2020), la région Grand Est a concentré plus de 73 % de la fréquentation des liaisons de 100 km ou moins : cet épiphénomène s'explique par une reprise très précoce des services opérés sur la liaison entre Nancy et la gare de Lorraine TGV.

La place de la région Auvergne-Rhône-Alpes dans le marché des SLO de 100 km ou moins (Figure 33) s'explique 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 2020, à l'instar des années précédentes.

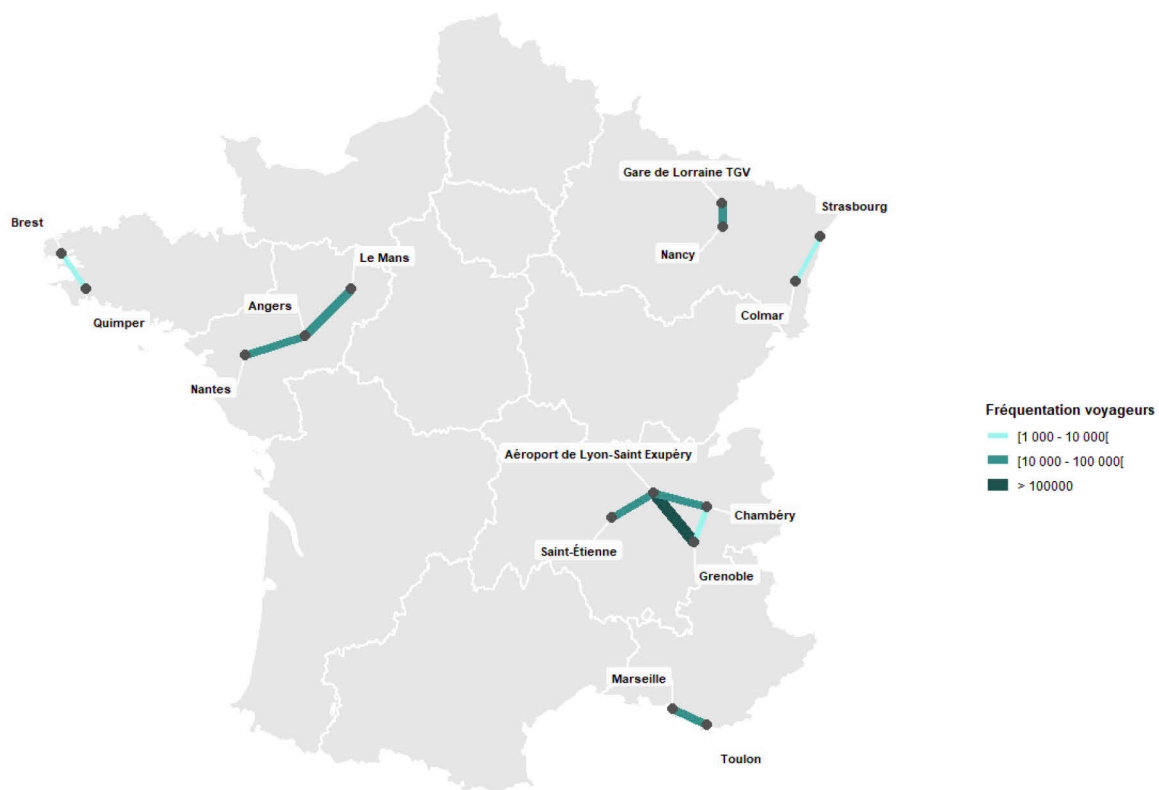
Les six autres liaisons présentes dans ce classement sont significativement moins fréquentées. Les liaisons Colmar – Strasbourg et Brest – Quimper font leur entrée dans ce classement, aux dépens des liaisons Aéroport de Marseille-Provence – Nîmes et Le Havre – Rouen, qui le quittent.

Figure 33 – Répartition régionale de la fréquentation des liaisons infrarégionales de 100 km ou moins en 2020



Source : ART

Figure 34– Carte du top 10 des liaisons de 100 km ou moins les plus fréquentées en 2020



Source : ART

1.5. Qualité de service améliorée en 2020

Les trajets autocars déprogrammés du fait de la pandémie (confinements, restrictions de déplacement, reprise partielle) peuvent être estimés à 190 000, pour une activité SLO en 2020 identique à 2019. Hormis ces déprogrammations, 563 trajets ont été annulés en 2020. Rapporté au nombre total de trajets programmés, de près de 115 000, cela fait un taux d'annulation de 0,5 % sur l'année 2020 (contre 0,6 % en 2018 et 0,8 % en 2019). À la différence des autres années, les lignes internationales sont moins concernées par la suppression de service, avec un taux d'annulation de 0,4 % contre 0,5 % pour les lignes domestiques (Figure 35).

Figure 35 – Taux d'annulation et de retard des lignes domestiques et internationales



* hors déprogrammations dues aux restrictions de déplacement liées à la crise sanitaire

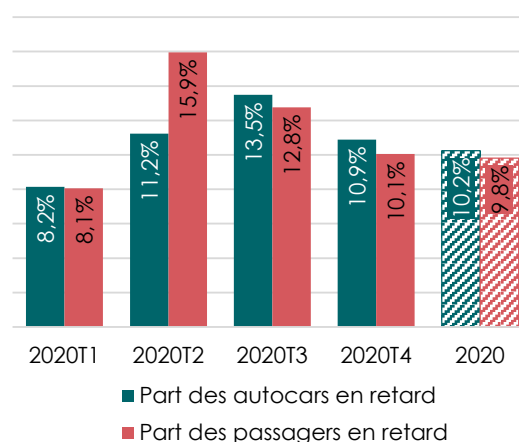
Source : ART

La ponctualité des autocars SLO s'est améliorée en 2020. Sur plus de 114 000 autocars ayant effectivement circulé, 10,2 % sont arrivés à leur terminus avec un retard de 15 minutes ou plus, soit 1,8 point de moins qu'en 2019. Cette amélioration est observée sur les lignes domestiques (9,7 % de trajets en retard en 2020 contre 11,7 % en 2019) ainsi que sur les lignes internationales (11,3 % en 2020 contre 13,3 % en 2019). Cette amélioration de la ponctualité en 2020 provient surtout du premier trimestre, dont le taux de retard atteint son niveau le plus bas depuis 2018. Comme en 2019, FlixBus accuse en 2020 un taux de retard supérieur à celui de BlaBlaBus (Annexe 11).

En comparaison avec le secteur ferroviaire, on peut noter également que le taux de retard au seuil de 15 minutes est de 15 % pour les trains internationaux et varie de 7 % à 12 % pour les trains domestiques comparables (TAGV et Intercités).

Le taux de retard peut également être calculé à partir de la part du nombre de passagers retardés dans la fréquentation totale. La part des voyageurs concernés par des retards de plus de 15 minutes (9,8 %) reste proche de la part des autocars retardés (10,2 %) et ce sur tous les trimestres, sauf au deuxième. Au total, plus de 13,1 millions de passagers.minutes ont été perdues en raison des retards sur le réseau d'autocars SLO en 2020.

Figure 36 – La part des autocars et des passagers en retard à l'arrivée en 2020



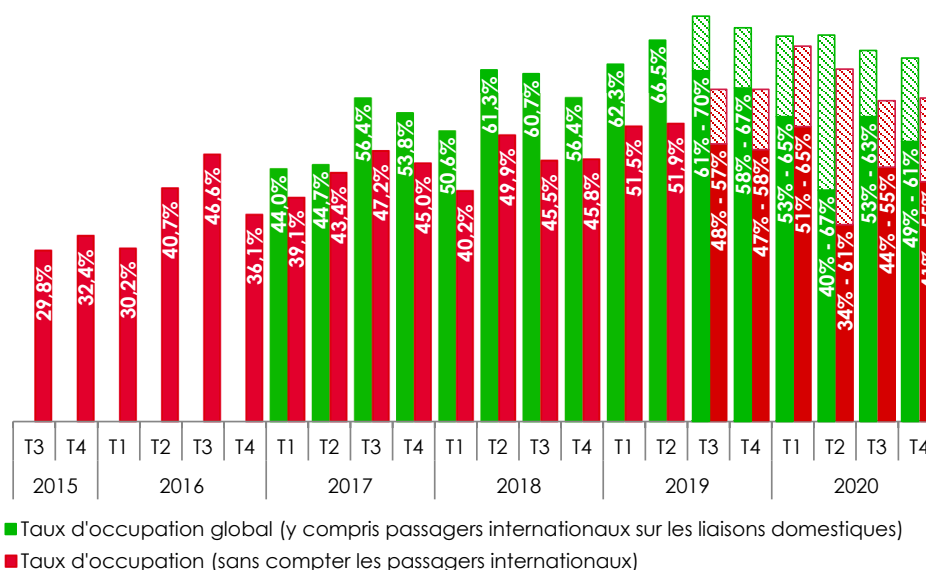
Source : ART

1.6. Résultats économiques

1.6.1. Des taux d'occupation qui restent élevés tout au long de l'année

Les opérateurs ont su adapter leur offre à la chute de la demande afin de maintenir le taux d'occupation des autocars à plus de 40 % en 2020. Même lors des périodes de sortie de confinement en juin et de reprise des restrictions en octobre, le taux d'occupation reste élevé. Il se situe *entre 53 % et 63 %* à la reprise estivale au troisième trimestre (Figure 37). La faible fréquentation due à la pandémie a donc eu un effet limité sur le taux d'occupation.

Figure 37 – Taux d'occupation moyen par autocar



Source : ART

1.6.2. Des recettes moyennes préservées

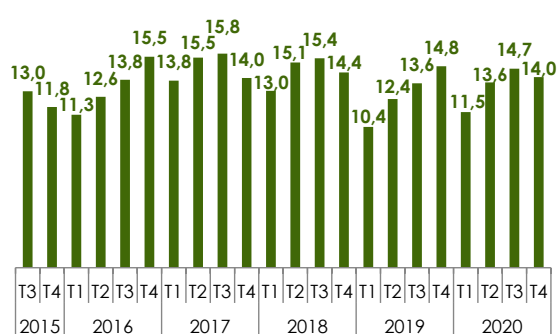
La recette moyenne aux 100 km en 2020 reste proche de celle de 2019, s'élevant à 4,5 euros par passager contre 4,6 euros il y a un an. L'évolution trimestrielle de la recette suit la tendance observée les années précédentes – au plus bas au premier trimestre puis en augmentation au cours de l'année – mais avec moins de variation, et ce malgré les perturbations qu'a rencontrées le secteur (Figure 38). L'année 2020 se termine avec un niveau de recette par passager aux 100 km de 4,9 euros, comparable à l'année 2018. L'adaptation de l'offre des opérateurs semble avoir maintenu la stabilité des prix. La recette moyenne par passager atteint 12,8 euros en 2020, en légère baisse (-2 %) sur un an (Figure 39).

Figure 38 – Recette par passager aux 100 km (en euros HT)



Source : ART

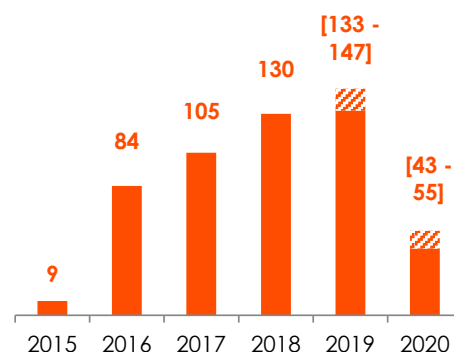
Figure 39 – Recette moyenne par passager (en euros HT)



Source : ART

Même si le recette moyenne par passager reste stable, la fréquentation qui s'effondre explique une chute d'au moins 63 % du chiffre d'affaires 2020 de l'ensemble des opérateurs par rapport à 2019. Le chiffre d'affaires des SLO est ainsi compris entre 43 et 55 millions d'euros en 2020 (Figure 40). La baisse concomitante des autocars.km de 66 % devrait permettre aux opérateurs, d'une manière globale, de maintenir la couverture des coûts d'exploitation par les recettes à un niveau proche de 2019. La situation des sous-traitants qui doivent assumer une partie des coûts fixes (notamment les charges d'amortissement ou de location des autocars utilisés pour réaliser des services SLO) est difficile comme en atteste la sortie du marché d'un certain nombre d'entre eux (voir encadré ci-dessous).

Figure 40 – Chiffre d'affaires annuel des SLO (en millions d'euros HT)



Source : ART

La perte de chiffre d'affaire du secteur du transport par autocar dans son ensemble est comparable (en baisse de 70 % par rapport à 2019) selon le dernier rapport d'activité de la Fédération nationale des transports de voyageurs²¹.

Un peu plus de la moitié du chiffre d'affaires annuel est réalisé au premier trimestre où les résultats économiques sont comparables à la même période de 2019.

Covid-19 : les opérateurs SLO très pessimistes sur la pérennité de leur activité si l'état d'urgence sanitaire devait être prolongé au-delà de l'été 2021

En février 2021, l'Autorité a réalisé un sondage auprès des opérateurs de services librement organisés, afin de compléter sa perception de l'impact de la crise sanitaire sur le secteur. Ce sondage révèle en particulier que les entreprises sous-traitantes des SLO sont confrontées à une situation très difficile qui menace la pérennité de leur activité.

En 2020, le nombre de sous-traitants auxquels les opérateurs de transport par autocar ont eu recours est en baisse de 8 à 13 % par rapport à l'année précédente. Depuis le 15 mars 2020, 2 à 4 % des sous-traitants ont déjà cessé leur activité quand 5 à 10 % d'entre eux ont souhaité mettre un terme à leur collaboration avec les opérateurs. Ces derniers sont par ailleurs très pessimistes sur la pérennité de leur activité si l'état d'urgence sanitaire en vigueur depuis le 23 mars 2020 devait être prolongé au-delà de l'été 2021. Au moment de l'enquête, il n'était pas exclu que d'autres contrats soient rompus d'ici la fin du premier semestre 2021.

Le secteur a largement eu recours aux aides gouvernementales mises en place depuis le début de la crise sanitaire (chômage partiel, fonds de solidarité, report et annulation des cotisations, ou encore prêt garanti par l'État). L'efficacité de ces aides reste néanmoins tributaire, d'une part, de leur maintien durant la période qui suivra la sortie de l'état d'urgence sanitaire et ce, jusqu'à ce que la demande et la situation sanitaire permettent à nouveau de déployer le réseau et, d'autre part, de la part de coûts, notamment de coûts fixes, qu'elles permettent aux entreprises de financer en l'absence de revenus. Elle dépendra ainsi de la durée de la crise et de l'intensité de la reprise. Dans le dernier rapport d'activité de la Fédération nationale des transports de voyageurs, Jean-Sébastien Barrault son président indique « Il est trop tôt pour dresser un bilan de ce choc sans précédent. Cela d'autant plus que nous n'avons pas encore de réelles perspectives de reprise [...] Même si le nombre de faillites reste limité à ce stade, je crains que le phénomène ne s'amplifie en 2021. »²¹.

²¹ Rapport d'activité 2020-2021 de la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV) : https://mcusercontent.com/7b624fb35058dabe05c002bdc/files/82df3f0e-cba3-b3e9-d484-58f2b1b4d660/RapportdActivite_FNTV_2020_2021.pdf

Face aux conditions exceptionnelles de la crise, les opérateurs ont dû ajuster leur activité en se concentrant sur les liaisons entre les grandes villes françaises, notamment celles desservant Paris, pour lesquelles la demande est très dynamique²². Dans ce contexte, FlixBus a repris son activité mi-décembre 2020 en annonçant rouvrir 30 % de ses dessertes habituelles²³. Ainsi, en janvier 2021, environ 20 % des circulations opérées un an plus tôt étaient assurées par l'opérateur, avant qu'il n'interrompe de nouveau l'exploitation de ses liaisons en avril 2021 à la mise en place de restrictions nationales de déplacements²⁴, et ce jusqu'au 7 mai²⁵. Les autocars de Blablacar n'ont quant à eux repris leur activité que le 12 mai 2021²⁶.

En février 2021, les deux opérateurs disposant d'un réseau national espéraient par ailleurs desservir, dès le printemps 2021, entre 50 % et 60 % des 260 villes proposées dans l'offre 2019¹², et envisageaient la reprise d'au moins 75 % des liaisons du réseau d'ici la fin de l'année, dans l'hypothèse d'une sortie de l'état d'urgence sanitaire à l'été 2021.

Concernant la demande, si les opérateurs misent sur l'attrait du voyage pour les usagers, qui ne semble pas avoir faibli durant l'été 2020, ils n'imaginent pas atteindre un niveau supérieur à celui de 2019, en particulier si l'état d'urgence sanitaire devait se prolonger après l'été 2021.

Différentes annonces sur des offres promotionnelles ont été faites par les opérateurs, notamment BlaBlaCar qui promet, pour la reprise de son activité, « des voyages à petits prix »^{27,28}.

Cependant, malgré l'attractivité des transports à bas coût en période de crise, le secteur des autocars SLO pourrait pâtir des offres avantageuses proposées pour la reprise par d'autres modes de transport. À titre d'exemple, la SNCF envisage de proposer des liaisons radiales longue distance à petit prix (Paris-Marseille, Paris-Nantes, Paris-Bordeaux, etc.) assurées par des trains Corail²⁹. Elle a aussi mis en vente 5 millions de billets à moins de 40€ pour le printemps et l'été 2021³⁰.

