

RAPPORT ANNUEL SUR LE MARCHÉ DU TRANSPORT PAR AUTOCAR ET SUR LES GARES ROUTIÈRES EN FRANCE EN 2023



> Juin 2024

Crédits photos couverture : Agence REA, BlaBlaCar, FlixBus, Sophie Plumel

Crédits icônes des chapitres : Edy Subiyanto, Izwar Muis, Gregor Cresnar et Llisole sur www.thenounproject.com, Microsoft

INTRODUCTION

9^{ÈME} RAPPORT ANNUEL DU TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS DE L'AUTORITÉ DE RÉGULATION DES TRANSPORTS

La neuvième édition du rapport annuel de l'Autorité de régulation des transports (ART) sur le marché du transport routier de voyageurs et des gares routières porte sur la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 2023. Elle présente :

- les caractéristiques des gares et arrêts routiers en France et les services proposés aux voyageurs et transporteurs dans ces gares ;
- le bilan des actions régulateurs de l'ART relatives aux gares routières ;
- l'état du marché des autocars en services librement organisés en 2023 et son évolution pluriannuelle ;
- le bilan des liaisons de 100 kilomètres ou moins ;
- l'état de la concurrence sur le marché des autocars.

L'ART publie également sur son site internet, en accompagnement de ce rapport, l'ensemble des données relatives au marché du transport routier de voyageurs, accessible en Open Data et en datavisualisation, et les fiches régionales ainsi que leurs données. Les données concernant les années 2015 à 2022 peuvent être considérées comme consolidées. Les données relatives à l'année 2023 sont à considérer comme provisoires.

La réduction à deux du nombre d'opérateurs nationaux à partir du 3^{ème} trimestre 2019 a imposé l'établissement de 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). Afin de faciliter la lecture de ces fourchettes, l'ART a déterminé un ensemble de fourchettes jointives avec des bornes de valeurs faciles à appréhender et de progression homogène. La méthodologie suivie est présentée en annexe. L'ensemble des indicateurs concernés par ces fourchettes sont présentés en italiques dans le corps du texte ou en hachuré dans les graphiques tout au long de ce rapport.

CONTEXTE DU RAPPORT ANNUEL DU TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

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 pour les liaisons de 100 kilomètres ou moins. De plus, l'ordonnance n° 2016-79 du 29 janvier 2016 relative aux gares routières vise à garantir à tous les opérateurs de transport un accès objectif, transparent et non discriminatoire à ces aménagements.

Dans le cadre de sa mission de concourir au bon fonctionnement du secteur du transport routier de voyageurs, le législateur a confié à l'Autorité de régulation des transports :

- 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 sans interdire l'émergence d'offres nouvelles .

Le présent rapport est établi en application des articles L. 3111-23 et L. 3114-9 du code des transports qui prévoit, d'une part, que « *l'Autorité de régulation des transports établit chaque année un rapport portant sur les services de transport public routier de personnes librement organisés* », d'autre part, que « *le rapport prévu à l'article L. 3111-23 porte également sur les aménagements relevant de l'article L. 3114-1**. »

* Aménagements accessibles au public, situés ou non 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

SOMMAIRE

01	Caractéristiques des gares routières	7
02	Services en gares routières	10
03	Marché du transport par autocar librement organisé	13
04	Résultats économiques, sociaux et environnementaux des autocars librement organisés	17
05	Qualité de service du transport par autocar librement organisé	19
06	Situation concurrentielle sur le marché du transport par autocar librement organisé	20

SYNTHÈSE

01. Caractéristiques des gares routières

- **Les gares routières les plus fréquentées par les SLO sont en majorité des gares routières de centre-ville, bien desservies et souvent adossées à une gare ferroviaire.** Ces caractéristiques répondent aux attentes de leurs usagers.
- La gare de Bercy reste la gare la plus fréquentée (plus de 4 millions de passagers), et celle qui propose le plus de destinations (près de 500 destinations). Suivent les gares de Lyon, Toulouse, Grenoble et Lille.
- **Le tarif moyen du toucher de quai s'établit à 4,91 € HT, en diminution de 7 % par rapport à 2022.**

02. Services en gares routières

- **La qualité de service des gares routières est insuffisante.** Même parmi les gares routières les plus fréquentées, le taux d'équipement (salle d'attente pour les passagers, salle de repos pour les conducteurs) reste faible. Ainsi, cinq des dix gares routières françaises les plus fréquentées présentent moins de la moitié de neuf types de services ou d'équipement pouvant raisonnablement être attendus des usagers d'une grande gare routière. L'amélioration de la qualité de service dans les gares routières est un enjeu majeur pour le bon développement du secteur.

03. Marché du transport par autocar SLO

- **Le trafic des autocars SLO progresse sur un an :** d'une part, l'offre augmente mais reste durablement inférieure au niveau d'avant-crise (-8 % de départs). Les autocars.km est le seul indicateur d'offre à se rapprocher du niveau de 2019 (-2 %) grâce au rallongement des lignes. D'autre part, côté demande, **la fréquentation domestique stagne par rapport à 2019 mais la partie internationale est en forte hausse** (de plus de 50 %). Grâce à cette dynamique, la fréquentation totale dépasse largement celle d'avant-crise.
- **L'offre de liaisons de 100 km ou moins atteint son plus haut niveau depuis la libéralisation du secteur** (+17 % par rapport à 2019). Toutefois, **le nombre de passagers reste inférieur à son niveau d'avant-crise**, sur fond de reprise plus faible du trafic vers les aéroports.

04. Résultats économiques, sociaux et environnementaux des autocars SLO

- **Avec plus de 62 % en moyenne en 2023, le taux d'occupation reste élevé**, et ce tout au long de l'année. **La recette moyenne par passager pour 100 km est supérieure à 6 euros en 2023**, en continuité avec le 2nd semestre 2022. Ainsi, le chiffre d'affaires du secteur s'établit à un niveau record à plus de 154 millions d'euros, en hausse d'environ 20 % par rapport à 2019.
- **Le nombre d'ETP du secteur augmente sur un an** mais reste inférieur de 17 % au niveau d'avant-crise, reflétant la difficulté persistante du secteur à recruter les conducteurs. Avec un taux de remplissage élevé, les émissions de CO₂ des passagers SLO s'établissent au niveau le plus bas depuis 2015 (moins de 24 g d'équivalent CO₂ par passager.km, presque cinq fois moins que le facteur d'émission de la voiture particulière).

05. Qualité de service des autocars SLO

- **Les annulations** représentent 0,8 % des départs d'autocars programmés en 2023, stable par rapport aux années passées.
- **Le taux de retard à 15 min 0 sec augmente de 1 point sur un an pour atteindre 21,5 %** des autocars effectivement circulés en 2023, nettement supérieur à celui des trains (TAGV 11 % et Intercités 19 %).