²² Les « cars Macron » en difficulté, BlaBlaBus délocalise au Maroc. (2021, 12 février). Mediapart. <https://www.mediapart.fr/journal/economie/120221/les-cars-macron-en-difficulte-BlaBlaBus-delocalise-au-maroc>

²³ BlaBlaCar et FlixBus croient au redémarrage des « cars Macron ». (2021, 15 mars). Le Figaro. <https://www.lefigaro.fr/societes/blablacar-et-FlixBus-croient-au-redemarrage-des-cars-macron-20210315>

²⁴ À l'arrêt, FlixBus compte sur le vaccin pour redémarrer. (2021, 4 avril). Le Figaro. <https://www.lefigaro.fr/societes/a-l-arret-FlixBus-compte-sur-le-vaccin-pour-redemarrer-20210404>

²⁵ France : réouverture de nos lignes intérieures le 7/05. Site officiel FlixBus. <https://www.FlixBus.fr/informations-reseau-et-securite>

²⁶ Transport : la reprise des bus Blablacar reportée à cause du confinement. (2021, 22 mars). L'Echo Touristique. <https://www.lechotouristique.com/article/transport-le-depart-des-bus-blablacar-reportee-a-cause-du-confinement>

²⁷ Les BlaBlaBus, devenus BlaBlaCar, reprennent la route fin mars. (2021, 15 mars). Challenges. <https://www.challenges.fr/entreprise/blablacar-les-BlaBlaBus-changent-de-nom-et-reprennent-la-route-fin-mars-755711>

²⁸ BlaBlaCar relance ses lignes de bus et épingle la SNCF pour son comparateur de mobilité. (2021, 17 mars). Le Parisien. <https://www.leparisien.fr/economie/consommation/blablacar-relance-ses-lignes-de-bus-et-epingle-le-comparateur-de-mobilite-de-la-sncf-17-03-2021-8428882.php>

²⁹ Bientôt des billets de train à prix cassés ? (2021, 3 mars). Économie Matin. <http://www.economiematin.fr/news-bientot-des-billets-de-train-a-prix-casses>

³⁰ 5 millions de billets à 39€ maximum Pour vos week-ends de printemps et vos vacances d'été. Site officiel SNCF. <https://www.sncf.com/fr/offres-voyageurs/voyager-en-train/bon-plan-petits-prix-mai-aout>

1.7. Bilan social et environnemental du secteur

En 2020, on dénombre 163 entreprises partenaires des opérateurs SLO, dont 130 françaises (80 %).

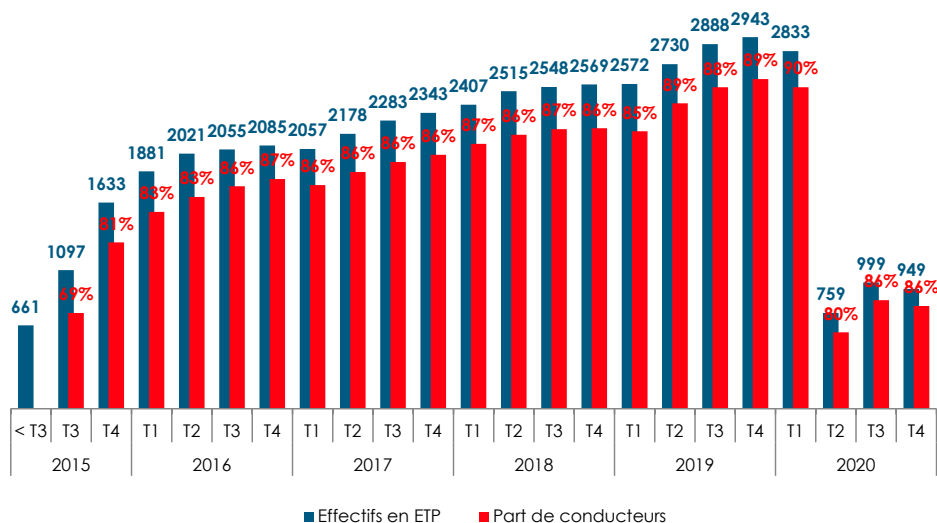
Dans le cadre des activités réduites, l'effectif global du secteur d'autocars SLO des trois derniers trimestres 2020 ne s'élève qu'à environ un tiers des niveaux d'il y a un an. L'année 2020 se conclut avec un effectif en équivalents temps plein (ETP) de 949 employés, dont 86 % de conducteurs (Figure 41).

Le parc d'autocars utilisé par les services librement organisés est de 212 véhicules au quatrième trimestre 2020, équivalent également à un tiers du chiffre de 2019. Tous ces véhicules sont à la norme Euro VI, contre 98 % en 2019 et seulement 83 % en 2016.

Si les mesures relatives à l'emploi (comme le chômage partiel) ont pu être utilisées indistinctement par les plateformes et leurs sous-traitants, ces derniers supportent normalement seuls les charges d'amortissement ou de location des autocars utilisés pour réaliser des services SLO. En 2020, même si les opérateurs de SLO ont pu mettre en œuvre des dispositifs permettant de compenser une partie de ces charges auprès de leurs sous-traitants, ceux-ci restent dans une situation difficile du fait d'une activité réduite voire inexistante sur tout le périmètre de leurs activités, y compris les transports conventionnés et les transports touristiques.

Dans le dernier rapport d'activité de la Fédération nationale des transports de voyageurs, Jean-Sébastien Barrault son président indique que « *La fréquentation du transport collectif conventionné avec les collectivités enregistre une baisse d'environ 30 %, le trafic ayant été totalement stoppé lors du premier confinement du printemps 2020. S'agissant du transport occasionnel et touristique, la perte d'activité atteint 80 %.* »³¹

Figure 41 – Évolution des effectifs (ETP) employés
(dont conducteurs, emplois directs et en sous-traitance)



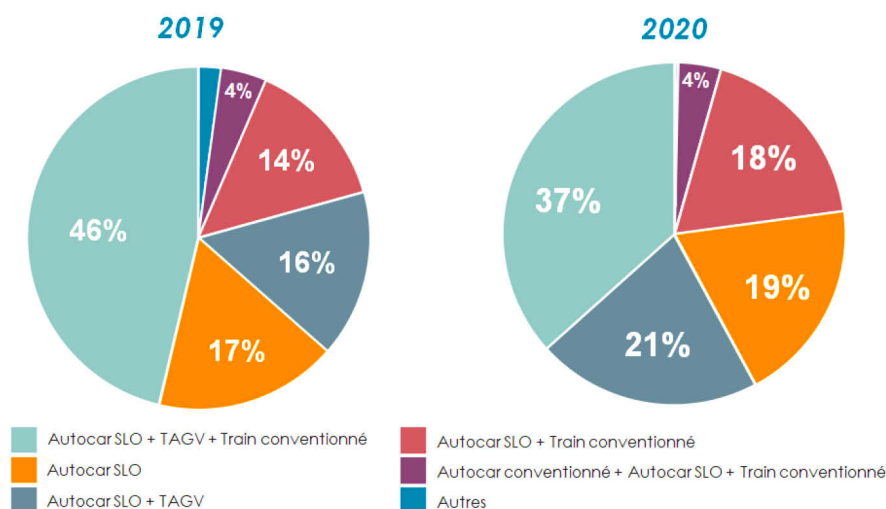
Source : ART

³¹ Rapport d'activité 2020-2021 de la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV) : https://mcusercontent.com/7b624fb35058dabe05c002bdc/files/82df3f0e-cba3-b3e9-d484-58f2b1b4d660/RapportdActivite_FNTV_2020_2021.pdf

1.8. Analyse de la complémentarité régionale des transports de voyageurs³²

Le train TER (train conventionné) est l'alternative aux services d'autocar librement organisés (SLO) la plus souvent disponible. En 2020, 88 % des passagers.km transportés par les cars SLO l'ont été sur des liaisons également réalisables en train conventionné, en particulier en train TER.

Figure 42 – Répartition des passagers.km d'autocars SLO suivant les alternatives modales disponibles

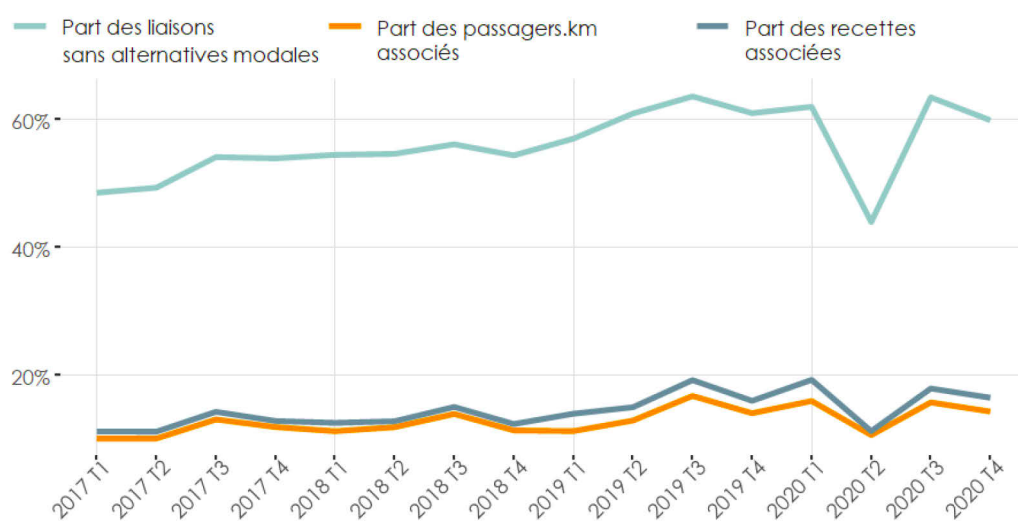


Périmètre : Passagers domestiques des services d'autocars librement organisés (SLO). La comparaison est limitée aux modes ferroviaires et aériens. Source : ART.

Note de lecture : En 2019, 62 % des passagers.km d'autocars SLO ont été réalisés sur des liaisons présentant une alternative directe en train à grande vitesse (TAGV) et/ou en train conventionné (TER et/ou Intercités).

Sur les 4 dernières années, l'offre et la fréquentation des cars SLO tend à se différencier des modes de transport ferroviaire. En 2020, 19 % des passagers.km en autocars SLO ont voyagé sur des liaisons sans aucune alternative ferroviaire, contre 17 % en 2019, 16 % en 2018 et seulement 14 % en 2017. La part des recettes réalisées sur ces liaisons a augmenté plus rapidement encore, atteignant 18 % en 2020 (+6 pp depuis 2017).

Figure 43 – Part des liaisons d'autocars SLO sans alternative modale et de la fréquentation associée



Périmètre : Offre et fréquentation domestiques des services d'autocars librement organisés (SLO). La comparaison est limitée aux modes ferroviaires et aériens.

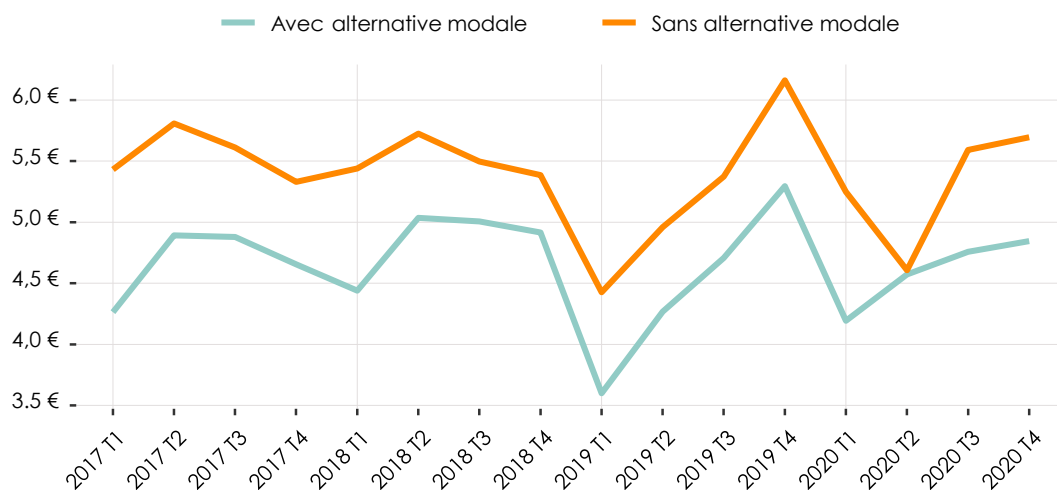
Note de lecture : Au 4^{ème} trimestre 2020, 60 % des liaisons d'autocars SLO n'ont pas d'alternative directe ferroviaire ou aérienne.

³² Les précautions de lecture sont à retrouver dans la partie Méthodologie à la fin du rapport

Depuis 2019, le marché du transport en autocars SLO est en situation de duopole : seuls deux entreprises opèrent au niveau national, une situation qui pourrait engendrer une moindre concurrence. Dans ce contexte, la présence d'une ou plusieurs alternatives modales joue un rôle important dans la formation des prix. Il faut cependant tenir compte du contexte particulier de l'année 2020 avec des reprises différenciées et parfois partielles des modes concurrents, qui ont pu jouer un rôle dans cette diminution relative de la part des offres en compétition modale. Cependant, ce constat rejoint celui concernant la moindre part de liaisons en concurrence entre les deux opérateurs nationaux. L'Autorité s'attachera à observer ces deux indicateurs (concurrence intra-modale et intermodale) lors des prochains trimestres.

Entre 2017 et 2020, la recette moyenne par passager aux 100 kilomètres est relativement volatile suivant les trimestres, mais ne présente pas de tendance marquée, ni à la hausse ni à la baisse. La différence entre la recette moyenne issue des liaisons avec et sans alternatives ferroviaires n'évolue pas durant cette période, mais montre bien l'impact favorable sur les prix d'une alternative modale.

Figure 44 – Recette moyenne sur les liaisons avec et sans alternative modale
(en euros HT par passager aux 100km)



Source : ART

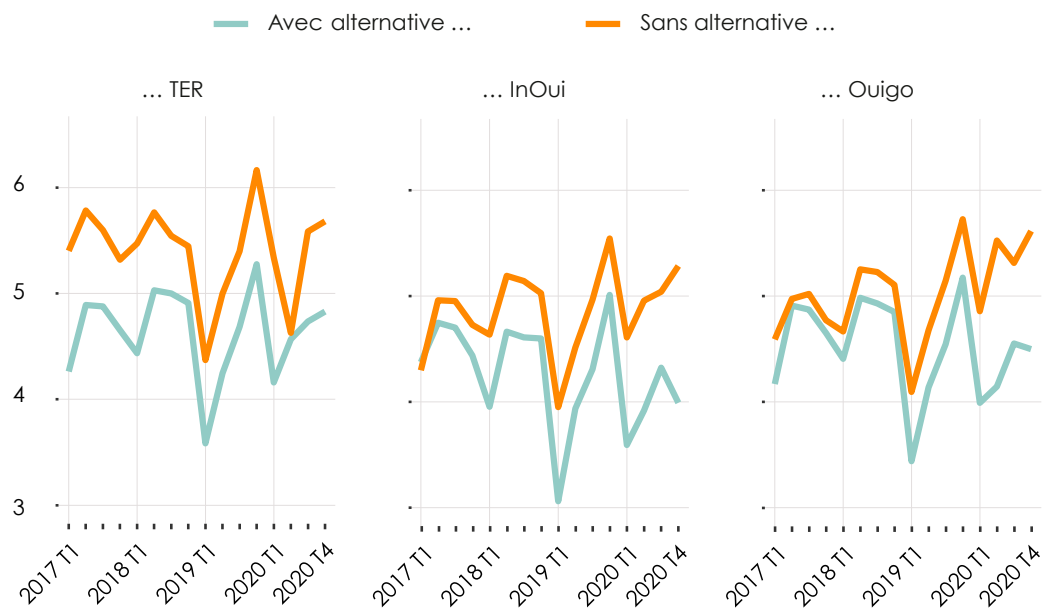
Périmètre : Fréquentation domestique des services d'autocars librement organisés (SLO). La comparaison est limitée aux modes ferroviaires et aériens.

Note de lecture : Au 4^{ème} trimestre 2020, la recette moyenne par passager aux 100 kilomètres est de 5,7 € sur les liaisons sans alternative directe ferroviaire ou aérienne, et de 4,8 € sur les liaisons avec une alternative modale.

La distinction des services TER et des services de train à grande vitesse (TAGV) montre des évolutions différentes en fonction du type de service alternatif.

La présence d'un service ferroviaire, notamment à grande vitesse, en parallèle des services d'autocars librement organisés semble garantir une pression concurrentielle suffisante pour plafonner les prix. La recette moyenne des autocars SLO sur les liaisons également opérées par des services TAGV diminue de 45 centimes par passager aux 100 km entre 2017 et 2020, tandis que celle des autres liaisons augmente de 27 centimes par passager aux 100 km pour la même période.

**Figure 45 – Recette moyenne sur les liaisons avec et sans alternative modale
(en euros HT par passager aux 100 km), suivant le mode de transport considéré**



Source : ART

Périmètre : Fréquentation domestique des services d'autocars librement organisés (SLO). La comparaison est limitée aux modes ferroviaires et aériens.

Note de lecture : Au 4ème trimestre 2020, la recette moyenne par passager aux 100 kilomètres est de 4,5 € sur les liaisons également opérées par un service Ouigo, et de 5,7 € sur les autres liaisons d'autocars SLO.

2. GARES ROUTIÈRES : CARACTÉRISER LES AMÉNAGEMENTS ROUTIERS POUR IDENTIFIER CEUX D'INTÉRÊT SUPÉRIEUR POUR LES SLO

Les quelque 65 000 aménagements routiers desservis par des transports conventionnés de transport interurbain en 2019 forment un réseau qui permet de relier les zones les moins peuplées du territoire aux agglomérations, les zones rurales accueillant la moitié d'entre eux.

En 2020, 378 aménagements routiers ont été desservis par les SLO, principalement dans des aménagements à haute qualité de service situés dans les zones à plus forte densité de population. Du fait de l'arrêt quasi-total de l'activité SLO durant le premier confinement, la desserte des aménagements routiers par ces services a été quasi inexistante entre la fin du mois de mars et le début de l'été 2020. En conséquence, les mouvements d'autocar par aménagement sont en baisse de 54 % par rapport à 2019, avec une concentration des dessertes dans les zones urbaines encore plus marquée qu'à l'accoutumée.

Au 31 décembre 2020, le registre public des aménagements de transport routier recensait 316 inscriptions. Ayant identifié que 363 aménagements desservis par les SLO entre 2018 et 2020 ne sont pas encore inscrits au registre, l'Autorité a adopté, en 2020, une stratégie qui permet de concentrer son action sur l'inscription au registre des aménagements d'intérêt supérieur pour les SLO.

Dans le cadre du développement de sa stratégie de régulation, l'Autorité s'est attachée en 2020 à engager les travaux visant à formaliser des critères de priorisation de son action en matière de contrôle des règles d'accès aux aménagements de transport routier.

2.1. Mieux connaître les aménagements de transport routier interurbain pour mieux caractériser ceux d'intérêt supérieur pour les SLO

2.1.1. Si les aménagements de transport routier maillent le territoire, ceux offrant le plus haut niveau de service se concentrent dans les zones de plus forte densité de population

L'Autorité a dressé un panorama de l'ensemble des aménagements de transport routier interurbain, y compris ceux desservis uniquement par des services conventionnés. Au total, elle estime qu'il existe 65 000 aménagements situés sur le territoire métropolitain et desservis par les services conventionnés de transport interurbain³³. Les points d'arrêt desservis en 2019 forment un réseau sur l'ensemble du territoire, qui permet de relier les zones les moins peuplées aux agglomérations.

L'offre est cependant inégalement répartie entre le milieu rural et les zones urbanisées. Certes, en volume, les territoires ruraux accueillent la moitié de ces aménagements. Néanmoins la densité d'aménagements y est bien plus faible : il y a 6 fois plus d'aménagements par commune dans les unités urbaines de plus 200 000 habitants que dans les communes rurales (1,1 aménagement par commune contre 6,7). Les zones de plus forte densité de population concentrent par ailleurs la majorité des aménagements de grande taille, c'est-à-dire les haltes routières, les arrêts sur parc de stationnement et les gares routières (voir typologie en figure 46). Au contraire, près de 99 % des aménagements en milieu rural sont de simples arrêts routiers situés en bordure de chaussée.

Si le nombre moyen d'autocars desservant quotidiennement un aménagement croît avec l'urbanisation, l'offre de services ramenée au nombre d'habitants est plus forte en zone rurale. Ainsi, lorsqu'on s'affranchit du nombre d'habitants concernés, on observe qu'en moyenne, 3 autocars desservent chaque jour un aménagement situé en milieu rural, quant la desserte s'élève à 11 autocars par aménagement et par jour pour les unités urbaines de 200 000 habitants ou plus. A contrario, en tenant compte de la densité de population, on observe que le nombre de mouvements d'autocars par habitant est deux fois plus élevé en zone rurale que dans les zones les plus urbanisées (voir figure 49).

³³ Les réseaux de services conventionnés de transport interurbain se partagent entre réseaux très denses et réseaux réduits à quelques lignes (Aube, Marne, Lot-et-Garonne par exemple), la Haute-Marne ne dispose d'aucun transport de voyageurs (seulement du scolaire) et l'Île-de-France n'est pas représentée du fait de sa densité.

Figure 46 – Typologie des aménagements de transport routier (Source ART)

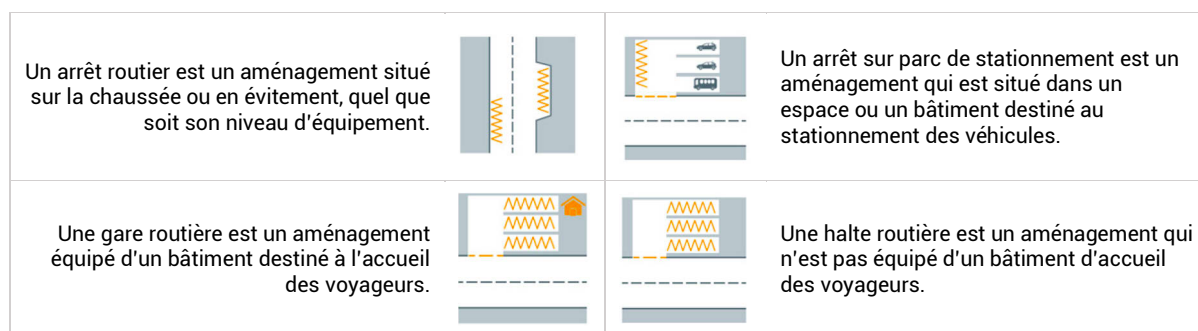
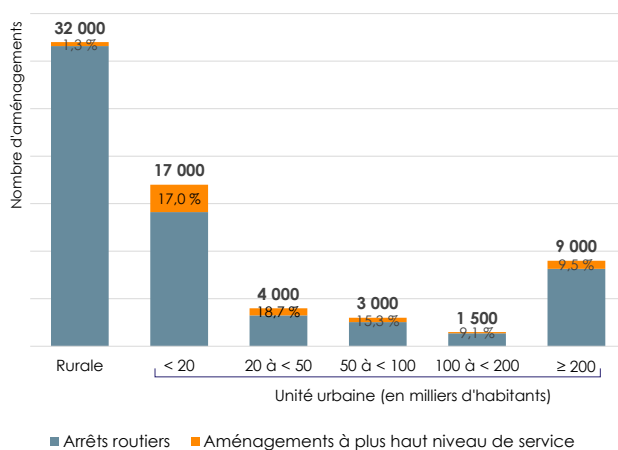
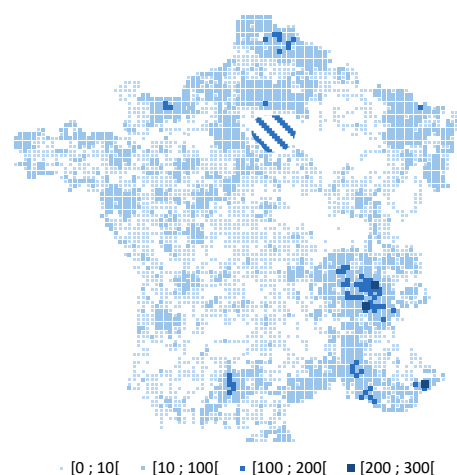


Figure 47 – Répartition des aménagements selon la densité de population – services conventionnés interurbains hors TER – 2019



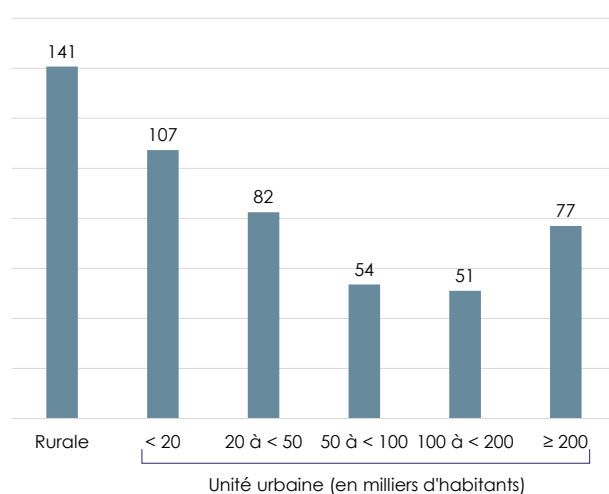
Source : ART

Figure 48 – Densité des aménagements (pixel de 100 km²) – Services conventionnés interurbains hors TER – 2019



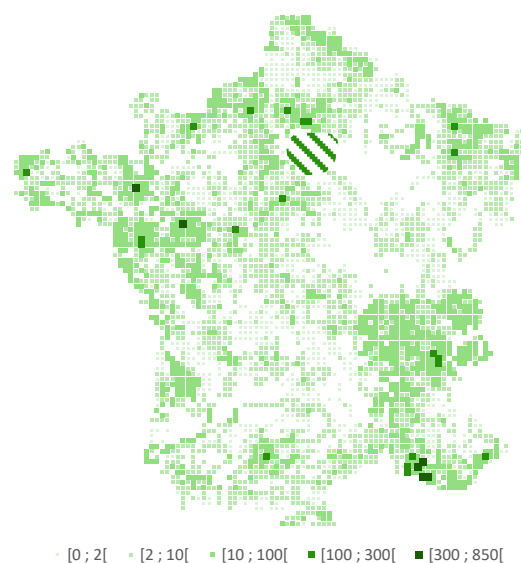
Source : ART

Figure 49 – Nombre d'autocars par jour pour 10 000 habitants selon la densité de population – services conventionnés interurbains hors TER – 2019



Source : ART

Figure 50 – Nombre d'autocars par jour et par aménagement – Services conventionnés interurbains hors TER – 2019



Source : ART

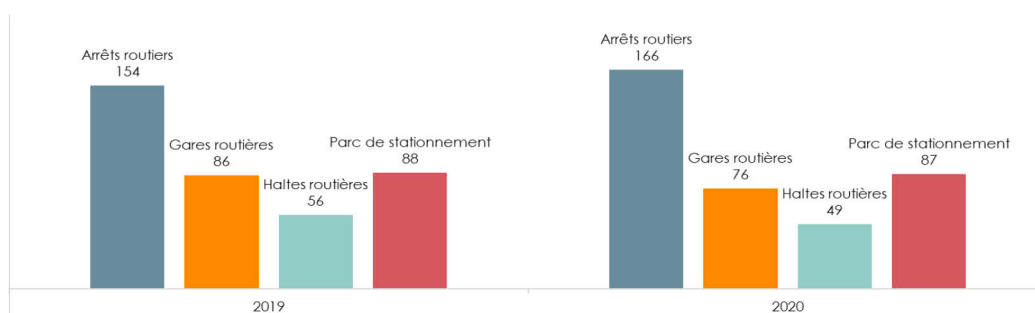
2.1.2. Les aménagements de transport routier desservis par les SLO en 2020

Les SLO ne desservent qu'une petite proportion des points d'arrêt de transport interurbain du panorama dressé par l'Autorité. En 2020, sur les 65 000 aménagements de transports interurbains, 378 ont été desservis par les SLO sur 275 communes. Il s'agit majoritairement d'aménagements à haute qualité de service situés en zone urbaine ou en proche périphérie.

La crise sanitaire n'a pas eu un impact notable sur les aménagements routiers desservis par les SLO en 2020

En dépit des perturbations de l'activité en 2020, le nombre d'aménagements desservis a peu diminué par rapport à 2019 passant de 384 à 378. Cela s'explique, en partie, par une activité des opérateurs de SLO au premier trimestre comparable à celle du T1 2019. Si les aménagements les plus desservis restent ceux qui offrent un haut niveau de service (56 % des aménagements desservis contre 60 % en 2019), il n'en demeure pas moins que les SLO desservent également de nombreux arrêts routiers, notamment en raison de leur situation périphérique et des possibilités de connexion au centre-ville qu'offrent les transports en commun (Figure 51).

Figure 51 – Typologie des aménagements desservis par les SLO en 2019 et 2020

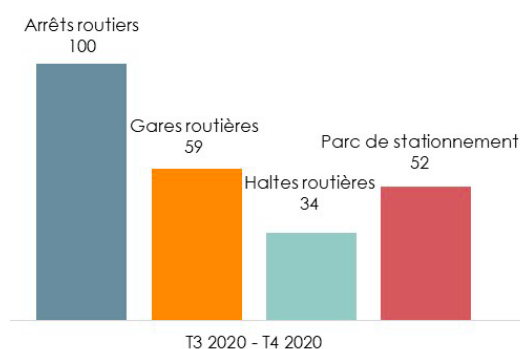


Source : ART

Derrière le résultat annuel se cache des disparités importantes : du fait de l'arrêt quasi-total de l'activité SLO durant le premier confinement, la desserte des aménagements routiers par ces services a été quasi inexistante entre la fin du mois de mars et le début de l'été 2020.

Néanmoins, pendant le second semestre 2020, les autocars SLO ont desservi 245 aménagements de transport routier, contre 378 pour l'ensemble de l'année. Les effets des restrictions de déplacement sont estompés par la saisonnalité de la desserte : le nombre de communes desservies (et, partant, le nombre d'aménagements) atteint habituellement son plus haut niveau au troisième trimestre.

Figure 52 – Typologie des aménagements desservis par les SLO du T2 au T4 2020



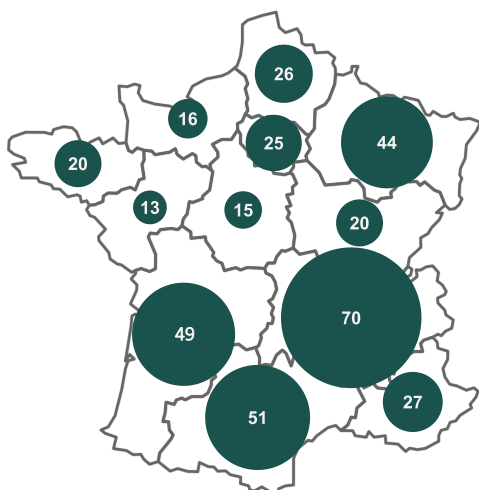
Source : ART

La répartition géographique des aménagements n'évolue pas, avec une majorité située dans des zones de plus forte densité

Malgré la légère baisse du nombre des aménagements de transport routier desservis par les SLO en 2020, la répartition régionale de ces 378 points d'arrêts est proche de celle de 2019. Les régions Auvergne-Rhône-Alpes, Occitanie et Nouvelle-Aquitaine regroupent respectivement 18,5 % (4 arrêts de moins par rapport à 2019), 13,5 % (12 arrêts de plus par rapport à 2019) et 13,2 % (3 arrêts de moins par rapport à 2019) des aménagements desservis en 2020 par un service librement organisé. Deux aménagements desservis par des SLO se trouvent à La Réunion.

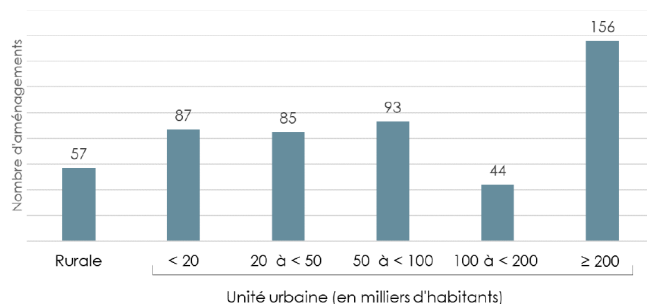
Par ailleurs, les aménagements situés dans les zones de plus forte densité de population sont les plus desservis par les SLO. Ainsi, entre 2018 et 2020, la majorité des arrêts desservis se trouvent dans une zone où la densité urbaine est supérieure à 50 000 habitants, dont plus de la moitié dans une unité urbaine où la densité urbaine est supérieure à 200 000 habitants. Moins de 11 % des aménagements routiers desservis par les SLO se trouvent en zone rurale. Enfin, il apparaît que les aménagements situés dans les zones à plus forte densité de population sont les plus desservis par les SLO.

Figure 53 – Répartition régionale des aménagements desservis par les SLO en 2020



Source : ART

Figure 54 – Répartition des aménagements desservis par des SLO entre 2018 et 2020 selon la densité urbaine



Source : ART

Si le nombre d'aménagements desservis est resté stable en 2020, les mouvements par aménagement se sont effondrés, avec une baisse de 65 % par rapport à l'année précédente.

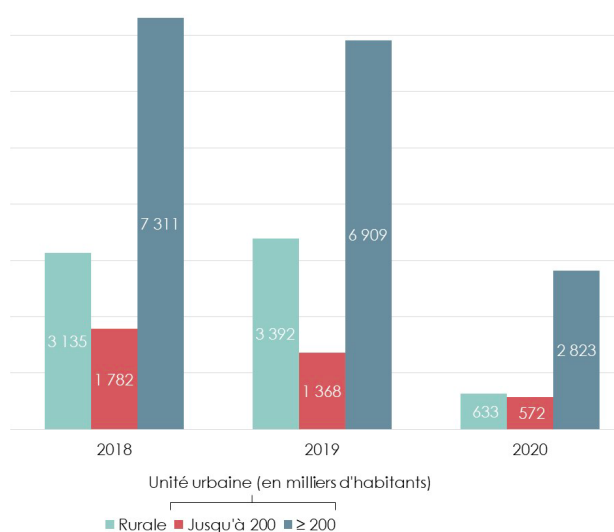
En effet, en 2019, 1,2 million de mouvements d'autocars SLO avaient permis la desserte de 384 aménagements, avec un trafic annuel moyen s'élevant à 3 200 mouvements par aménagement³⁴. En 2020, 0,5 million de mouvements sont comptabilisés pour un trafic moyen de 1 200 mouvements par aménagement. Sur le second semestre, lors de la reprise de l'activité des SLO, le trafic moyen s'établit à 900 mouvements par aménagement.

En 2020, les zones urbaines concentrent la majorité des mouvements des autocars SLO. Plus de 65,7 % des mouvements ont eu lieu dans des unités urbaines de plus de 200 000 habitants (contre 66,4 % en 2019 et 64,5 % en 2018). La crise sanitaire a moins touché les aménagements dans les zones denses. Le nombre de mouvements par aménagement a ainsi diminué de 81 % en milieu rural contre moins de 60 % dans les unités urbaines de plus de 200 000 habitants (Figure 55).

L'Autorité a dressé, dans son précédent rapport, la liste des 5 unités urbaines les plus fréquentées par les SLO en 2019 : il s'agissait de Paris, Lyon, Grenoble, Marseille et Lille. En 2020, le classement a peu évolué : l'unité urbaine de Toulouse devient la cinquième unité urbaine la plus fréquentée au détriment de l'unité urbaine de Lille (Figure 57).

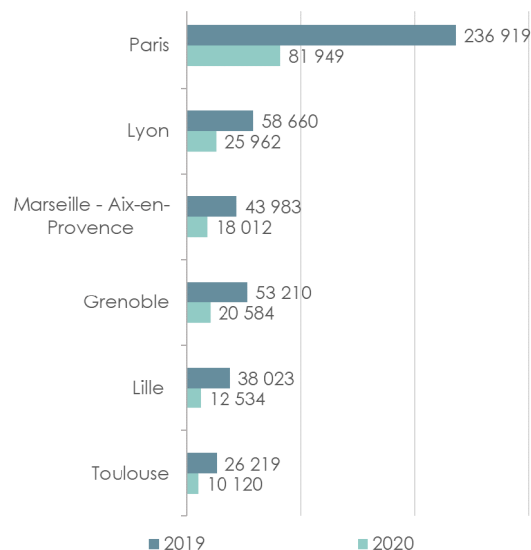
³⁴ Erratum : Le rapport annuel sur le marché du transport par autocar et sur les gares routières en France en 2019, publié en juillet 2020, indique par erreur que le nombre de mouvements d'autocars SLO s'élevait à 1,4 million, avec un trafic annuel moyen s'élevant à 3 700 mouvements par aménagement.