06. Concurrence sur le marché des autocars SLO

- **Au dernier trimestre 2023, les liaisons opérées par les deux opérateurs à la fois représentent 69 % des départs et 93 % des passagers transportés**, des chiffres en hausse sur un an et comparables aux niveaux élevés de 2018, avant l'apparition du duopole.
- Pourtant, l'analyse économétrique montre que l'écart entre la recette moyenne des liaisons sans et avec concurrence SLO se resserre en 2023, bien que la recette des liaisons sans concurrence reste plus élevée. Cela pourrait signifier une pression concurrentielle moindre sur les prix.

01

CARACTÉRISTIQUES DES GARES ROUTIÈRES



	Niveau (2023)	Évolution sur un an (2022-2023)	Évolution sur 5 ans (2019-2023)
■ Nombre d'aménagements desservis par les SLO	285	+6 %	-19 %
■ Nombre de mouvements SLO (en millions d'autocars)	1	+17 %	-13 %
■ Nombre de passagers pris en charge et déposés dans les aménagements de transport routier (en millions)	[23; 25]	en hausse	en baisse
■ Fréquentation moyenne par aménagement (en milliers de passagers)	[81; 88]	en hausse	en hausse

En 2023, les SLO concentrent leur desserte sur les gares routières centrales et en interconnexion avec une gare ferroviaire

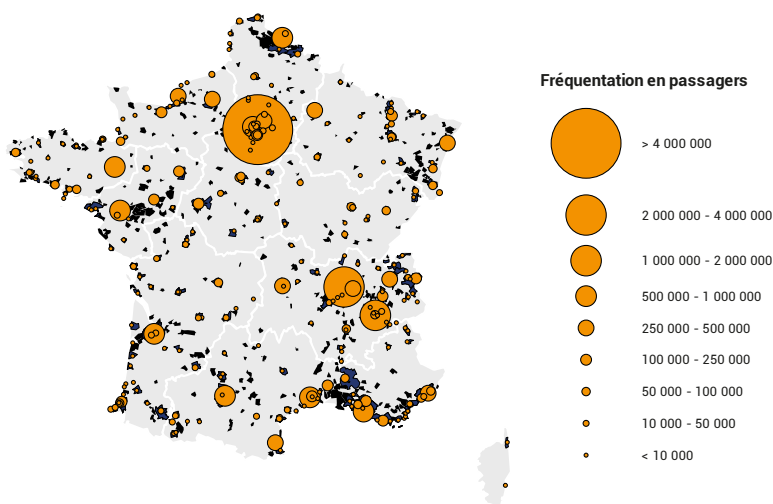
En 2023, entre 23 et 25 millions de passagers ont été pris en charge ou déposés dans 285 aménagements de transport routier, situés dans près de 200 unités urbaines, avec une fréquentation moyenne de 80,7 à 87,7 milliers de passagers par aménagement. Au total, il y a eu 1 million de mouvements d'autocars en 2023.

Cinq unités urbaines concentrent 37 % des mouvements SLO. À chaque fois, il s'agit de villes importantes, disposant d'une gare routière centrale, adossée à une gare ferroviaire.

L'unité urbaine de Paris concentre plus de la moitié du trafic (225 305 mouvements SLO). Au cœur de l'agglomération parisienne, fréquentée par plus de 5 millions de voyageurs, l'élément central est la gare de Paris Bercy-Seine qui attire plus de 77 % des passagers SLO de l'unité urbaine. Le reste des passagers est réparti entre 15 points d'arrêt dont les plus importants sont le Terminal Jules Verne à la Défense (plus de 10 %), les gares routières de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle (plus de 4 %) et d'Orly (plus de 2 %) et l'arrêt routier de Levallois Perret (plus de 2 %).

Les autres unités urbaines se détachent largement de l'agglomération parisienne. Il s'agit, par ordre de fréquentation, de : Lyon, la deuxième destination la plus fréquentée par les SLO (entre 2 et 2,5 millions de passagers), suivie de Grenoble et Marseille-Aix-en-Provence (entre 1 et 1,25 million de passagers) et Toulouse (entre 0,8 et 1 million de passagers).

Figure 1– Fréquentation des aménagements de transport routier en 2023 (en nombre de passagers)



Source : ART

Les SLO resserrent leur desserte et privilégient les gares routières aménagées. Plus d'un quart des parcs de stationnement et des arrêts routiers desservis en 2019 ne le sont plus en 2023. Le nombre d'aménagements de transport routier desservis par les SLO est en baisse de 19 % par rapport à 2019. La baisse concerne en particulier les arrêts routiers et les parcs de stationnement : 40 arrêts routiers et 19 haltes routières ne sont plus desservis en 2023 par rapport à 2019, soit plus d'un quart de ces aménagements.

À l'inverse, la part de gares routières dans les aménagements desservis augmente par rapport à 2019 (27 % contre 23 %). Surtout, elles représentent de loin les arrêts les plus fréquentés, puisqu'elles ont accueilli 70 % des passagers SLO en 2023.

Figure 2 – Typologie des aménagements de transport routier



Source : ART

CARACTÉRISTIQUES DES GARES ROUTIÈRES (2/3)

Les dix hubs nationaux accueillent plus de la moitié des passagers SLO en 2023. Les gares routières situées à proximité immédiate d'une gare ferroviaire sont privilégiées.

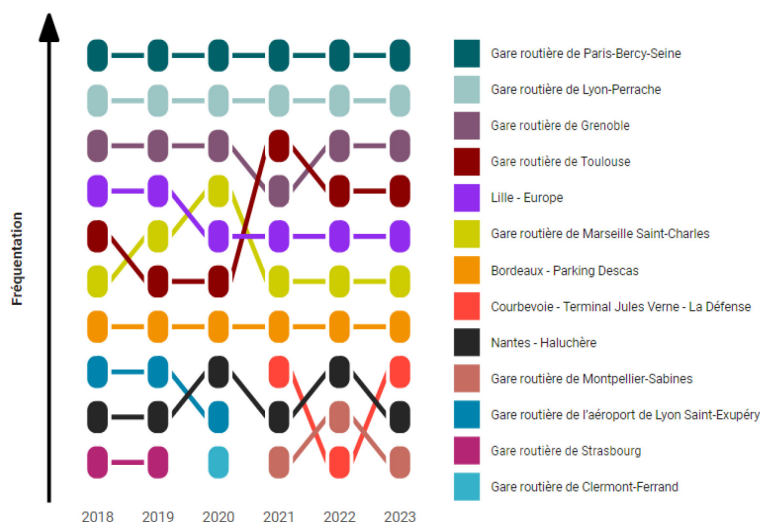
Les passagers SLO privilégient les gares routières bien connectées. En 2023, 86 % des passagers SLO ont été accueillis dans des aménagements adossés à une gare ferroviaire, 5,9 % dans des aménagements adossés à un aéroport, 1 % dans des aménagements adossés à une gare de péage. Seulement 7,2 % des passagers sont accueillis dans un point routier sans adossement.