Figure 55 – Dynamique de croissance en mouvements d'autocars SLO par aménagement routier et par an selon la densité de population



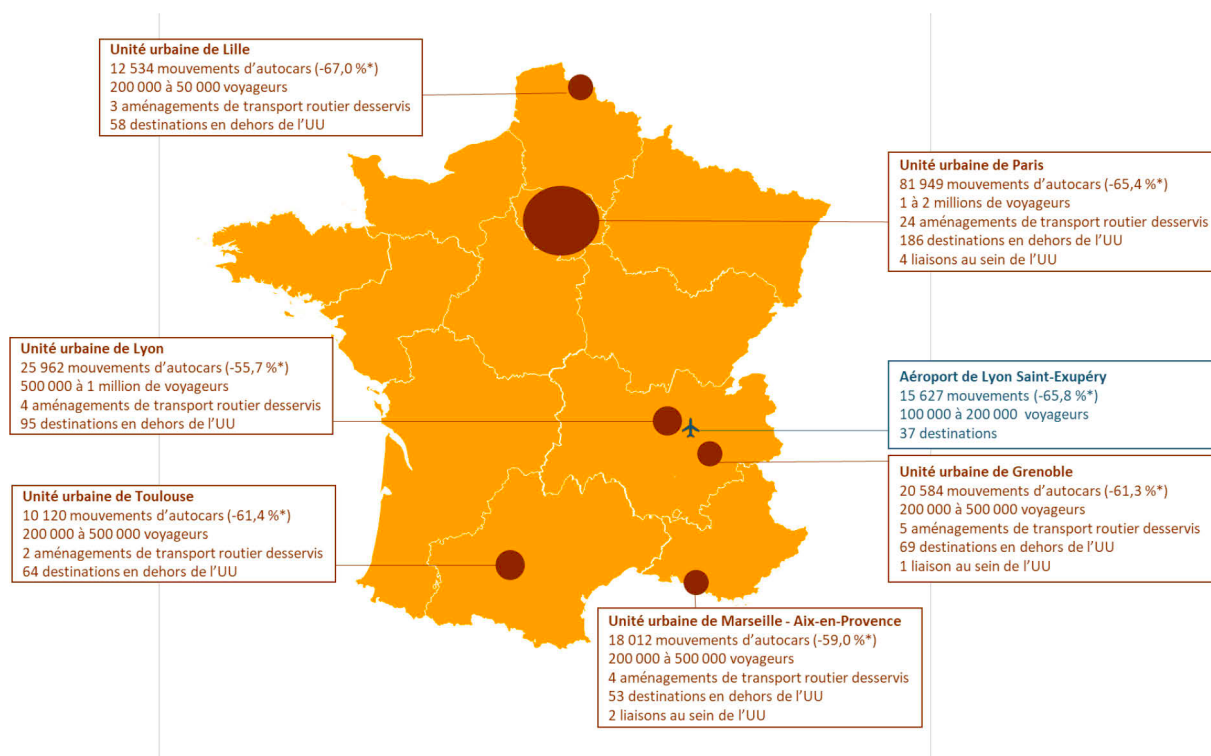
Source : ART

Figure 56 – Mouvements d'autocars SLO dans les 5 unités urbaines les plus fréquentées en 2019 et 2020



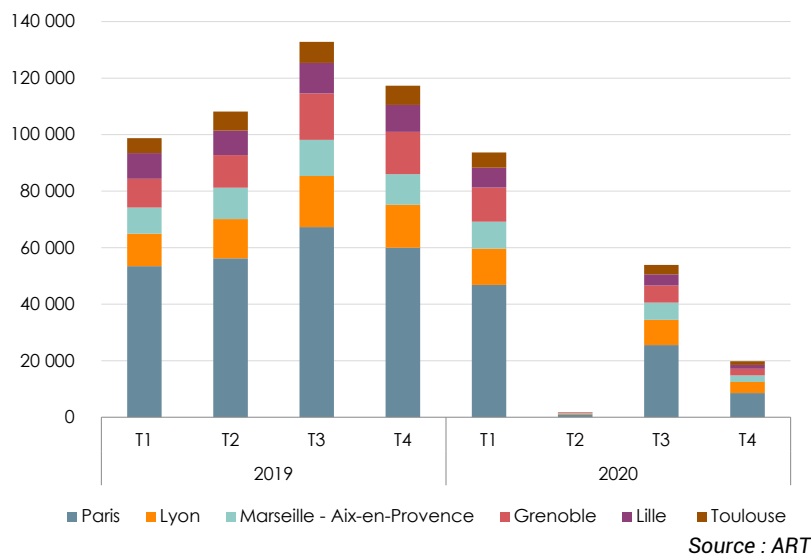
Source : ART

Figure 57 – Dessertes d'autocars SLO dans les unités urbaines (UU) les plus fréquentées en 2020



* Par rapport au nombre de mouvements d'autocars de 2019. Source : ART

Figure 58 – Trafic trimestriel en nombre d'autocars SLO dans les unités urbaines les plus fréquentées



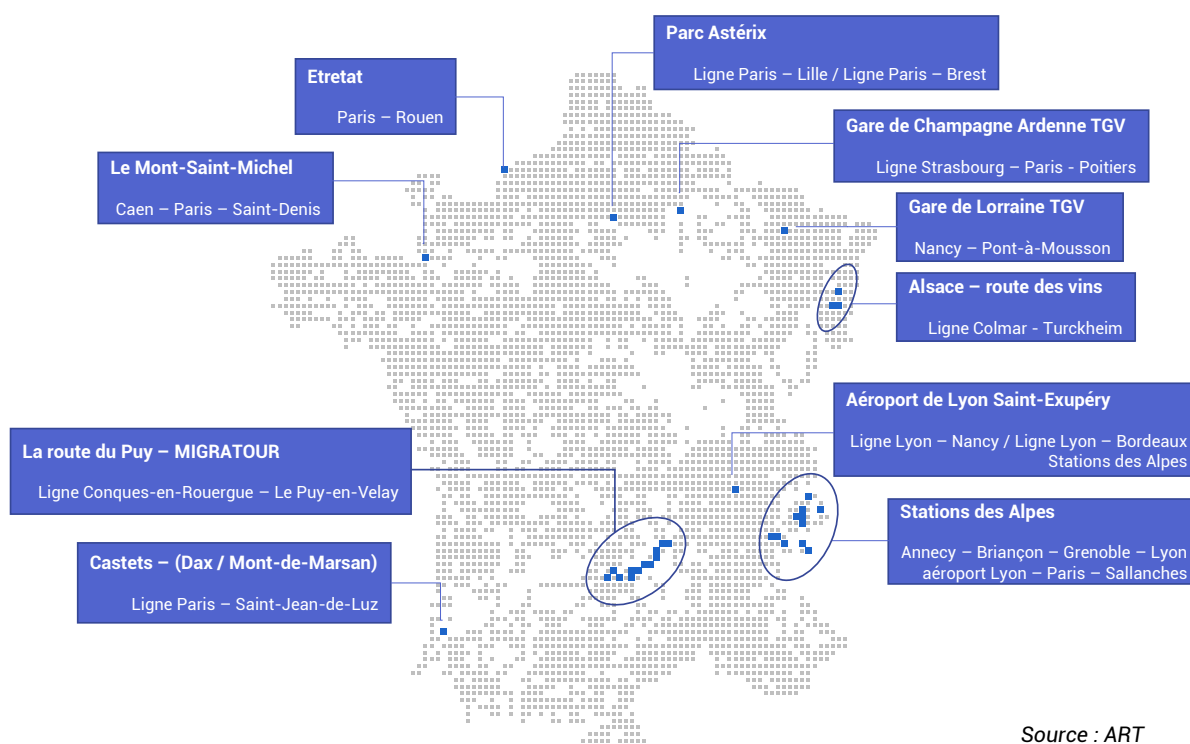
Le trafic dans les cinq agglomérations les plus fréquentées en 2019 représentait à lui seul 35,5 % des mouvements d'autocars cette même année contre 34,5% en 2020.

Dans ces unités urbaines très fréquentées, le nombre de mouvements a diminué de 67,0 % (unité urbaine de Lille) à 55,7 % (unité urbaine de Lyon).

Les aménagements situés en zone rurale permettent la desserte de zones touristiques et d'infrastructures de loisir ou de transport

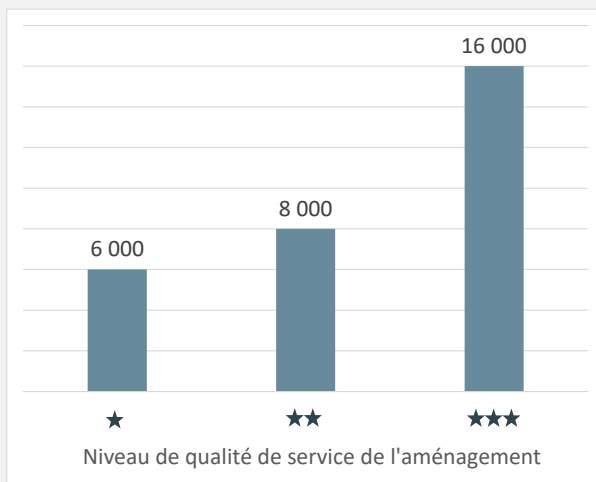
La desserte des zones rurales par les autocars SLO s'explique notamment par la connexion des communes rurales avec d'autres modes de transport (l'Aéroport de Lyon Saint-Exupéry, la Gare de Champagne-Ardenne TGV ou encore la Gare de Lorraine TGV), par la desserte de lieux touristiques (la Route des Vins d'Alsace, La route du Puy, le Mont-Saint-Michel ou encore le complexe touristique du Parc Astérix) et par la desserte, en saison hivernale, des stations de ski des Alpes. D'autres communes situées en zone rurale, comme Castets (Landes) et Étretat (Seine-Maritime), par exemple, sont desservies par les SLO lorsqu'elles se situent sur des liaisons radiales de longue-distance.

Figure 59 – Desserte d'autocars SLO dans les zones rurales



Les aménagements de transport routier les plus desservis sont dotés d'un niveau de service plus important

Figure 60 – Nombre moyen de mouvements d'autocars SLO par aménagement en 2019 en fonction de la qualité de service (chiffres arrondis au millier)



Source : ART

Les résultats ci-dessus s'appuient sur une analyse portant sur un sous ensemble de 30 aménagements dont 29 gares routières et 1 arrêt sur parc de stationnement : il s'agit des aménagements inscrits au registre public des gares routières et pour lesquels l'Autorité disposait, au moment de la publication du présent rapport, de suffisamment d'information concernant le trafic des SLO en 2019.

Note de lecture :

★ : les aménagements offrant au moins l'un des trois services suivants : (1) personnel sur le site, (2) toilettes voyageurs ou (3) salle d'attente voyageurs ou salle de repos conducteurs.

★★ : les aménagements offrant au moins deux des trois services suivants : (1) et/ou (2) et/ou (3).

★★★ : les aménagements offrant les services (1), (2) et (3)

2.1.3. En 2020, l'Autorité a adopté une stratégie qui permet de concentrer son action sur l'inscription au registre des aménagements d'intérêt supérieur pour les SLO

Le registre public³⁵ des aménagements de transport routier tenu par l'Autorité joue un rôle essentiel : l'exercice d'une concurrence effective requiert notamment que les opérateurs de services de transport accèdent, de manière équitable et transparente, aux données nécessaires à la mise en place de l'offre de transport.

En application des dispositions des articles L. 3114-3 et L. 3114-10 du code des transports, l'exploitant de l'aménagement de transport routier déclare auprès de l'Autorité les informations nécessaires à la tenue du registre. Celles-ci permettent aux utilisateurs de connaître la localisation et les caractéristiques des aménagements routiers, telles que, notamment, l'identité du responsable de l'exploitation, l'existence de règles d'accès et les conditions dans lesquelles ils peuvent demander un accès à ces aménagements.

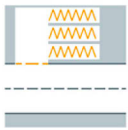
Par ailleurs, en application des dispositions de l'article L. 3114-12 du code des transports, il appartient à l'Autorité de préciser les conditions dans lesquelles est effectuée et mise à jour cette déclaration. À cet égard, l'Autorité a précisé, dans trois décisions successives³⁶, le périmètre des aménagements routiers assujettis à l'obligation de déclaration au registre, les informations que les déclarants au registre doivent renseigner, les modalités de déclaration et de publication du registre, ainsi que celles de la mise à jour des informations déclarées qui doit intervenir dans les meilleurs délais suivant la survenue d'un changement.

³⁵ <http://www.autorite-transport.fr/les-autocars/gares-routieres/registre-public-et-carte-interactive-des-gares-routieres>

³⁶ Décisions n° 2016-051 du 13 avril 2016, n° 2017-125 du 4 décembre 2017 et n° 2020-068 du 15 octobre 2020, relatives à la tenue du registre public des gares routières et autres aménagements routiers prévu à l'article L. 3114-10 du code des transports.

En 2020, par la décision n° 2020-68 susmentionnée, l'Autorité a fait évoluer le périmètre du registre. Ainsi, sont assujettis à l'obligation de déclaration au registre les aménagements relevant de l'article L. 3114-1 du code des transports³⁷, à l'exclusion « des aménagements consistant en un ou plusieurs emplacements d'arrêt situés sur la chaussée ou en évitement, et destinés aux seuls services conventionnés de transport urbains ou scolaires en application d'un arrêté de police de la circulation et du stationnement ».

Figure 61 – Périmètre des aménagements concernés par l'obligation de déclaration au registre

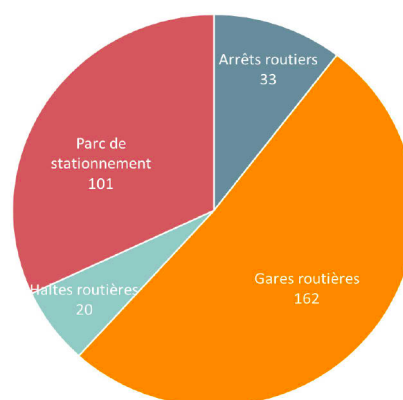
	Gare routière	Arrêt sur parc de stationnement	Halte routière	Arrêt routier
				
Aménagement destiné aux services conventionnés urbains ou scolaires en application d'un arrêté de police de la circulation et du stationnement	✓	✓	✓	✗
Aménagement n'ayant pas fait l'objet d'un arrêté de police de la circulation et du stationnement	✓	✓	✓	✓

Source : ART

Au 31 décembre 2020, le registre public des aménagements de transport routier interurbain recensait 316 inscriptions, soit 6,8 % de plus qu'en 2019. 129 d'entre eux ont été desservis par des SLO en 2020. Les aménagements déclarés au registre sont situés dans 245 communes françaises. La grande majorité de ces aménagements sont des gares routières (51 %) et des haltes routières (32 %) ; 11 % d'entre eux sont des arrêts routiers et seulement 6 % des arrêts sur parking.

Sur l'ensemble des aménagements déclarés, 211 sont situés à proximité d'une gare ferroviaire, 215 à proximité d'un réseau de transport public urbain et 20 à proximité d'un aéroport.

Figure 62 – Typologie des aménagements inscrits au registre au 31 décembre 2020



Source : ART

En 2017, la décision n° 2017-125 a modifié le contenu du registre, emportant, pour les exploitants des aménagements de transport routier, une obligation de compléter leurs déclarations. L'Autorité a accompagné les déclarants dans cette démarche et, au 31 décembre 2020, l'ensemble des aménagements inscrits au registre étaient à jour des informations demandées.

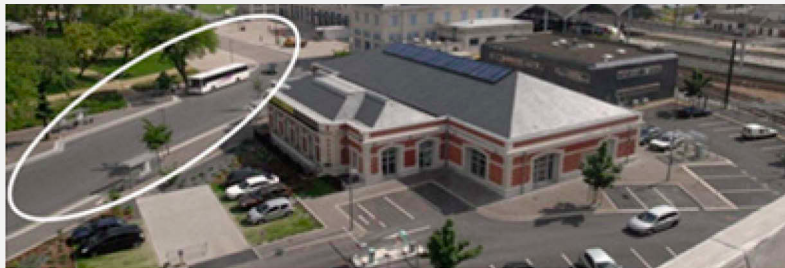
³⁷ L'article L. 3114-1 du code des transports vise les « aménagements accessibles au public, qu'ils soient ou non situés, en totalité ou en partie, sur les voies affectées à la circulation publique, destinés à faciliter la prise en charge ou la dépose de passagers des services réguliers de transport routier » et exclut expressément les aménagements exclusivement destinés au transport scolaire.

Le cas du pôle d'échange multimodal de Charleville-Mézières

Le pôle d'échange multimodal de la gare de Charleville-Mézières a été déclaré au registre public le 15 novembre 2017 par la ville de Charleville-Mézières. Il s'agit d'un aménagement desservi par FlixBus depuis 2017 et par BlaBlaBus depuis 2018.

Entre 2018 et juillet 2020, l'exploitant de cet aménagement, la Communauté d'Agglomération Ardenne Métropole, n'avait toujours pas procédé à la mise en qualité du registre conformément à la décision n° 2017-125, en dépit de multiples échanges informels avec les services de l'Autorité.

Alors que l'Autorité s'interrogeait sur l'opportunité d'ouvrir une procédure en manquement à l'encontre de la communauté d'agglomération, cette dernière a mis à jour le registre le 26 octobre 2020 dans les conditions prévues par les décisions n° 2017-125 puis n° 2020-068.



En 2020, afin d'obtenir l'inscription graduelle des aménagements de transport routier au registre, en priorisant ceux qui présentent un intérêt supérieur pour les opérateurs de SLO, l'Autorité a adopté une stratégie opérationnelle de suivi du registre fondée sur trois critères : le type d'aménagement considéré, l'intérêt manifesté par les SLO, ou encore la situation géographique de l'aménagement.

Figure 63 – Les 3 critères de la stratégie opérationnelle de suivi du registre adoptée par l'Autorité en 2020



Source : ART

L'Autorité a identifié 363 aménagements desservis par les SLO entre 2018 et 2020 et qui ne sont pas encore inscrits au registre.

Les travaux menés par l'Autorité ont permis de classer ces aménagements selon leur type. Ont ainsi été dénombrés 14 gares routières, 18 haltes routières, 96 arrêts sur parc de stationnement et 235 arrêts routiers.

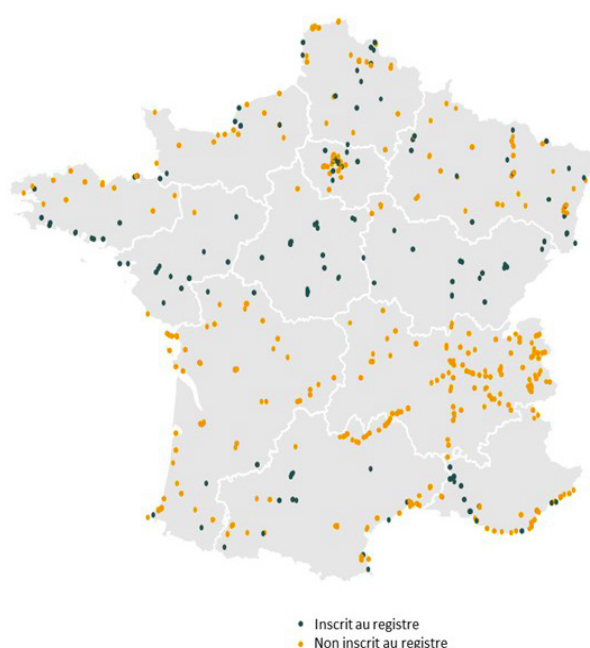
Au total 85 aménagements desservis par les SLO sans être inscrits au registre sont situés dans une unité urbaine de plus de 200 000 habitants : 3 gares routières, 3 haltes routières, 10 arrêts sur parc de stationnement et 69 arrêts routiers.

Les 3 gares routières identifiées sont adossées à une gare ferroviaire :

- la gare TGV Sud de France (Montpellier) ;
- la gare de Reims Ville ;
- la gare de Béthune.

L'Autorité s'attachera à faire inscrire ces 3 aménagements au registre en priorité.

Figure 64 – Localisation des aménagements à faire inscrire au registre (desservis par les SLO entre 2018 et 2020)



Source : ART

2.2. Modalités d'accès aux aménagements de transport routier : une doctrine en construction

Dans le cadre du développement de sa stratégie de régulation, l'Autorité s'est attachée, en 2020, à engager les travaux visant à formaliser des critères de priorisation de son action en matière de contrôle des règles d'accès aux aménagements de transport routier.

L'Autorité de régulation des transports est chargée de contrôler la conformité des règles d'accès aux aménagements de transport routier avec les principes de transparence, d'objectivité et de non-discrimination. En effet, les autorités qui financent ces aménagements sont bien souvent en charge de l'organisation des services de transport conventionnés qui les desservent. Il est donc apparu nécessaire au législateur de confier à une autorité indépendante le soin de s'assurer que les modalités d'accès à ces aménagements n'entravent pas l'exercice d'une concurrence effective sur le marché du transport interurbain par autocar, la concurrence s'exerçant 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 de l'aménagement de transport routier 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.

2.2.1. En 2020, l'Autorité a obtenu la mise en conformité des règles d'accès à 12 aménagements de transport routier

Le dialogue ouvert et constructif qu'entretiennent les services de l'Autorité avec les exploitants aura permis la mise en conformité des règles d'accès à 12 aménagements routiers régulés supplémentaires en 2020.

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 transport³⁸.

Ces règles doivent être notifiées à l'Autorité préalablement à leur mise en œuvre, afin que le régulateur procède au contrôle de leur conformité dans les meilleurs délais.

Exceptionnellement, lorsqu'ils ne conduisent pas à la notification de règles d'accès conformes, les échanges informels avec les exploitants peuvent prendre un tour contentieux. Les décisions qui s'ensuivent ont l'avantage de prévenir le développement de pratiques discriminatoires par des exploitants placés dans des situations comparables, en leur permettant de percevoir pleinement la finalité et l'utilité de l'action du régulateur.

Au 31 décembre 2020, à l'exception du Mont-Saint-Michel (voir section 2.2.2, page 57), les exploitants des 92 aménagements régulés recensés par l'Autorité s'étaient conformés à l'obligation de définir des règles d'accès. À cette même date, la situation vis-à-vis de cette obligation était encore indéterminée pour sept autres aménagements nouvellement inscrits au registre.

En 2021, l'Autorité poursuit les échanges informels avec les exploitants de 25 aménagements pour obtenir la mise en conformité de leurs règles d'accès avec le code des transports et la décision n° 2017-116 susmentionnée. Les problématiques les plus couramment rencontrées concernent la gestion de la saturation de l'aménagement et la tarification. Sous réserve d'une analyse plus approfondie qui pourrait être menée par l'Autorité, les 66 autres aménagements régulés sont dotés de règles d'accès conformes.

³⁸ 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 ».

Tableau 4 – Bilan de la régulation de l'accès aux aménagements régulés

Nombre d'aménagements concernés au 31/12/2020 :	TOTAL 2020	TOTAL 2019	Avec règles d'accès notifiées en :				
			2016	2017	2018	2019	2020
... dotés de règles d'accès conformes	66	54	1	5	42	10	8
... dotés de règles d'accès en discussion	25	36			6	18	1
TOTAL dotés de règles d'accès	91	90	1	5	48	28	9
... régulés sans règles d'accès	1	2					
... en situation indéterminée vis-à-vis de la régulation (récemment inscrits au registre)	7						

Source : ART

Le bilan présenté dans le Tableau 4 permet de constater qu'au 31 décembre 2020, l'Autorité avait obtenu la mise en conformité des règles d'accès à 66 aménagements de transport routier, soit 12 de plus qu'en 2019.

Un dialogue ouvert et constructif au bénéfice des usagers des services de transport : l'exemple de l'accès des SLO à la gare routière de Saint-Pierre (île de La Réunion)

La société Escapad'Kreol opère une liaison régulière par autocar sous le nom commercial Jetcar o.i. reliant la ville de Saint-Pierre située au sud de l'île à l'aéroport Roland-Garros situé au nord.

Jusqu'en juin 2020, ces autocars n'étaient pas autorisés à accéder à la gare routière de Saint-Pierre. Ils desservaient un arrêt routier situé à 5 km du centre-ville de Saint-Pierre, rendant ce service très peu attractif.

Au cours de l'été 2019, l'opérateur a sollicité l'Autorité par courrier sur cette difficulté. Les échanges informels avec les différentes parties prenantes ont abouti à une autorisation d'accès délivrée à l'opérateur SLO par la région Réunion le 3 juillet 2020.



2.2.2. Le contrôle des règles d'accès : une opportunité de développer l'expertise et de préciser la doctrine de l'Autorité

L'Autorité a poursuivi, en 2020, le travail d'identification des bonnes pratiques et des principaux défauts de conformité rencontrés, dont la synthèse est présentée ci-dessous.

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 de transport routier.

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 règles 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.

Concernant le principe de non-discrimination

En 2020, comme les années précédentes, les échanges avec les exploitants ont souvent concerné la procédure d'allocation des capacités. L'attention des exploitants a notamment été attirée sur la nécessité de respecter, en matière de priorisation :

- les dispositions de l'article 10 de la décision n° 2017-116 de l'Autorité, qui prévoient un cadre très précis afin que les règles de priorité mises en place respectent les principes d'objectivité, de transparence et de non-discrimination ;
- les dispositions de l'article 11 de cette même décision, qui prévoient que l'exploitant s'attache à permettre un accès minimal de tous les opérateurs aux créneaux les plus demandés.

Pour mémoire, lorsque l'aménagement est de taille suffisante pour accueillir, sans risque de saturation, tous les services réguliers de transport routier qui en font la demande, il entre dans le champ d'application de l'article 6 de la décision n° 2017-116 de l'Autorité, et échappe ainsi à l'obligation de mettre en place une procédure d'allocation des capacités.

En revanche, si des périodes de saturation peuvent apparaître, il devient nécessaire que les règles d'accès décrivent la procédure d'allocation des capacités avec période de référence, en application des articles 8 à 12 de la décision susmentionnée.

En tout état de cause, il ne peut être fait référence, dans les règles d'accès, à la priorisation de certains services en l'absence d'une telle procédure.

Concernant le principe de transparence

Les services de l'Autorité accompagnent les exploitants dans l'application du principe de transparence.

Sur la forme, en application de l'article 1^{er} de la décision n° 2016-101 du 15 juin 2016 relative à la structure-type des règles d'accès aux aménagements de transport routier, le plan de l'aménagement et le contrat-type exploitant-utilisateur doivent être transmis à l'Autorité. De plus, en application du paragraphe 16 de la décision n° 2017-116 de l'Autorité, l'exploitant précise, dans les règles d'accès, le contenu des demandes d'accès que les opérateurs de transports doivent lui faire parvenir.

Sur le fond, les prestations annexes dont peuvent bénéficier les opérateurs de services de transport par autocar doivent être décrites précisément. Leur tarification doit également figurer dans les règles d'accès à l'aménagement.

Le cas échéant, les règles d'accès doivent préciser que les capacités sont suffisantes pour accueillir tous les services réguliers qui en font la demande. *A contrario*, s'il existe un risque de saturation, elles doivent décrire la procédure d'allocation des capacités.

Tous les éléments d'explication nécessaires à la compréhension des tarifs et de la procédure d'allocation des capacités doivent être intégrés dans les règles d'accès avant leur notification à l'Autorité et leur publication sur le site internet de l'exploitant.

Concernant le principe d'objectivité

S'agissant du principe d'objectivité, il est demandé aux exploitants de préciser quels arguments, notamment économiques, justifient l'application d'une structure tarifaire complexe (par exemple un tarif dégressif pour les seuls services conventionnés, voir figure 65). En particulier, les services de l'Autorité peuvent examiner la justification de la discrimination tarifaire ainsi instituée entre services conventionnés et services librement organisés.

Figure 65 – Exemple de structure tarifaire complexe

Redevance 2021 pour les lignes régulières par tranches de passages

Passages journaliers par ligne	Prix par passage dès le premier passage	
	Lignes urbaines et interurbaines	Services librement organisés
De 1 à 5 passages	6,50 € HT	6,50 € HT
Plus de 5 passages	3,50 € HT	6,50 € HT

Source : ART

Certains exploitants fondent le critère d'un accès prioritaire sur une typologie de clientèle : « lignes dédiées au transport des clients aériens ». Un tel critère ne peut être retenu que si l'exploitant peut objectivement déclarer qu'une ligne est « dédiée au transport des clients aériens ». Ainsi, si la méthodologie employée pour évaluer la typologie de clientèle d'un service de transport public ne se fonde pas sur des données objectives, ce critère ne peut pas être retenu.

Certains exploitants entendent tenir compte de charges qui ne semblent qu'indirectement liées à l'exploitation de l'aménagement de transport routier qu'ils exploitent. Ces pratiques sont susceptibles de porter atteinte au principe d'objectivité des tarifs inscrit dans la loi.

En conséquence, à défaut d'être en mesure de justifier que ces charges sont imputables à l'exploitation de la gare routière, il convient de ne pas en tenir compte dans l'élaboration du tarif d'accès à la gare routière.

En conséquence, il convient de déterminer la quote part des charges de nettoyage, de personnel, de structure ou encore d'amortissement imputable à l'exploitation de la gare routière et de ne pas tenir compte de la quote part de ces charges imputable à d'autres activités sur ce site dans l'élaboration du tarif d'accès à la gare routière. En effet, s'il est recevable que l'utilisation des aménagements génère des charges de nettoyage, ces dernières doivent être réparties entre les différentes activités présentes sur le site : gare routière, parking, tramway, dépose-minute, etc. Lorsque la situation l'exige, les services de l'Autorité demandent aux exploitants de préciser la valeur de la quote part retenue ainsi que la méthodologie d'évaluation de cette quote part.

Le recours de FlixBus contre les exploitants de l'aménagement du Mont-Saint-Michel : une opportunité de développer l'expertise et de préciser la doctrine de l'Autorité

Par la décision n° 2020-042 du 16 juillet 2020, il a été enjoint à la société Transdev Mont-Saint-Michel de fixer le tarif d'accès à l'aménagement de transport routier du Mont-Saint-Michel pour une durée inférieure à 30 minutes à 11,44 € TTC. Cette décision, à laquelle l'exploitant s'est conformé, a été prise dans le cadre de la demande de règlement de différend déposée par FlixBus le 28 août 2019.

L'instruction de cette demande de règlement de différend a conduit l'Autorité à répondre à un certain nombre de questions juridiques, économiques et financières, mais aussi à mettre en œuvre une méthode d'analyse statistique permettant d'identifier, parmi les caractéristiques des gares routières (présence de personnel sur site, taille de l'aménagement, accès à une salle d'attente ou encore à des toilettes), les facteurs explicatifs de la variation des tarifs.

Une demande de règlement de différend motivée par un défaut d'objectivité des tarifs d'accès

La société Transdev Mont-Saint-Michel, délégataire du Syndicat Mixte de la Baie du Mont-Saint-Michel, gère à la fois le parking dit « de la Caserne » et le système de transport par navette jusqu'au Mont-Saint-Michel. La poche P7 du parking, destinée à l'accueil des autocars, est desservie par les services librement organisés depuis mars 2016.

Tarif de la poche de parking P7 desservie par les SLO et les autocars de tourisme



03/06/2013 → 30/06/2018	
Tarif 24 h	55 à 57 € TTC
Tarif < 1h	20 à 20,80 € TTC



01/07/2018 → 31/03/2019	
Tarif 24 h	57 € TTC
Tarif < 1h	supprimé

Du 1^{er} juillet 2018 au 31 mars 2019, les SLO ont dû s'acquitter d'un tarif 24h



01/04/2019	Basse saison	Haute saison
Tarif 24 h	45 € TTC	63 € TTC
Tarif < 30 min	23 € TTC	32 € TTC

Le coût des navettes entre le parking et le Mont-Saint-Michel étant couvert, notamment, par le tarif de l'accès à la poche P7 du parking, il est apparu que cette tarification souffrait d'un défaut d'objectivité. En effet, en application des articles L. 3114-6 du code des transports et 22 de la décision n° 2017-116 de l'Autorité, une tarification qui couvre d'autres charges que celles exclusivement liées à l'exploitation et à la maintenance des infrastructures et des équipements de l'aménagement de transport routier porte atteinte au principe d'objectivité.

Le 28 août 2019, FlixBus a saisi l'Autorité d'une demande de règlement de différend par laquelle il était demandé d'enjoindre à l'exploitant :

- de fixer le tarif d'accès pour les SLO à 5 € TTC ;
- de fixer à 5 € TTC le tarif d'accès de manière rétroactive à compter du début de la desserte de l'aménagement par FlixBus.

Au regard des résultats de l'analyse menée en 2019 par l'Autorité sur les tarifs des aménagements et leurs déterminants³⁹, l'Autorité a considéré que le tarif d'accès au parking du Mont-Saint-Michel, pour une durée inférieure à 30 minutes devait être compris entre 6,19 € TTC et 11,44 € TTC. Considérant du reste que les aménagements de grande taille proposent habituellement un haut niveau de qualité de service, le Collège de l'Autorité a décidé de fixer le tarif d'accès à l'aménagement à 11,44 € TTC.

En outre, le Collège a décidé de ne pas faire droit à la demande de FlixBus de modifier ce tarif de façon rétroactive.

La mise en œuvre de la décision : un premier pas vers la pleine conformité

La société Transdev Mont-Saint-Michel s'est conformée à la décision de l'Autorité dès sa publication. Pour achever sa mise en conformité, l'exploitant dotera l'aménagement de règles d'accès dans les meilleurs délais.

³⁹ Les résultats de cette analyse sont consultables en pages 51 et 52 du rapport annuel sur le marché du transport par autocar et sur les gares routières en France en 2019 (suivre [ce lien](#))

MÉTHODOLOGIE

En vertu de la décision adoptée sur la base des articles L. 3111-24 et L. 2135-2 (devenu L. 1264-2 après recodification) du code des transports, les entreprises du secteur des transports publics routiers interurbains de personnes doivent transmettre à l'Autorité, à un rythme trimestriel, des informations relatives à leur activité.

Cette étude ne couvre que les services réguliers interurbains par autocar. Elle se concentre sur la France en ne s'intéressant qu'aux liaisons (ou origines-destinations : O-D) dont les villes sont situées en métropole. Sont prises en compte les lignes internationales dans la mesure où ces dernières proposent au moins une liaison ouverte à la vente entre deux villes françaises (« cabotage »). Le nom des liaisons internationales a donc été modifié pour correspondre à ce périmètre. Par exemple, la ligne Paris-Amiens-Lille-Bruxelles n'est prise en compte que dans son segment « Paris-Amiens-Lille » : la ligne est donc nommée ici « Paris-Amiens-Lille ».

Un opérateur peut proposer une même liaison au sein de différentes lignes ; ces liaisons ne sont alors comptabilisées qu'une seule fois.

Pour l'analyse de la complémentarité régionale des transports de voyageurs, on considère qu'une liaison d'autocar bénéficie d'une alternative modale si cette liaison est également opérée par un service ferroviaire. Seules les liaisons directes (sans correspondance) sont considérées.

Définitions

Liaison : Combinaison unique ville de départ-ville d'arrivée (A-B ou B-A) pour un trajet direct. L'adresse des points d'arrêt aux villes de départ et d'arrivée peut différer selon les opérateurs.

Ville desservie : Une ville est identifiée par son code Insee (à l'exception des gares des liaisons radiales rattachées au code Insee de Paris, voir dans « liaison radiale »).

Desserte exclusive : Ville qui n'est desservie que par un seul opérateur SLO.

Liaison radiale : Liaison ayant pour origine ou pour destination Paris ou des arrêts proches (Points d'arrêt : Bercy, Place de Clichy, La Défense, Porte de Charenton, Pont de Levallois, Porte de Saint Ouen, Pont de Sèvres, Gallieni (Bagnolet), Tolbiac).

Liaison transversale : Liaison qui relie deux villes de province ou une ville de province et une ville d'Île-de-France (hors Paris et arrêts ci-dessus).