Situés généralement en centre-ville et proches des gares ferroviaires, les principaux hubs nationaux drainant le plus fort trafic sont caractérisés par une interconnexion efficace avec les réseaux urbains de transports collectifs assurant ainsi une bonne accessibilité au plus grand nombre d'usagers.

Noeud stratégique du réseau, la gare de Paris-Bercy a accueilli plus de 4 millions de passagers en 2023 et rayonne avec 498 destinations, dont 283 vers international. Viennent ensuite les gares de Lyon (236 destinations dont 151 vers international), Bordeaux (157 destinations, dont 94 vers l'international), puis Montpellier (142 destinations, dont 100 vers l'international) et Marseille (130 destinations, dont 86 vers l'international). Parmi les dix gares routières les plus fréquentées, le taux des destinations vers l'international est compris entre 43 % (gare de Nantes-Haluchère) et 70 % (gare routière de Montpellier-Sabines). Par rapport à 2019, le nombre de destinations internes est en recul de 8 % alors que celui des destinations vers l'international a progressé d'un tiers.

Les opérateurs SLO tout comme les usagers privilégient ainsi les infrastructures proches du centre-ville et bien interconnectées. Mais ce choix met en lumière un faisceau d'attentes contradictoires : d'une part, l'attente de gares routières à l'emprise foncière limitée, situées dans une zone où elles ne génèrent pas de nuisance, d'autre part, un besoin de gares accessibles et bien desservies.

Figure 3 – Les dix aménagements de transport routier les plus fréquentés



Source : ART

La comparaison de la gare de Bercy, dont la fermeture a été annoncée par la Ville de Paris, avec d'autres gares européennes montre le rôle prédominant des gares de centre-ville aisément accessibles

L'ART a lancé une étude sur les scénarios possibles pour remplacer la gare de Bercy, afin de faciliter et objectiver le débat. En collaboration avec les différentes parties prenantes, l'étude, qui sera publiée en juillet 2024, identifiera les avantages et inconvénients de plusieurs scénarios alternatifs à la gare de Bercy, en prenant en compte les besoins et contraintes du secteur.

Dans ce cadre, elle a réalisé une comparaison avec les gares de grandes villes européennes desservies par les services longue-distance. Les sept gares étudiées disposent d'une bonne accessibilité et intermodalité. Elles se situent à une distance moyenne à vol d'oiseau de 3,6 km du centre-ville (Hambourg – 1,42 km, Londres – 2,15 km, Munich – 2,57 km, Madrid – 3,2 km, Zagreb – 1,94 km, Milan – 5,5 km, Berlin – 8,65 km). Plus généralement, dans la plupart des grandes villes européennes, le trafic des autocars s'organise autour d'une grande gare routière, parfois complétée par une autre à proximité de l'aéroport.

Quatre gares routières ont accepté de répondre à un questionnaire détaillé transmis par l'ART. Les quatre gares sont situées dans l'enceinte de la capitale, proches des transports en commun et, pour trois d'entre elles, proches des voies rapides. Toutes disposent d'un niveau de service de qualité.

Figure 4 – Fréquentation des gares européennes

Fréquentation / capacités	Berlin Zentraler Omnibusbahnh of Berlin	Londres Victoria Coach Station	Zagreb Autobusni Kolodvor	Gare centrale de Munich
Nombre annuel de passagers	5,6 M (2019)	13 M (2023)	1,4 M (2023)	2,8 M (2023)
Nombre de quais	33	25	45	29

- La gare routière de Berlin est située à 300 m du métro de Berlin (U- Bahn) et du train express urbain (S- Bahn) ; elle se trouve à 700 m de l'autoroute A100 et à 1,5 km de la A115 ;
- La gare routière de Zagreb se trouve à 400 m de la gare ferroviaire Zagreb Glavni Kolod Train Station et à proximité d'un accès autoroutier ;
- La gare routière de Munich est située à 500 m d'une autoroute, à 150 m des arrêts du réseau urbain et à proximité de la gare ferroviaire ;
- Compte tenu de sa position centrale, la gare routière de Londres est plus éloignée des voies rapides et se situe à 500 m de la gare ferroviaire Victoria.

Les quatre gares disposent d'espaces de dépose-minute. Deux gares sur quatre mettent à disposition d'usagers des parkings de vélos sécurisés.

Londres – Victoria Station



Source : BlaBlaCar, Rencontres gares routières 2021

CARACTÉRISTIQUES DES GARES ROUTIÈRES (3/3)

En 2023, 92 % des voyageurs SLO ont été pris en charge ou déposés dans des aménagements inscrits au registre public tenu par l'ART

L'ART tient un registre des gares routières. Ce registre public constitue un outil d'information pratique pour les entreprises de transport sur les gares routières et les autres aménagements de transport routier. Il donne les caractéristiques principales des gares (localisation, capacités d'accueil, services offerts en gare), les conditions auxquelles les autocars peuvent y accéder et les interlocuteurs en charge de ces infrastructures. Il est mis à jour régulièrement.

Au 31 décembre 2023, le registre recensait 336 aménagements de transport routier, soit 9 de plus que l'année précédente. 39 % des aménagements inscrits au registre, soit 130 aménagements, sont desservis par les SLO. Ils représentent 46 % des 285 aménagements desservis par les SLO en 2023.

L'ART travaille à améliorer l'exhaustivité du registre. Néanmoins, le registre public est déjà à ce stade représentatif de l'activité des SLO en gares routières : les aménagements inscrits accueillent 92 % des voyageurs SLO.

Figure 5 – Composition du registre au 31 décembre 2023



Source : ART

94 % des règles d'accès notifiées à l'ART sont jugées satisfaisantes

Afin de s'assurer que soient offertes aux entreprises de transport routier de voyageurs des conditions d'accès aux infrastructures transparentes, objectives et non discriminatoires, l'ART contrôle les règles d'accès aux gares routières, notamment :

- le niveau des tarifs (le tarif d'accès doit refléter les coûts des services fournis en gare) ;
- le traitement des demandes d'accès (tous les services de transport régulier routier conventionnés ou privés doivent pouvoir accéder aux infrastructures de manière non discriminatoire).

En 2023, l'ART a continué à œuvrer pour que les opérateurs de SLO puissent accéder dans des conditions satisfaisantes aux gares routières. Ces travaux portent leurs fruits : la très grande majorité des aménagements de transport routier régulés sont dotés de règles d'accès conformes à ces principes. Ainsi, au 31 décembre 2023, sur les 108 règles d'accès qui avaient été notifiées à l'ART, plus de 94 % ont été jugées satisfaisantes.

En 2023, le tarif moyen d'accès aux aménagements payants est de 4,91 € HT le toucher de quai, en diminution de 7 % par rapport à 2022

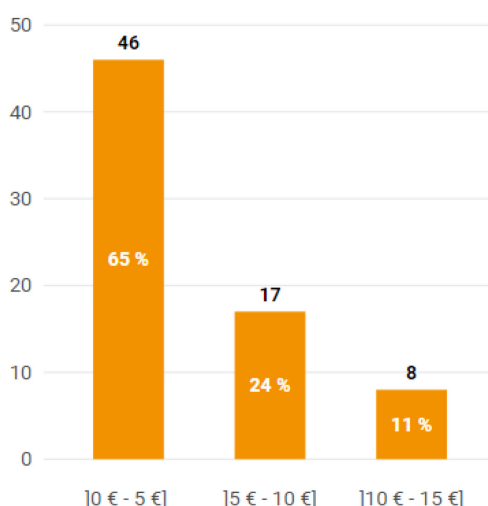
75 % des aménagements desservis par les SLO sont accessibles gratuitement (soit 41 % du nombre total des mouvements SLO).

Les opérateurs nationaux BlaBlaCar et Flixbus ont desservi, en 2023, 71 aménagements payants (contre 72 aménagements en 2022). Parmi ceux-ci :

- Dix aménagements payants sont accessibles pour moins d'1€ HT le toucher de quai : Belfort, Blois, Colmar, Metz, Moulins, Nancy, Nantes, Narbonne, Saint-Étienne ;
- 89 % pratiquent des tarifs de 10 € ou moins ;
- 8 pratiquent des tarifs supérieurs à 10 € : Paris-Bercy, Terminal Jules Verne à la Défense, Amiens, Montpellier-Sabines, Rennes, Toulouse, Marseille Saint-Charles et Lorient.

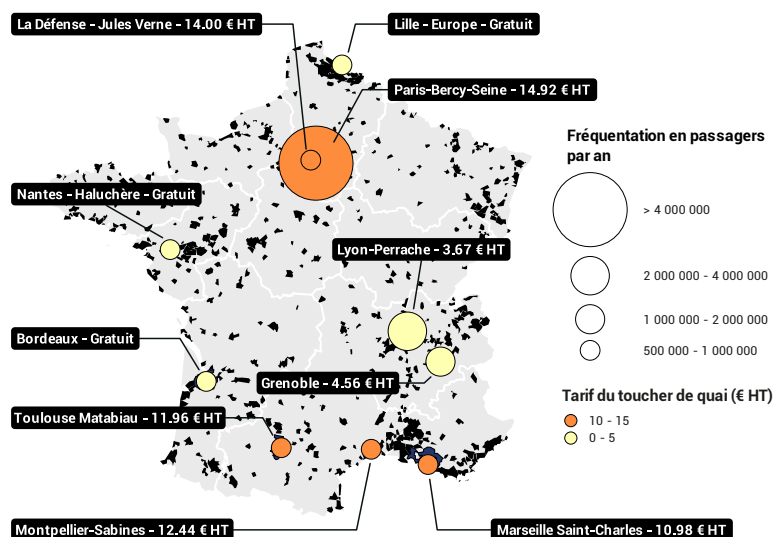
Les gares, qui pratiquent des tarifs d'accès élevés, sont des gares très fréquentées, mais ce ne sont pas toujours les aménagements les plus équipés. Ainsi, le Terminal Jules Verne à La Défense et la gare routière de Montpellier-Sabines ne remplissent pas la moitié des critères de qualité de service (voir le tableau des services offerts en gare, page 9).

Figure 6 – Distribution des tarifs



Source : ART

Figure 7- Tarifs d'accès aux dix gares les plus fréquentées



Source : ART

02

SERVICES EN GARES ROUTIÈRES



La qualité de service en gare : un enjeu structurant pour le secteur, alors que le niveau d'équipement des gares françaises reste insuffisant

La qualité des services proposés en gare est un enjeu structurant pour le secteur. L'ART échange régulièrement avec les parties prenantes du secteur sur le sujet. Elle réunit ainsi périodiquement exploitants des gares routières, transporteurs et usagers dans le cadre d'un webinaire, les « Rencontres sur les gares routières ». Plus généralement, l'ART travaille à animer le débat sur les enjeux liés à la qualité de service.

L'ART a identifié huit types de services ou d'équipement pouvant raisonnablement être attendus des usagers d'une grande gare routière : personnel présent sur le site, information dynamique, billetterie (borne ou guichet), salle d'attente, sanitaires, distributeurs de boissons, restauration, accès wifi, à quoi s'ajoute un neuvième service : une salle de repos pour les conducteurs.

Aujourd'hui, cinq des dix gares françaises les plus fréquentées ne remplissent pas la moitié de ces critères. Seules deux gares routières, Marseille Saint-Charles et Toulouse, remplissent la totalité ou la quasi-totalité des critères de qualité. Trois gares sur les dix ne proposent pas de salle d'attente aux passagers et six n'ont pas de salle de repos pour les conducteurs. Enfin, Lille Europe, cinquième gare française par la fréquentation, avec entre 0,5 et 1 million de voyageurs annuels, présente encore un

niveau d'équipement extrêmement rudimentaire.

De plus, l'ART considère qu'au-delà de cette grille d'évaluation par les équipements, l'évaluation de la qualité de service doit aussi porter sur les conditions générales d'accueil en gare. Par exemple, si la gare de Bercy est raisonnablement bien équipée, une étude de l'APUR sur l'accueil des autocars librement organisés a montré que la qualité de service restait insuffisante du point de vue des voyageurs : « 53 % des usagers indiquent en effet être peu satisfaits à pas satisfaits du tout. [...] Les critères d'insatisfaction se polarisent autour de la saleté, du manque de places assises, de l'absence de points de restauration chaude, de la faiblesse de l'éclairage » (l'Accueil des autocars librement organisés, APUR, 2023).

Pour garantir une bonne qualité de service, il est nécessaire d'évaluer le bon dimensionnement des équipements au regard de la fréquentation. Le bon entretien et la propreté des équipements proposés devront également être pris en compte, tout comme une bonne sécurisation des lieux qui sont généralement ouverts 24h sur 24h.

Figure 8 – Équipements disponibles dans les 10 gares routières les plus fréquentées de France (gares classées par niveau de fréquentation)

	Personnel sur site	Information dynamique	Billetterie	Salle d'attente	Sanitaires	Distributeur de boissons	Restauration	Accès wifi	Salle de repos conducteurs
Bercy Seine	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✓
Lyon Perrache	✓	✗	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✗
Grenoble	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✓
Toulouse	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓
Lille Europe	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
Marseille Saint Charles	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Bordeaux Paludate	✗	✓	✗	✗	✓	✗	✓	✗	✗
La Défense	✓	✓	✗	✓	✓	✗	✗	✗	✗
Nantes	✗	✗	✗	✗	✓	✗	✗	✓	✗
Montpellier Sabines	✗	✗	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✗

Source : ART d'après exploitants d'aménagements

SERVICES EN GARES ROUTIÈRES (2/3)

Les investissements réalisés en 2022 ont visé en particulier l'amélioration de l'information aux voyageurs et de l'offre de billetterie en gare

En 2022, 2,6 millions d'euros ont été investis dans les aménagements de transport routier inscrits au registre public. Plus des deux-tiers de ce montant ont été consacrés à l'amélioration des services rendus aux usagers, notamment à l'information en temps réel et à l'offre de billetterie en gare.