Ligne : Une ligne est définie par un trajet et une politique d'arrêts. Par exemple, la ligne directe Paris-Nantes est différente d'une ligne Paris-Angers-Nantes.

Autocar.km : Unité de mesure correspondant au déplacement d'un autocar sur un kilomètre.

Passager.km : Unité de mesure représentant le transport d'un passager par un moyen de transport déterminé sur une distance d'un kilomètre.

Taux d'occupation : Rapport entre le nombre de passagers.km et le nombre des sièges.km parcourus par les autocars.

Les opérateurs ont la possibilité de vendre un même siège plusieurs fois sur le parcours. Pour calculer le taux d'occupation, nous mesurons d'abord un taux d'occupation sur chaque segment de chaque ligne (exemple : sur la ligne A-B-C, entre les villes A et B, puis B et C). Nous pondérons ensuite ces taux par la longueur de chaque segment pour obtenir le taux d'occupation moyen sur la ligne (TRL).

$$TRL = \frac{\sum \frac{\text{passagers transportés par segments de ligne} * \text{longueur du segment}}{\text{Nombre de trajets} * \text{Nombre de sièges}}}{\text{Longueur totale de la ligne}}$$

Le taux d'occupation de chaque opérateur (TRO) se calcule ensuite par pondération des TRL avec les sièges.kilomètres parcourus sur chaque segment.

$$TRO = \frac{\sum TRL * \text{Sièges.kilomètres de la ligne}}{\text{Sièges.kilomètres de l'opérateur}}$$

Le taux d'occupation global (TRG), celui de l'ensemble des opérateurs, se calcule, sur le même principe, par pondération des TRO avec les sièges.kilomètres parcourus sur chaque segment.

$$TRG = \frac{\sum TRO * Sièges.kilomètres de l'opérateur}{Sièges.kilomètres totaux}$$

Avec la mise à jour de la collecte de données en mars 2017, la méthode de calcul du taux d'occupation prend désormais en compte, depuis le 1^{er} trimestre 2017, tous les passagers présents dans les autocars, y compris ceux qui réalisent des trajets internationaux, contrairement aux résultats 2015 et 2016 qui ne permettaient de comptabiliser que les passagers présents pour des trajets en France.

Indice de Herfindahl-Hirschman :

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 macroscopique), 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 microscopique) établi comme la somme pondérée (par la fréquentation de chaque liaison) des indices HHI de chaque liaison.

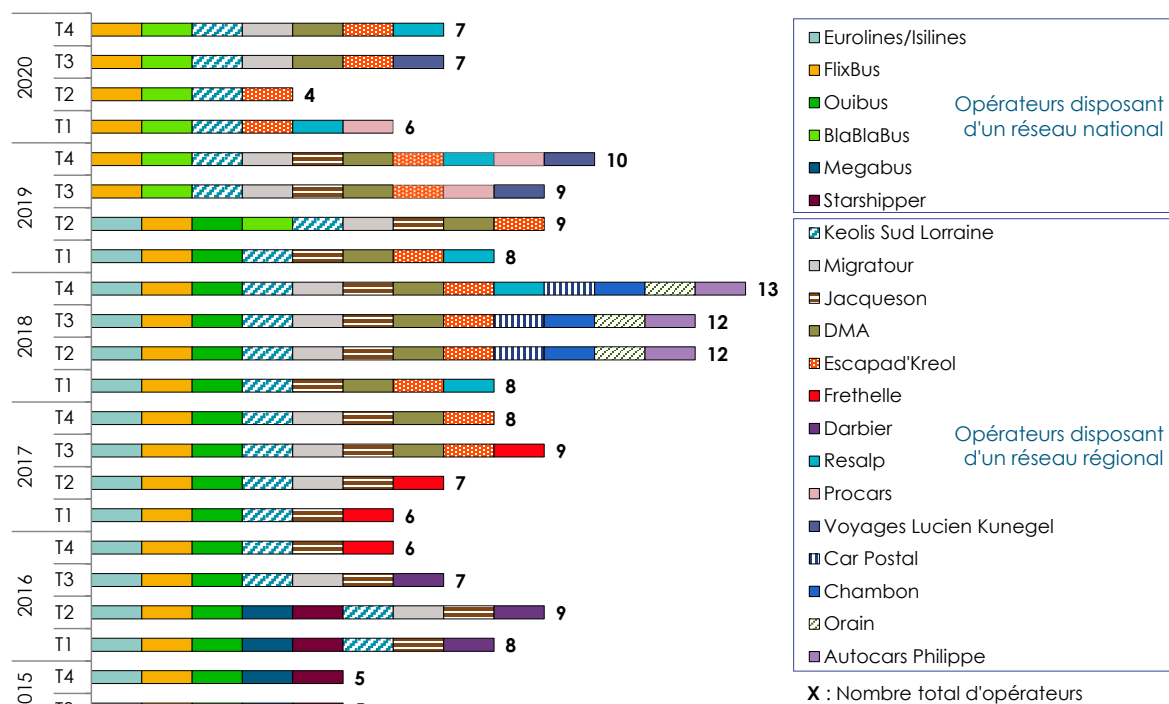
Déprogrammation : Suppression de service du fait de la pandémie (confinements, restrictions de déplacement, reprise partielle de service).

Annulation : Suppression de service pour d'autres raisons que celles liées à la pandémie.

ANNEXES

Annexe 1 - Opérateurs SLO

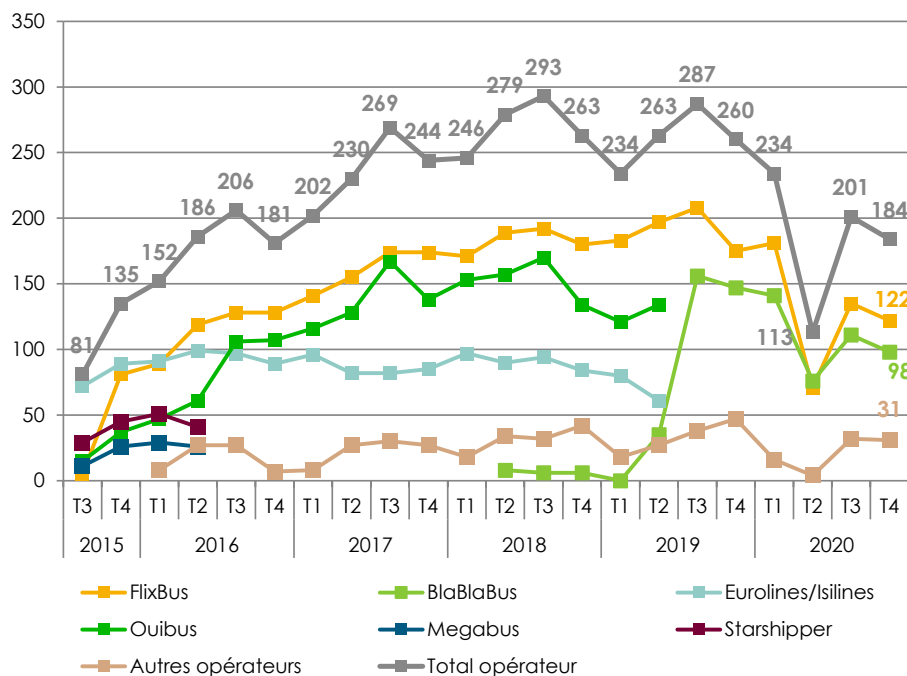
Annexe 1.1 – Nombre d'opérateurs SLO présents sur le marché



Source : ART

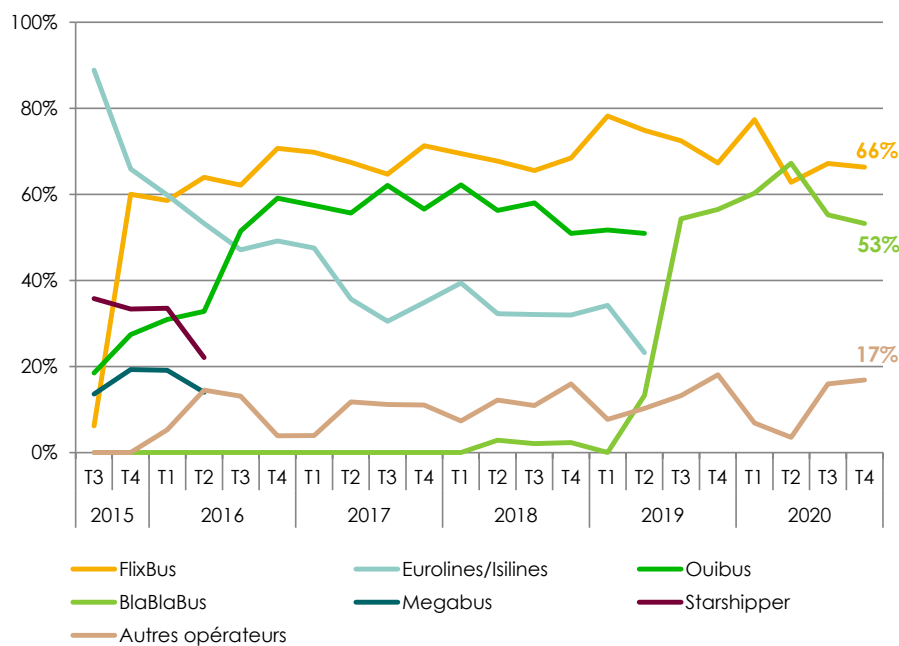
Annexe 2 - La couverture du territoire par les SLO

Annexe 2.1 – Nombre de villes desservies par opérateur



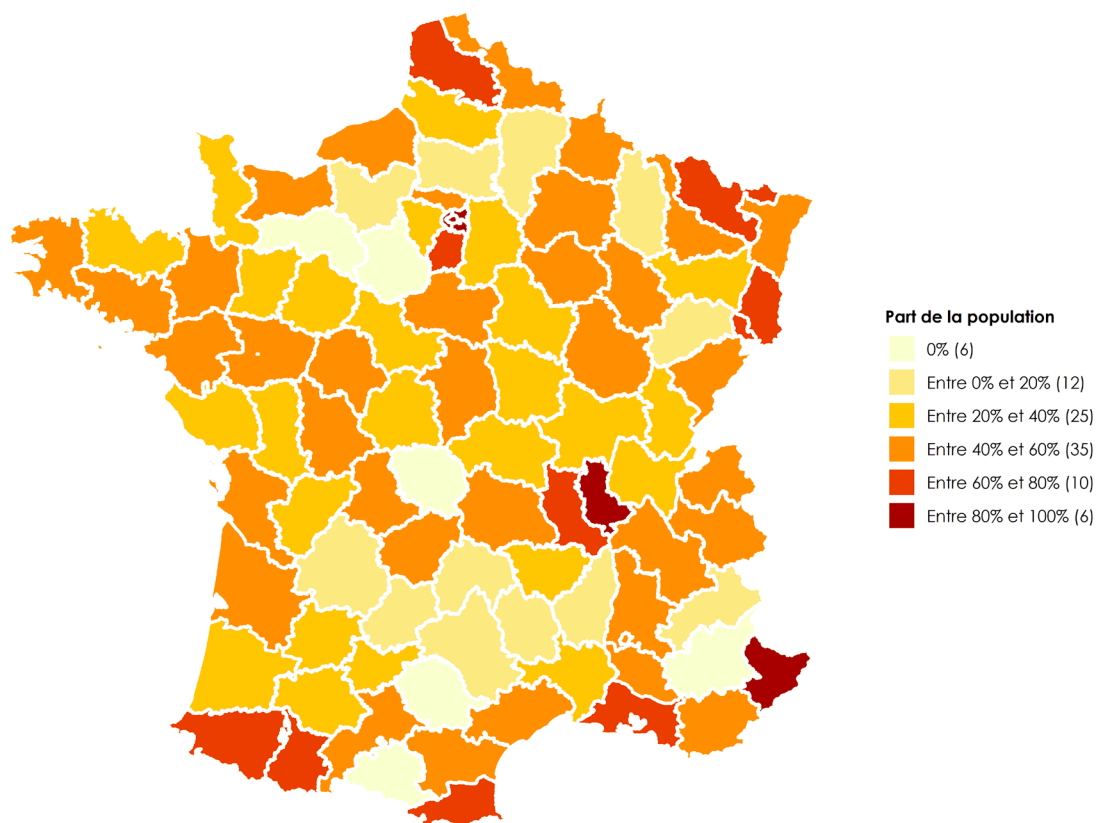
Source : ART

Annexe 2.2 – Taux de couverture du réseau par opérateur



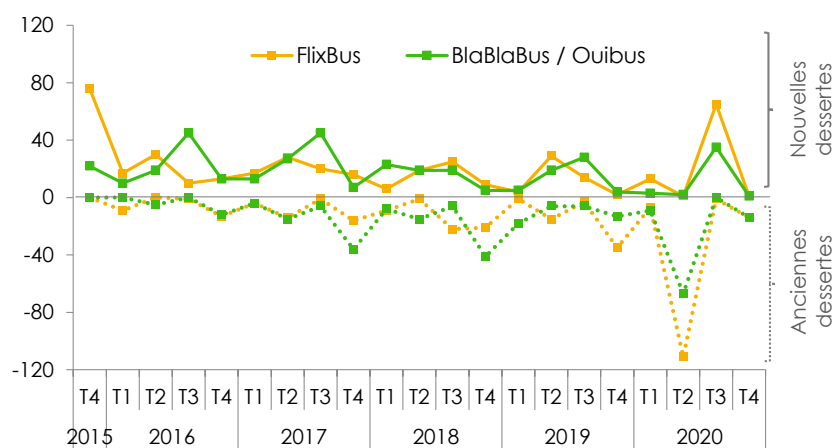
Source : ART

Annexe 2.3 – Part de la population desservie par département



Entre parenthèses : Nombre de départements. Source : ART

Annexe 2.4 – Évolution trimestrielle des fermetures/ouvertures de dessertes des opérateurs principaux



Source : ART

Annexe 3 - Caractéristiques des villes desservies par les SLO

Annexe 3.1 – Répartition des villes desservies selon la population communale

Population communale	Nombre de villes desservies (% des villes desservies)						Part des communes desservies par les SLO en 2020
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Moins de 10 000	24 (18%)	80 (34%)	96 (32%)	111 (34%)	112 (35%)	90 (33%)	0,3%
Entre 10 000 et 50 000	50 (37%)	91 (39%)	130 (43%)	140 (43%)	136 (43%)	115 (42%)	13%
Entre 50 000 et 100 000	27 (20%)	30 (13%)	39 (13%)	41 (12%)	36 (11%)	34 (12%)	41%
Entre 100 000 et 400 000	30 (22%)	31 (13%)	33 (11%)	33 (10%)	32 (10%)	32 (12%)	84%
Plus de 400 000	4 (3%)	4 (2%)	4 (1%)	4 (1%)	4 (1%)	4 (1%)	100%
Total	135 (100%)	236 (100%)	302 (100%)	329 (100%)	320 (100%)	275 (100%)	0,8%
Population moyenne	93 368	59 251	52 705	49 693	48 952	54 586	

Source : ART

Annexe 3.2 – Évolution du nombre de villes desservies par les SLO selon le type de commune

Type de commune	Nombre de villes desservies					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Zone de montagne	22	62	71	75	72	69
Zone littorale	25	49	69	72	72	53
Préfectures (régionales ou départementales)	60	67	72	73	71	70
Sous-Préfectures	37	56	69	73	78	67
Communes disposant d'une gare ferroviaire	123	178	218	233	223	201

Source : ART

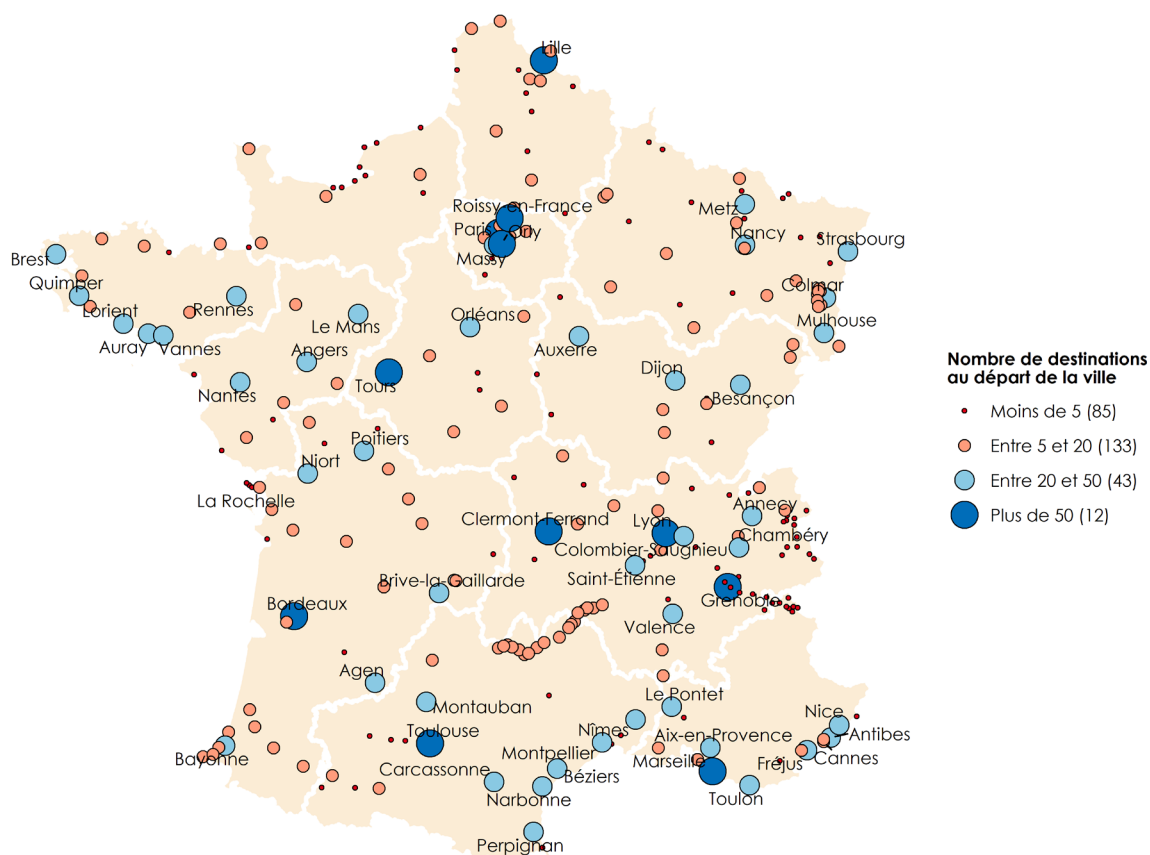
Annexe 3.3 – Nombre moyen de mouvements quotidiens et de destinations selon la population communale