Les investissements les plus importants sont réalisés sur les gares les plus fréquentées par les SLO :

- La gare routière de Marseille Saint-Charles a renforcé ses outils de vente aux guichets ainsi que le système d'information en temps réel ;
- La gare routière de Toulouse a ouvert un nouvel espace intérieur d'attente pour les usagers de la gare. Elle a également amélioré l'accueil des autocars, en procédant à la réfection des voies de sortie des véhicules et à l'installation d'un nouveau système de contrôle des entrées, sorties et mises à quai des autocars ;
- L'aéroport Paris Charles de Gaulle a installé des écrans d'information en temps réel dans l'enceinte de la gare routière.
- Le pôle intermodal du Puy-en-Velay a construit un espace d'attente et installé des dispositifs d'information en temps réel.

D'autres investissements importants ont été réalisés pour améliorer le fonctionnement de la gare ou augmenter la capacité en gare :

- La gare SNCF de Valence TGV a mis en place un système de contrôle des entrées et des sorties des véhicules ;
- Le pôle multimodal du Plateau de l'agglomération montargoise a créé six quais supplémentaires, associés à l'installation d'abris bus et à des investissements pour la sécurisation des cheminements piétons et des véhicules ;
- La gare routière de Bourg-la-Reine a installé un dispositif de détection des véhicules au niveau de la gare routière et de la zone de régulation.

La parole à Christophe Boccia, chef du service Exploitation des Gares Routières & Points d'Arrêts au sein de la Métropole d'Aix Marseille Provence

La gare routière de Marseille Saint-Charles en chiffres :

- 27 quais : 22 quais commerciaux et 5 quais de régulation ;
- 14 lignes urbaines & interurbaines, 5 lignes régionales, lignes nationales / internationales SLO (FlixBus/ BlaBlaCar/ autres...) ;
- 13 transporteurs ;
- Plus de 23 000 validations par jour ;
- Environ 900 touchers de quais par jour, 1 400 mouvements par jour ;
- Réseaux de transports proches : gare SNCF à 100 m / métro à 150 m / tramway à 550 m ;
- Information en temps réel : écrans d'informations dynamiques sur l'ensemble des quais, 5 totems d'informations grands formats ;
- Billetterie : 3 guichets, 3 distributeurs automatiques de titres de transport.



L'exploitation de gare routière Marseille Saint Charles a connu ces dernières années des évolutions majeures

La gare routière de Marseille Saint Charles est l'une des deux plus importantes gares routières de la métropole. Située à l'extrémité sud des axes autoroutiers et routiers majeurs et aux portes de la Ville de Marseille, la gare est devenue, par son offre mais aussi les services qu'elle propose, un pôle d'échanges majeur en France.

De nombreux défis attendaient ce site, notamment : l'harmonisation métropolitaine (couleurs, tarification, standards de qualité, etc.), l'optimisation de son exploitation, sa sécurité et enfin la réglementation liée aux SLO.

L'harmonisation métropolitaine a intégré tous les standards liés à la communication : mise aux couleurs, tenues des agents. Pour améliorer la **qualité de service**, les horaires de présence des agents et d'ouverture des guichets de vente ont été étendus. Les outils de vente aux guichets ont aussi été renforcés pour effectuer des ventes multi-réseaux sur l'ensemble des guichets et réduire le temps d'attente. Des distributeurs automatiques de titres ont également été déployés aux abords des quais. La gare a aussi été équipée d'un système d'information dynamique au-devant des quais. Enfin, de nombreuses poubelles ont été ajoutées et les passages de propreté ont été renforcés pour atteindre le même niveau d'exigence que les autres sites métropolitains.

Le modèle d'exploitation a également été revu pour offrir des pôles dédiés à chaque type d'opérateurs (urbains, interurbains, régionaux, SLO). Les créneaux ont été resserrés pour offrir plus d'accostages et ainsi augmenter de 15% le nombre de touchers de quais. Le règlement intérieur a également été revu afin de garantir le respect de tous et améliorer la fluidité des entrées et sorties du site.

Pour la sécurité, la métropole a demandé un audit à la préfecture de police. Le site a été équipé de 12 caméras supplémentaires. Des portiques urbains entre le site et la voie publique ont été installés pour empêcher les intrusions de deux roues motorisées. Les agents de sécurité ont été remplacés par des agents de la sûreté ferroviaire (SUGE) dotés du pouvoir de police et des équipements requis pour lutter contre la délinquance. Dès la première année, les atteintes aux biens et personnes ont drastiquement baissé. Les abords des quais ont également été repris pour corriger les zones reculées ou lugubres par un éclairage amélioré et faciliter les nettoyages réguliers.

Enfin, la réglementation et l'accueil des SLO ont été améliorés, au vu du volume des demandes. Un guichet à part et devant les quais dédiés a été mis en place. La réglementation des demandes d'accès a également été revue afin d'assurer des affectations équitables pour tous les opérateurs et favoriser la mixité et l'optimisation des créneaux disponibles. Les touchers de quais, recalculés, répondent aux coûts d'exploitation du site et sont fixés de façons non-discriminatoires entre tous les opérateurs, métropolitains ou non. En cas de recettes insuffisantes, ils sont réévalués afin de garantir l'équilibre financier. En cas d'excédent, les recettes sont réinvesties les années suivantes pour l'amélioration régulière de ce pôle d'échanges au service de tous.

SERVICES EN GARES ROUTIÈRES (3/3)

Les « Rencontres gares routières », un outil pour contribuer à l'amélioration de la qualité de service

Depuis 2021, l'ART réunit périodiquement les exploitants des gares routières, les transporteurs et les usagers dans le cadre d'un webinaire, les « Rencontres gares routières ».

En 2023, les actes des dernières « Rencontres gares routières » - qui se sont déroulées en décembre 2022 - ont été publiés et ont permis de mettre en valeur les trois grands enseignements de l'évènement :

- **Enseignement 1 : la qualité de service n'est pas en ligne avec les besoins des usagers.** Dans d'autres pays européens, en termes de confort et d'information des voyageurs ou encore de connexion avec l'offre des autres modes de transport collectif urbains et interurbains, la qualité de service est plus importante pour des aménagements de taille comparable.
- **Enseignement 2 : les métropoles ont besoin de concevoir des stratégies locales pour accueillir des SLO.** Pour cela, il convient de dresser un état des lieux des besoins, d'adapter l'offre à ces besoins, de limiter les nuisances et, partant, de participer à l'accessibilité et au rayonnement du territoire.
- **Enseignement 3 : les gares routières auront un rôle à jouer dans la décarbonation du secteur.** Il sera nécessaire d'investir dans de nouveaux équipements pour permettre l'avitaillement en gaz naturel liquéfié et la recharge électrique.

Le comité de concertation : un outil pour travailler ensemble sur des sujets techniques

L'ART a également mis en place le « comité de concertation des gares routières ». Ce groupe de travail a pour vocation d'analyser des sujets techniques pointus et de rechercher des consensus techniques. Lancé en septembre 2023, le premier comité s'est réuni sous la présidence de Sophie Auconie, vice-présidente du collège de l'ART. Il est composé d'une quinzaine de membres avec des représentants des collectivités territoriales, des fédérations de professionnels et d'usagers, des opérateurs de transport ainsi que d'un expert sectoriel. L'ART en assure le secrétariat.

Le comité de concertation s'est saisi d'un premier sujet pour l'année 2023 : *l'information et la billetterie multimodales et intermodales en gare routière*, visant à examiner les meilleures façons de permettre aux usagers d'obtenir en gare l'information sur l'ensemble des modes de transport, routiers ou ferroviaires, et d'acheter des billets pour toutes les lignes présentes. Le comité restituera ses travaux dans le cadre des prochaines « Rencontres gares routières » et l'ART les publiera sous la forme de fiches techniques, proposant des standards en matière de qualité de service.

Les bornes multi-transporteurs pour une billetterie multimodale et intermodale : la parole à ... Maxime Emorine, responsable pôle e-commerce Aéroports de Lyon Saint –Exupéry



Comment avez-vous eu l'idée d'installer des bornes multimodales en gare ?

Le projet de bornes multimodales (distribution de titres pour le tramway Rhônexpress et les autocars SLO) est né d'une démarche d'innovation au sein de l'aéroport. Les passagers atterrissant à l'aéroport de Lyon attendent en moyenne 20 minutes pour récupérer leurs bagages. Comment tirer profit de ce temps, et les aider à organiser leur départ de l'aéroport ? Dans un premier temps, neuf bornes ont été installées dans les salles de livraison de bagages : trois bornes par salle, chacune encastrée dans un mur en bois sur lequel sont affichées les informations multimodales et intermodales.

Le même dispositif a ensuite été installé dans la gare routière de l'aéroport et le paiement en espèces implémenté.

Quels bénéfices ont apporté ces bornes pour les usagers, l'exploitant et les transporteurs utilisateurs de la gare ?

Les bornes multimodales permettent :

- à l'usager de choisir son billet en toute autonomie et de vérifier ses horaires, plutôt que de passer par un comptoir ouvert seulement en journée ;
- aux transporteurs, une économie de personnel ;
- aux conducteurs de bus, qui n'ont plus à délivrer des billets, un supplément de sécurité ;
- à l'exploitant de l'aéroport, un moyen de diversifier l'activité et répondre aux besoins des usagers et intégrer tous les futurs transporteurs de manière simple.

Votre modèle de borne multimodale est-il transposable dans les autres gares routières ?

Oui, il est transposable à l'identique : les problématiques étant similaires entre les gares routières, notamment pour un aéroport disposant d'une gare routière. Pour une gare routière hors aéroport, si les relations contractuelles ou réglementaires diffèrent, des ajustements sont envisageables, mais la philosophie du projet reste la même.

Le travail ayant déjà été réalisé à l'aéroport de Lyon, nous serions ravis de faire bénéficier d'autres acteurs de notre expérience.



La gare routière de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry en chiffres :

- 12 quais ; tarif d'accès : 8 € ;
- Entre 350 000 et 625 000 passagers SLO ;
- 3 bornes de distribution de titres ;
- Coût d'achat : entre 15 k€ et 20 k€ par borne.



	Niveau (2023)	Évolution sur un an (2022-2023)	Évolution sur 5 ans (2019-2023)
■ Nombre de villes* françaises desservies	200	+ 2 %	- 15 %
■ Nombre de liaisons domestiques commercialisées	1 413	+ 8 %	- 7 %
■ Volume d' autocars.km (millions)	108	+18 %	- 2 %
■ Nombre de départs quotidiens	759	+18 %	- 8 %
■ Nombre de passagers sur les liaisons domestiques (millions)	[8,8 ; 10,5]	en hausse	en baisse
■ Nombre de passagers.km domestiques (milliards)	[2,4 ; 2,9]	en hausse	en baisse

* Au sens des unités urbaines

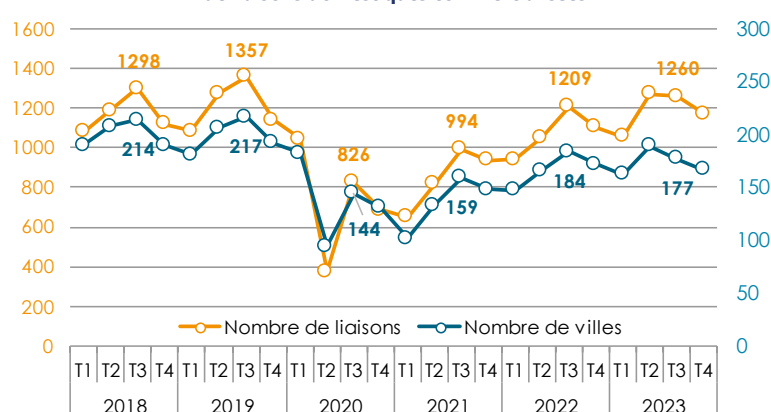
L'offre SLO continue sa progression en 2023 mais reste durablement inférieure au niveau d'avant-crise

Les opérateurs SLO ont commercialisé 1 413 liaisons domestiques pour relier 200 villes* françaises en 2023. L'offre de desserte et de liaison continue ainsi de progresser sans pour autant retrouver son niveau de 2019. Le marché semble traverser une restructuration depuis la sortie de la crise sanitaire en 2022 avec un développement modéré de l'offre et très peu de nouvelles destinations (seulement deux (hors Corse) en 2023), à la grande différence de la période 2017-2019.

En 2023, FlixBus dessert 70 % de l'offre totale de villes et 76 % des liaisons proposées, des proportions en baisse sur un an pour l'offre de villes mais en hausse pour celle de liaisons. Pour BlaBlaCar, ses taux de couverture continuent à augmenter avec désormais 69 % des villes et 52 % des liaisons opérées. À côté du duo des opérateurs nationaux, sept opérateurs régionaux, dont un nouvel opérateur, TLFD en Corse, proposent trente-six liaisons SLO en 2023.

La part des villes desservies toute l'année s'élève à 74 % en 2023, le plus haut niveau jamais atteint depuis 2015. Le socle des dessertes permanentes (sans interruption depuis 2015) est constitué de 52 villes, stable sur un an mais 13 de moins par rapport à 2019. La majorité (68 %) des liaisons sont opérées tous les trimestres en 2023.