Population communale	Nombre moyen de mouvements quotidiens					Nombre moyen de destinations				
	2016	2017	2018	2019	2020	2016	2017	2018	2019	2020
Moins de 10 000	2,4	4,5	4,2	3,9	3,2	7,4	7,8	8,2	8,6	8,2
Entre 10 000 et 50 000	4,5	3,4	4,4	4,6	3,3	7,0	7,3	9,1	10,2	9,1
Entre 50 000 et 100 000	12,2	8,0	10,1	9,9	6,1	14,9	13,9	16,9	19,0	16,3
Entre 100 000 et 400 000	37,6	29,2	36,1	36,8	21,8	26,1	29,6	36,0	38,9	33,4
Plus de 400 000	183,1	158,5	188,1	185,3	109,9	86,0	110,3	119,0	119,0	100,8
Total	12,2	9,2	10,5	10,4	7,3	12,0	12,1	13,8	14,9	13,9

Source : ART

Annexe 4 - Les destinations directes au départ des villes desservies

Annexe 4.1 – Nombre de destinations directes au départ de chacune des villes desservies en 2020



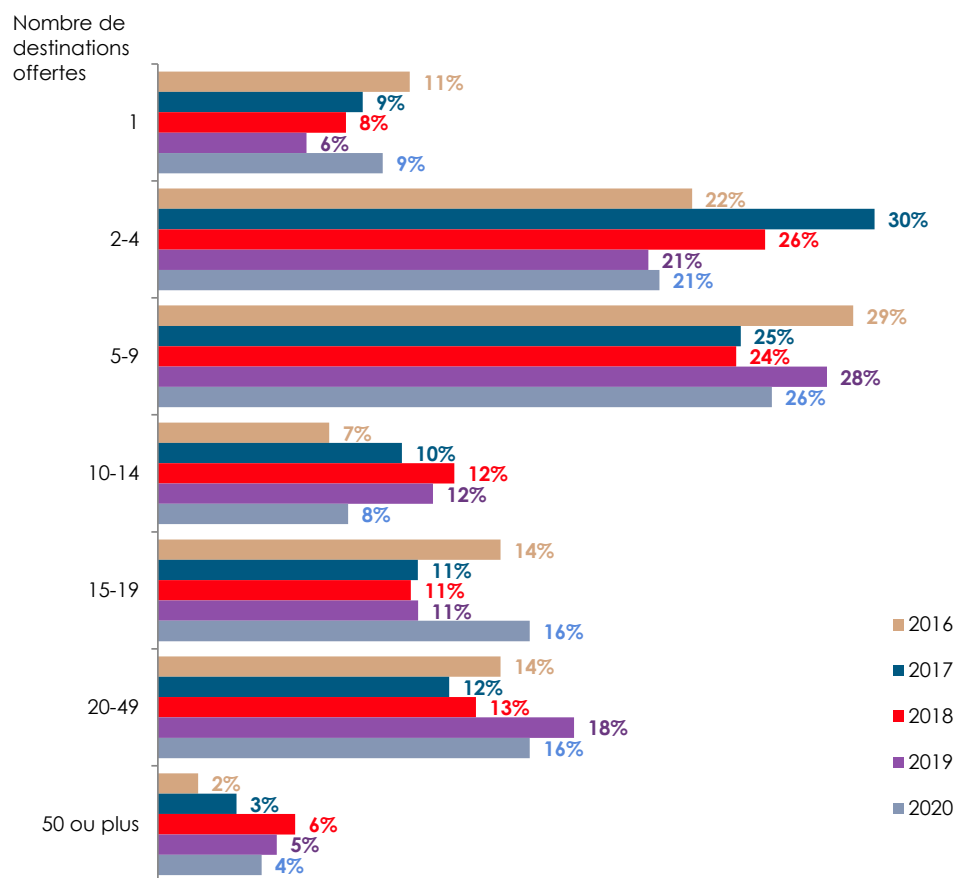
Entre parenthèses : Nombre de villes. Source : ART

Annexe 4.2 – Top 10 des villes desservies en nombre de destinations offertes en 2020

Ville	Nombre de destinations offertes					Nombre moyen de trajets quotidiens en 2020
	2016	2017	2018	2019	2020	
Paris	143	205	233	233	191	132
Lyon	106	113	114	115	94	59
Roissy-en-France	28	56	83	98	86	14
Orly	19	42	76	87	79	5
Grenoble	48	54	63	72	72	12
Bordeaux	56	59	70	74	66	38
Toulouse	51	65	72	69	64	21
Lille	28	40	58	64	58	32
Marseille	44	58	57	59	54	15
Tours	38	48	57	57	53	14

Source : ART

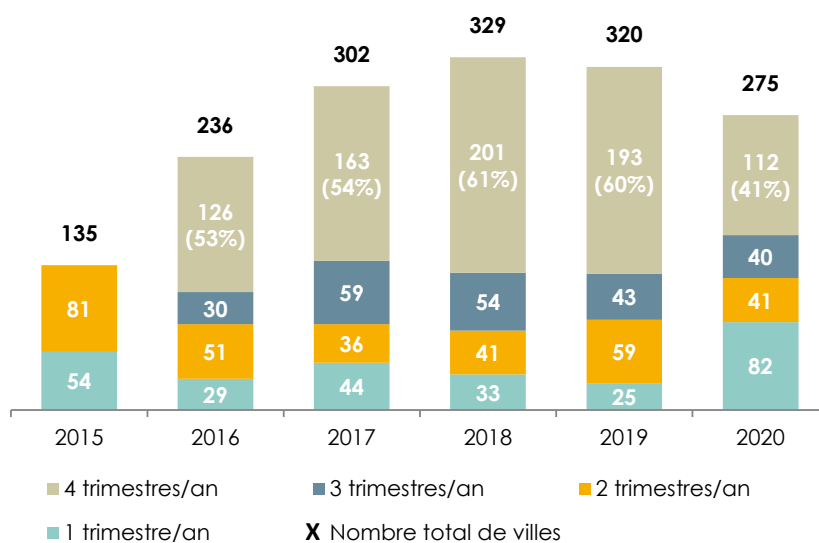
**Annexe 4.3 – Répartition des villes desservies par les SLO
selon le nombre de destinations offertes au moins une fois dans l'année**



Source : ART

Annexe 5 - Part des villes desservies sur les quatre trimestres

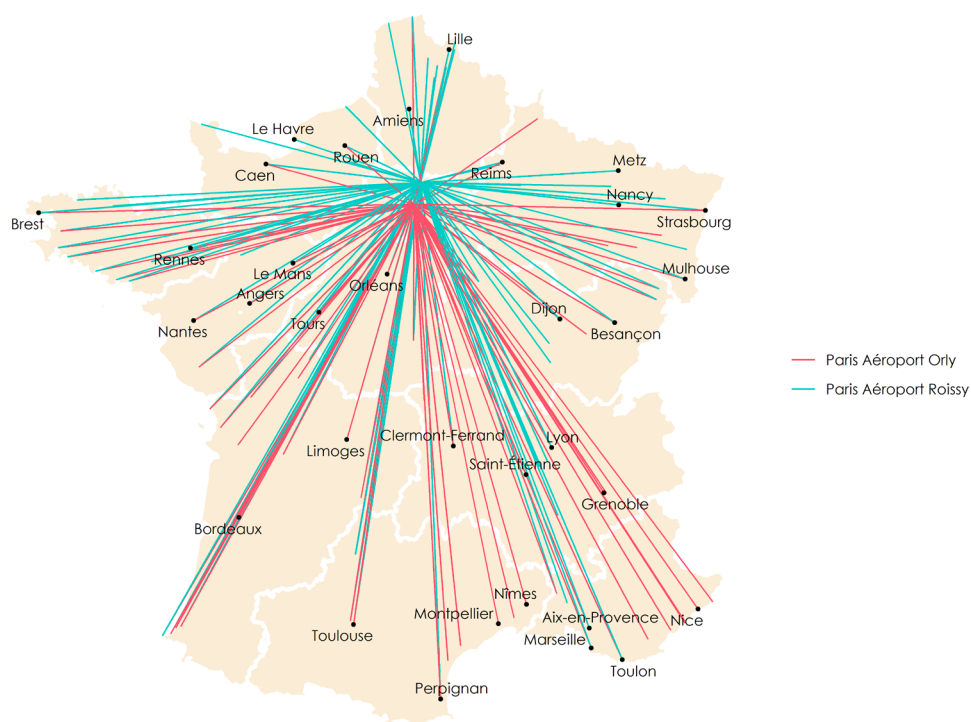
Annexe 5.1 – Répartition des villes desservies
en fonction du nombre de trimestres de commercialisation



Source : ART

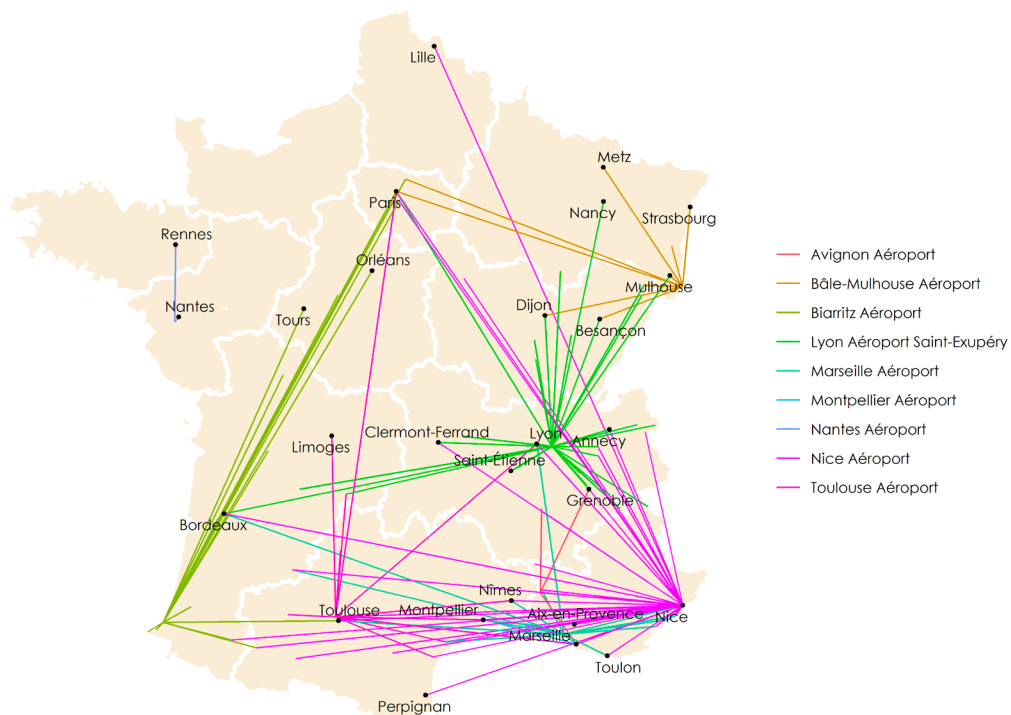
Annexe 6 - Cartographie des aéroports desservis en 2020

Aéroports franciliens



Source : ART

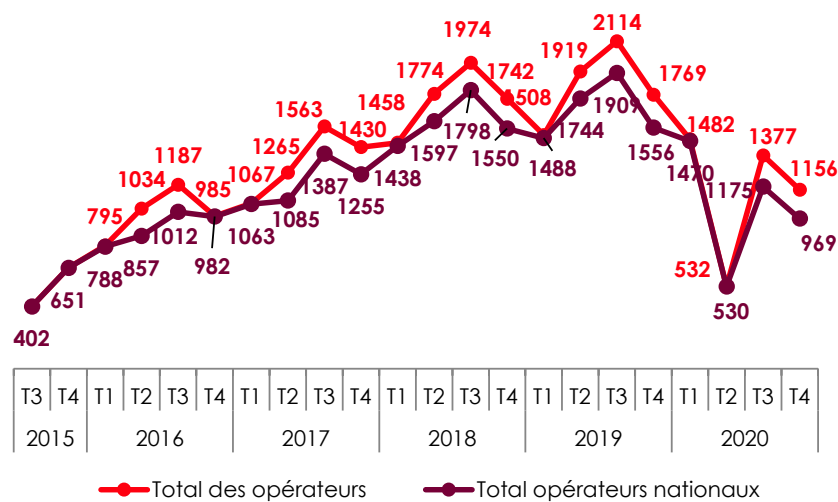
Aéroports en région



Source : ART

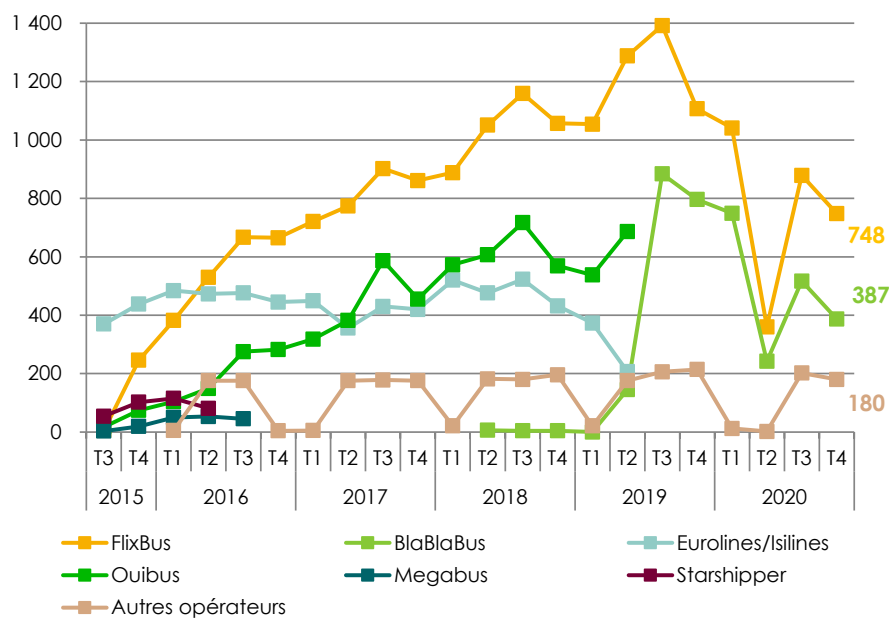
Annexe 7 - Caractéristiques de l'offre de liaisons