Figure 9 – Nombre de villes* françaises desservies et de liaisons domestiques commercialisées



Source : ART d'après opérateurs SLO

En 2023, 45 % de la population métropolitaine dispose d'un point d'arrêt à moins de 5 km de son domicile (66 % en Ile-de-France et 42 % dans les autres régions), stable par rapport à l'année précédente.

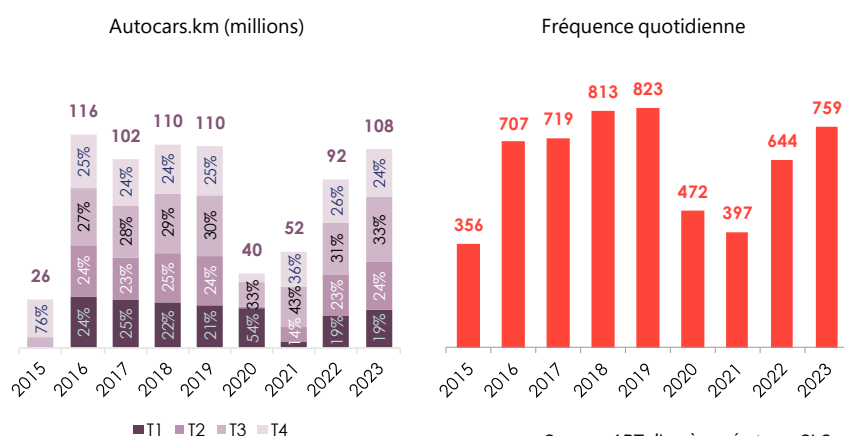
Avec le rattrapage au 2^{ème} semestre, l'offre en autocars.km se rapproche du niveau de 2019

Il s'agit du seul indicateur de l'offre qui atteint un niveau comparable à celui d'avant la crise sanitaire. Le volume des autocars.km est particulièrement élevé au 3^{ème} trimestre 2023, s'établissant à plus de 35 millions, niveau jamais atteint depuis l'ouverture du marché (8 % de plus qu'en 2019).

À l'instar des autres indicateurs, la fréquence quotidienne reste inférieure de 8 % au niveau d'avant-crise de 2019. Néanmoins, un nouveau record trimestriel a été établi au 3^{ème} trimestre 2023 avec près de 980 départs effectués chaque jour par les autocars SLO, soit 2 % de plus par rapport à la même période de 2019.

Par liaison, la fréquence quotidienne s'élève à 3,3 trajets en moyenne, en hausse de 8 % sur un an et 15 % par rapport à 2019. La longueur moyenne des lignes domestiques reste stable sur un an à 389 km, confirmant la tendance observée depuis 2021 (stabilisation autour de 390 km) et en rupture avec les années d'avant-crise (374 km en moyenne).

Figure 10 – Distance parcourue en France par les autocars et nombre de départs quotidiens sur les liaisons domestiques



Source : ART d'après opérateurs SLO

MARCHÉ DU TRANSPORT PAR AUTOCAR LIBREMENT ORGANISÉ (2/3)

La fréquentation des autocars SLO progresse en 2023, mais est moins portée par sa composante domestique

Entre 8,8 et 10,5 millions de passagers ont voyagé sur les liaisons domestiques* des autocars SLO en 2023, en hausse sur un an. Malgré cette dynamique, la fréquentation domestique reste inférieure à 2019. La fréquentation quotidienne est comprise entre 24 000 et 29 000 passagers.

En parallèle, les liaisons internationales ont vu passer plus de 6 millions de voyageurs en 2023. Il s'agit d'une hausse de plus de 17 % sur un an et de plus de 50 % en comparaison avec 2019. La fréquentation internationale a vu son poids augmenter au fil des années, pour représenter désormais 40 % de la fréquentation totale, au même niveau que la partie domestique (voir Figure 12). C'est cette forte progression qui a permis à la fréquentation totale** en 2023 de dépasser largement celle de 2019 et d'atteindre son niveau le plus élevé depuis 2015.

La distance parcourue par les passagers sur les liaisons domestiques se situe entre 2,4 et 2,9 milliards de passagers.km, en-dessous du niveau de 2019. Les trajets effectués par les voyageurs sont plus courts en 2023 qu'en 2022 (278 km en 2023 contre 287 km en 2022) mais comparables à ceux de 2019 (280 km).

La part des liaisons radiales (en provenance ou à destination de l'unité urbaine de Paris) est stable sur un an, à 47 % de la fréquentation domestique. Celles-ci présentent une fréquence quotidienne de 30 % de plus que la moyenne générale.

Les dix liaisons domestiques les plus fréquentées représentent, en 2023, 36 % des passagers transportés, une proportion comparable aux années passées. La liaison Lille – Paris conserve la tête du classement mais sa fréquentation en 2023 reste bien inférieure au niveau de 2019. À l'opposé, la liaison Paris – Rouen, avec le nombre de passagers en forte hausse par rapport à 2019, a gagné la 2^{ème} place pour la première fois.

* Dans le cadre des lignes domestiques et des lignes internationales avec cabotage
** La fréquentation totale est la somme des passagers sur les liaisons domestiques (parties des lignes domestiques et/ou parties cabotage des lignes internationales) et des passagers sur les liaisons internationales

Figure 11 – Fréquentation domestique des autocars SLO

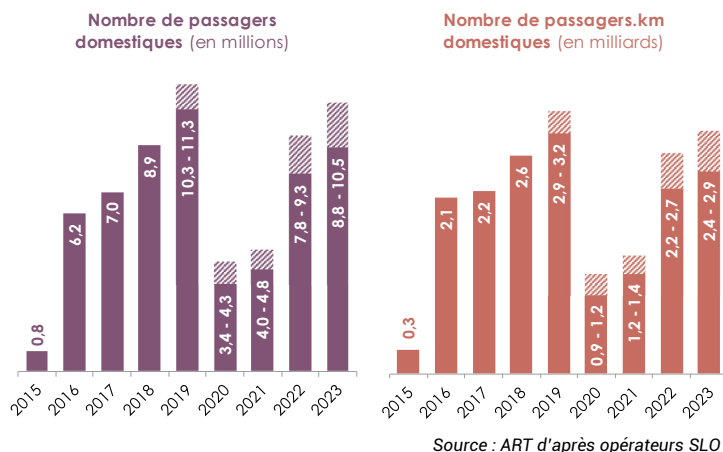
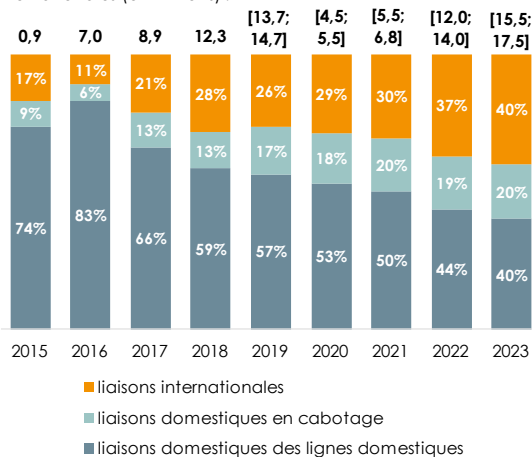