Annexe 7.1 – Évolution trimestrielle du nombre de liaisons opérées



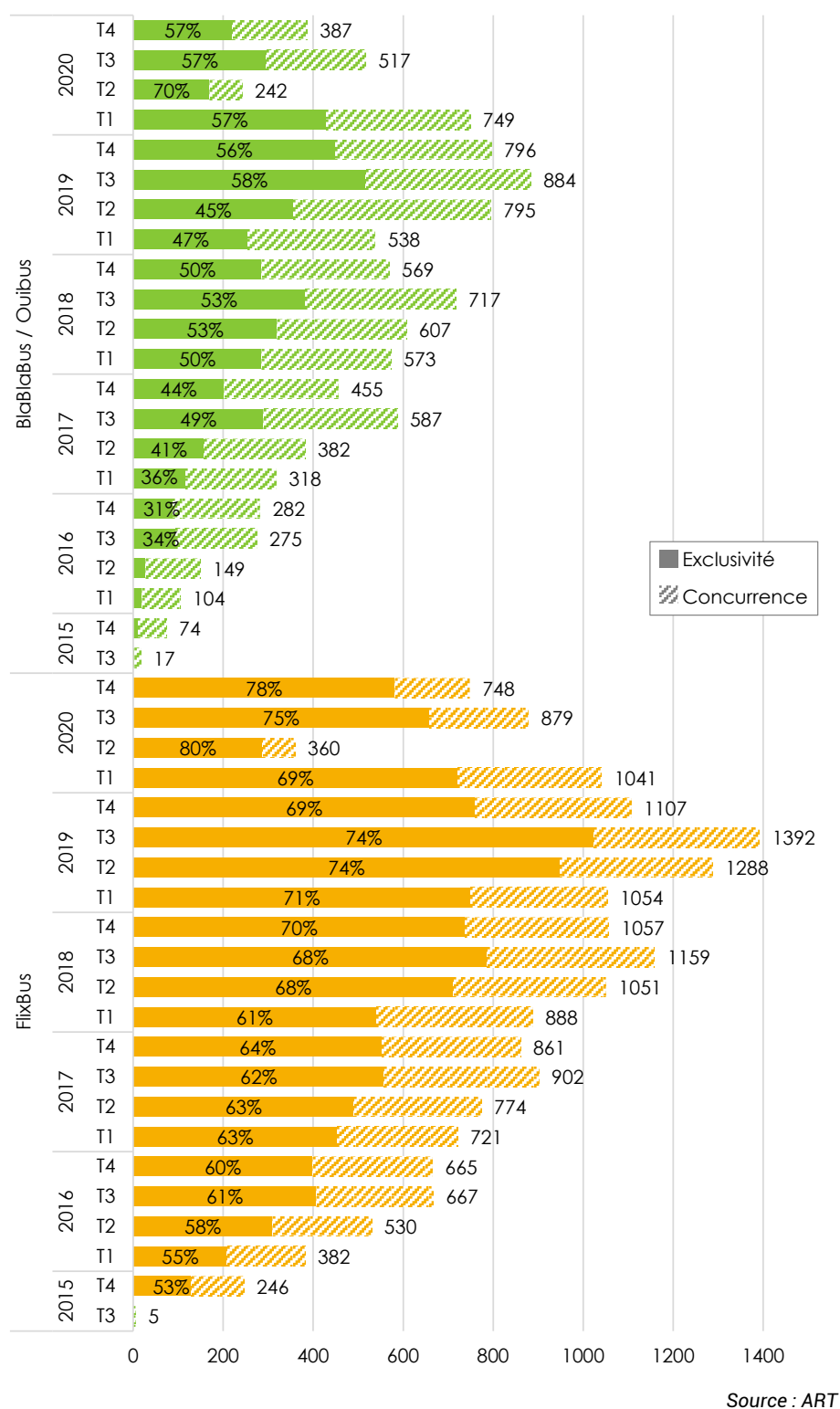
Source : ART

Annexe 7.2 – Nombre de liaisons commercialisées par opérateur



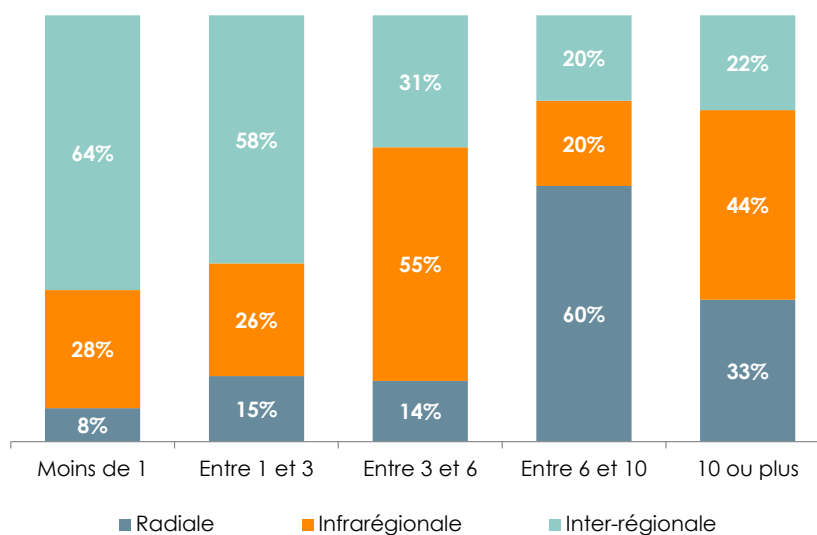
Source : ART

**Annexe 7.3 – Nombre de liaisons commercialisées par les principaux opérateurs
(dont en concurrence/en exclusivité)**



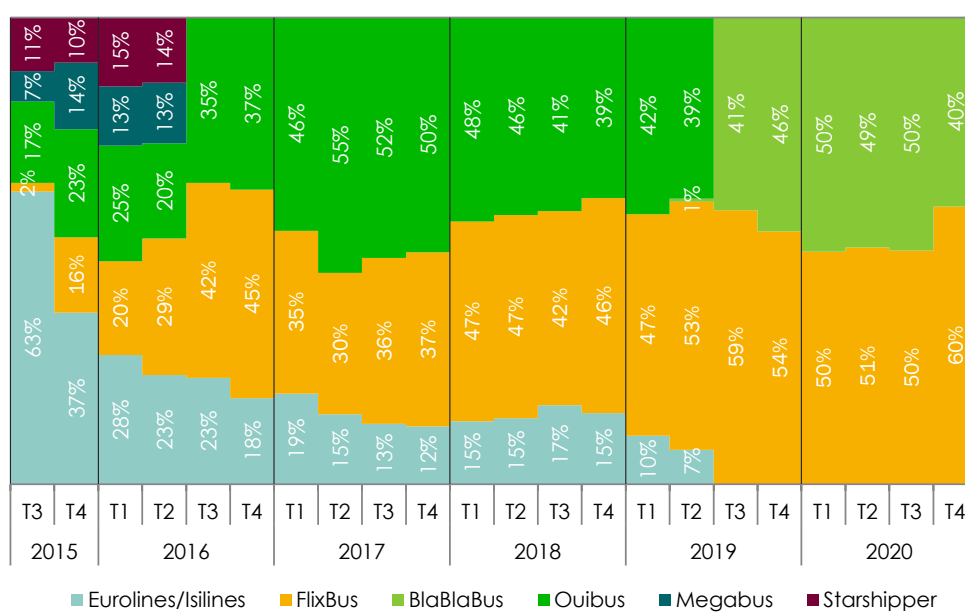
Annexe 8 - Fréquence quotidienne

Annexe 8.1 – Répartition des liaisons en 2020
selon leur nature et leur fréquence (en nombre d'allers-retours quotidiens)



Source : ART

Annexe 8.2 – Part des opérateurs dans le nombre total de départs quotidiens
(opérateurs nationaux uniquement)



Source : ART

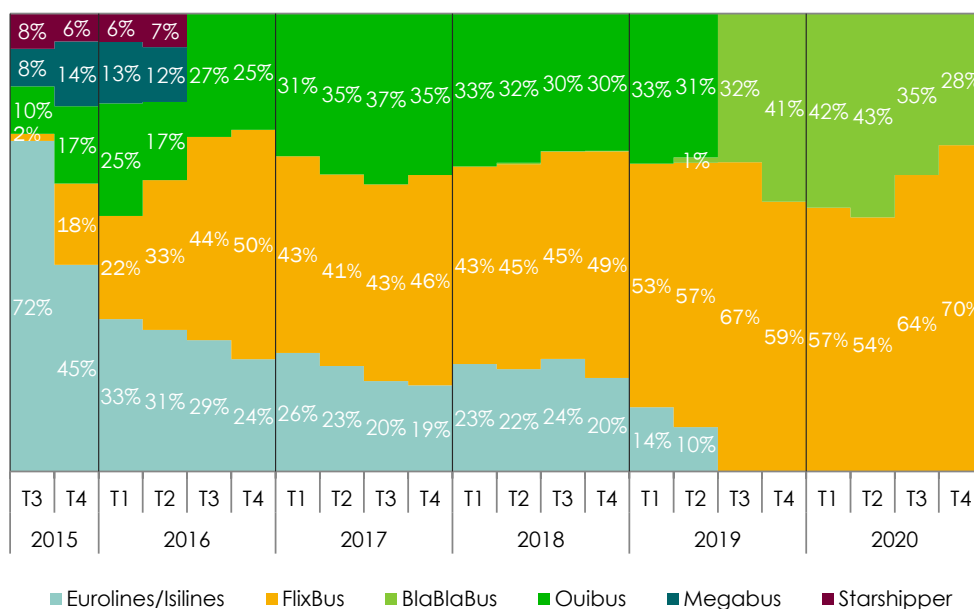
**Annexe 8.3 – Liaisons les plus cadencées et leur nombre d'allers-retours par jour
(au moins 10 allers-retours par jour)**

Liaison	2016	2017	2018	2019	2020	Évolution 2020/2019
Lille – Paris	35	28	39	45	24	-21
Aéroport de Lyon Saint-Exupéry – Grenoble		19	31	34	20	-14
Lyon – Paris	36	25	26	26	18	-9
Grenoble – Lyon	17	13	20	23	15	-8
Aéroport Paris Charles-de-Gaulle – Paris		9	16	23	15	-8
Aéroport Paris Charles-de-Gaulle – Lille	16	14	19	23	13	-9
Clermont-Ferrand – Lyon	18	12	13	16	13	-3
Marseille – Montpellier	11	11	18	18	12	-6
Marseille – Nice	14	13	18	14	12	-3

Source : ART

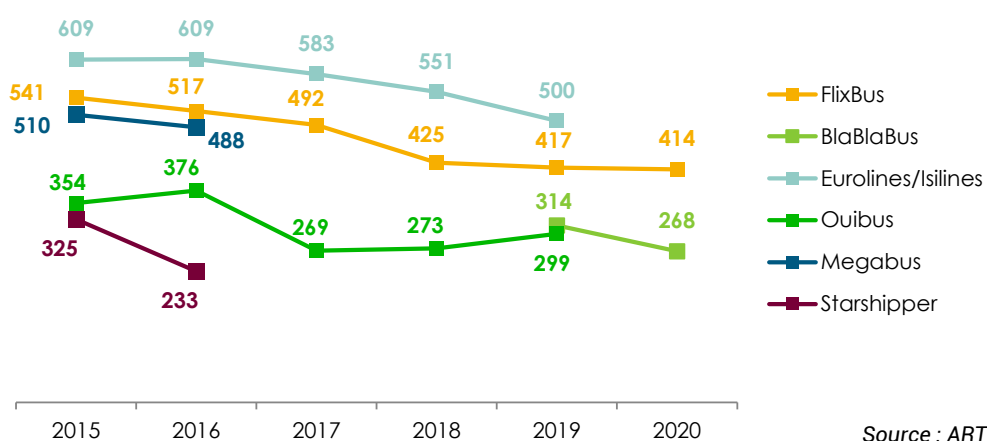
Annexe 9 - Distance parcourue par les autocars

Annexe 9.1 – Part de chaque opérateur dans l'offre en autocars.km
(opérateurs nationaux uniquement)



Source : ART

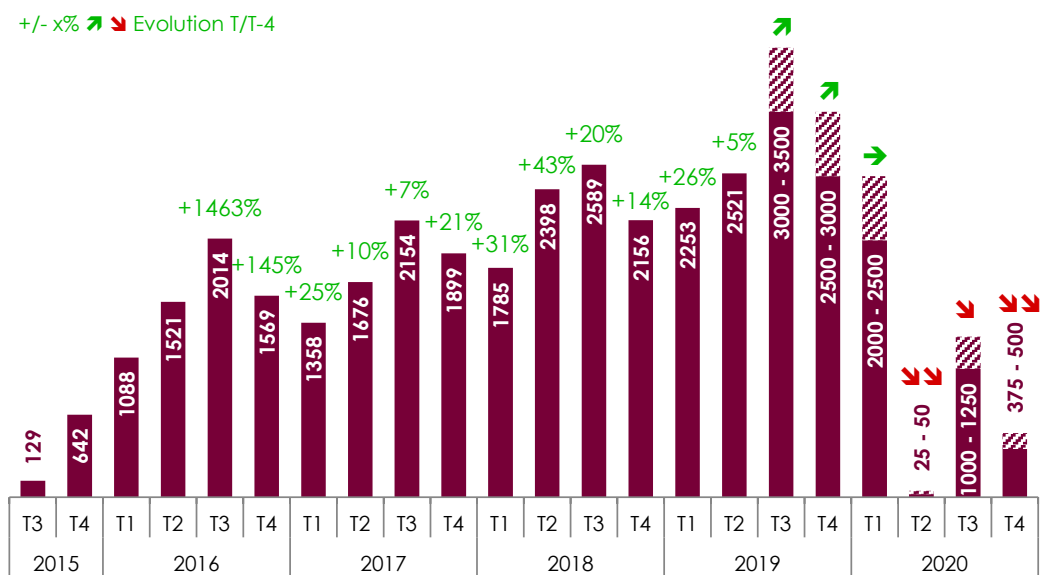
Annexe 9.2 – Longueur moyenne des lignes (en km) par opérateur



Source : ART

Annexe 10 - Caractéristique de la demande

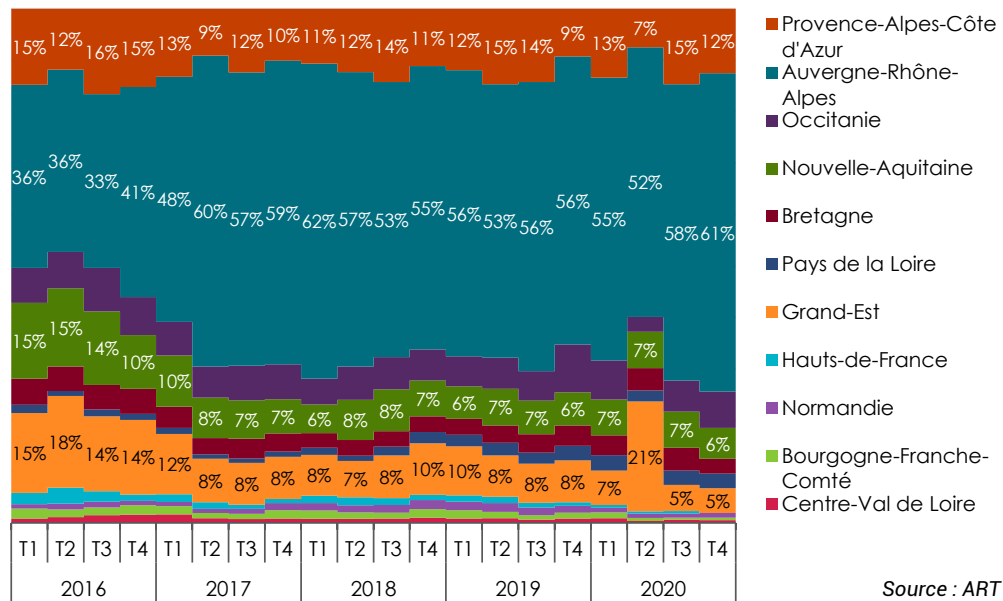
Annexe 10.1 – Évolution trimestrielle du nombre de passagers transportés (en milliers)



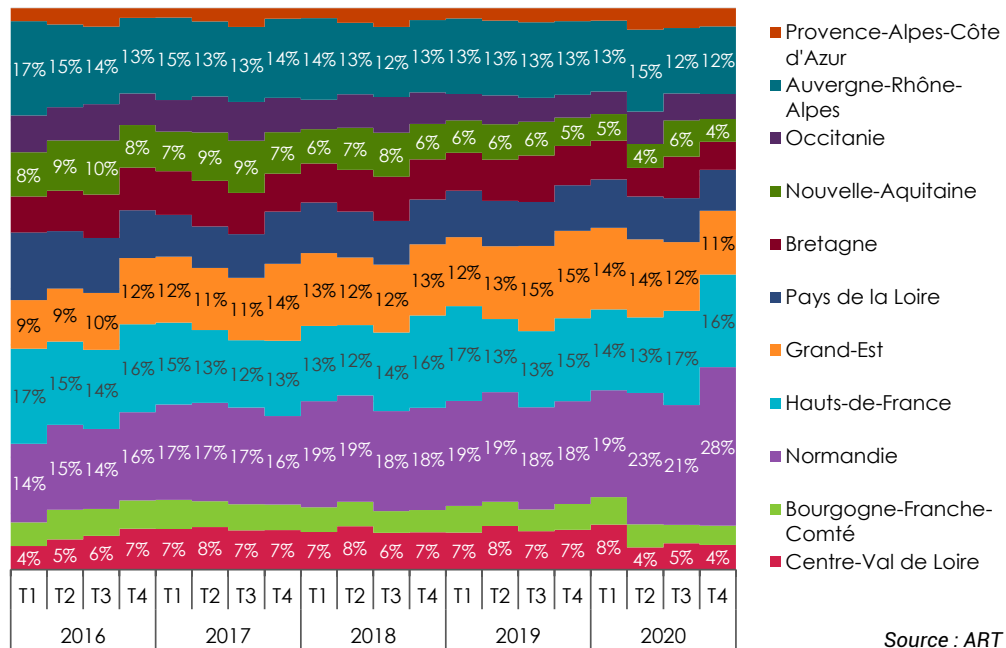
Source : ART

Annexe 10.2 – Répartition de la fréquentation trimestrielle par région

Liaisons infrarégionales

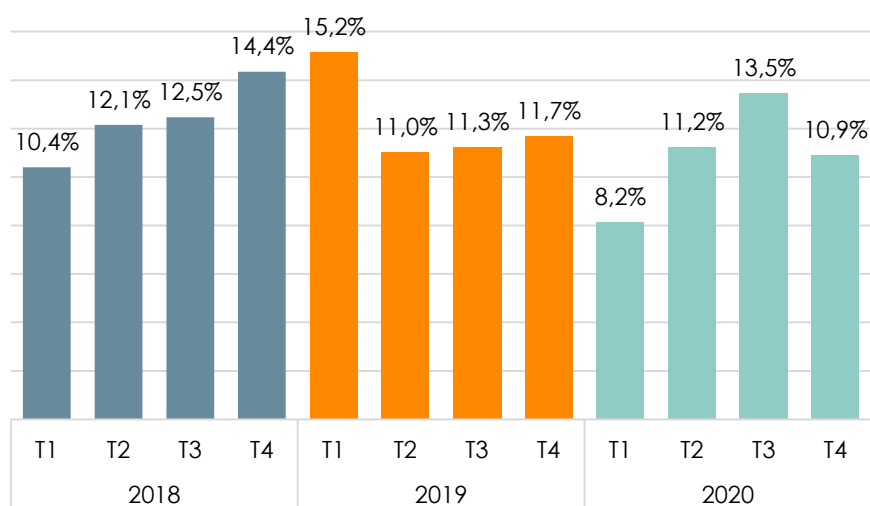


Liaisons radiales



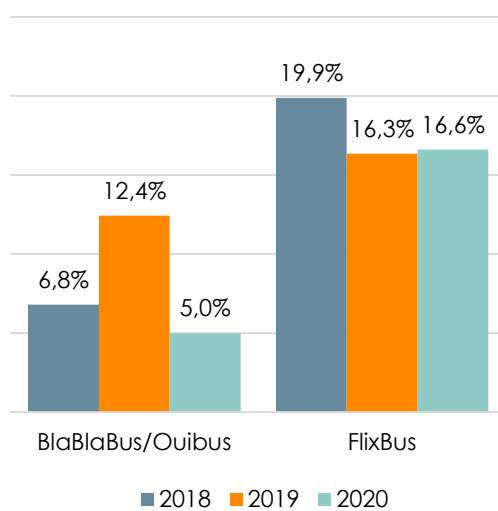
Annexe 11 - Qualité de service

Annexe 11.1 – Évolution trimestrielle du taux de retard



Source : ART

Annexe 11.2 – Taux de retard par opérateur principal



Source : ART

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

Dépôt légal : Juin 2021 - ISSN : 2678-4696

L'édition du rapport annuel sur le marché du transport par autocar et sur les gares routières en France en 2020 est consultable en ligne sur le internet : <https://www.autorite-transport.fr>



11, place des Cinq Martyrs du Lycée Buffon - 75014 Paris
Tél. +33 (0)1 58 01 01 10

Siège
48, boulevard Robert Jarry - CS 81915 - 72019 Le Mans Cedex 2

 @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