Figure 12 – Répartition de la fréquentation totale**

Nombre de passagers, y compris ceux sur les liaisons internationales (en millions) :

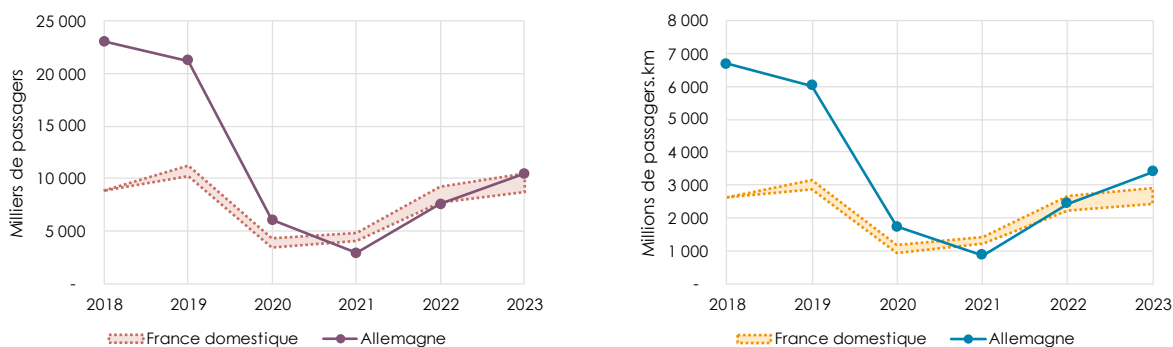


La reprise semble plus forte outre-Rhin en 2023 mais le niveau d'avant-crise est loin d'être atteint

En écho à l'évolution du marché français, la fréquentation domestique des autocars SLO en Allemagne continue de progresser en 2023. La hausse sur un an s'élève à 39 % pour le nombre de passagers et à 43 % pour les passagers.km, des évolutions beaucoup plus fortes qu'en France. Ainsi, la fréquentation

domestique en Allemagne a dépassé celle en France pour la première fois depuis deux ans. Pourtant, tandis que le marché français se rapproche de son niveau d'avant-crise, le marché allemand ne retrouve qu'environ 60 % de ses passagers.km de 2019.

Figure 13 – Évolution comparée de la fréquentation domestique des SLO en France et en Allemagne



Source : ART d'après opérateurs SLO et Office statistique fédéral d'Allemagne

MARCHÉ DU TRANSPORT

PAR AUTOCAR LIBREMENT ORGANISÉ (3/3) –

FOCUS SUR LES LIAISONS DE 100 KM OU MOINS

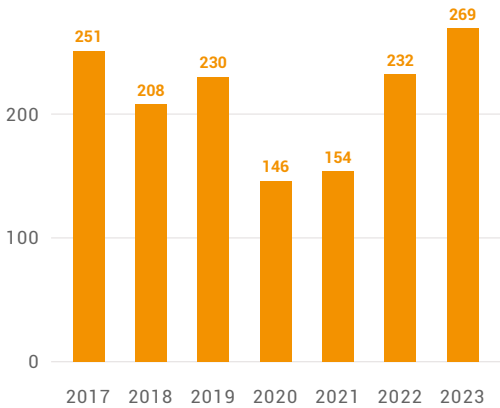
	Niveau (2023)	Évolution sur un an (2022-2023)	Évolution sur 5 ans (2019-2023)
■ Nombre de liaisons de 100 km ou moins commercialisées	269	+16 %	+ 17 %
■ Nombre de liaisons de 100 km ou moins déclarées	1 896	+20 %	+ 100 %
dont nombres de déclarations disposant de droits actifs	554	+29 %	+ 49 %
dont nombre de déclarations annulées	201	-	+ 55 %
dont nombre de déclarations caduques	850	+17 %	+ 246 %
■ Nombre de passagers sur les liaisons de 100 km ou moins (millions)	[0,7; 1,1]	en hausse	en baisse

L'offre de liaisons de 100 km ou moins atteint son plus haut niveau depuis la libéralisation du secteur

Le code des transports, notamment ses articles L. 3114-17 et suivants, autorise les services librement organisés de transport régulier de voyageurs par autocar en instaurant toutefois un encadrement pour les liaisons de 100 kilomètres ou moins qui sont soumises à une déclaration préalable de l'opérateur et peuvent, à la demande d'une autorité organisatrice des transports (AO) et sous réserve d'un avis conforme de l'ART, faire l'objet d'une interdiction ou d'une limitation.

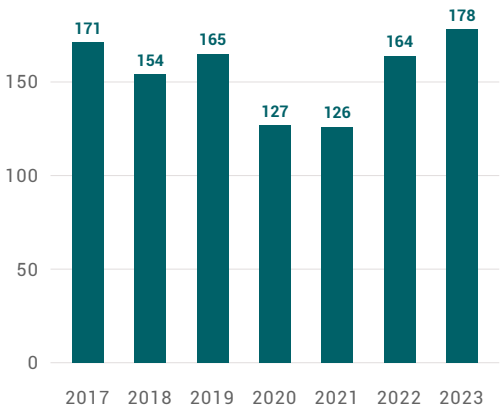
Après des années 2020-2021 marquées par la crise liée à la Covid-19, l'offre de liaisons de 100 km ou moins poursuit sa reprise. En 2023, le nombre de liaisons commercialisées a fortement augmenté, avec 269 liaisons, dépassant largement le niveau de 2019 (230 liaisons). Le nombre d'unités urbaines desservies suit la même tendance.

Figure 14 – Nombre de liaisons de 100 km ou moins commercialisées



Source : ART d'après opérateurs SLO

Figure 15 – Nombre d'unité urbaines desservies par des liaisons de 100 km ou moins



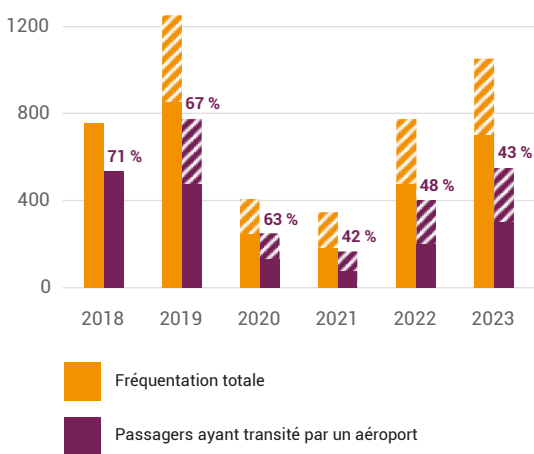
Source : ART d'après opérateurs SLO

Le nombre de passagers des liaisons de 100 km ou moins reste inférieur à son niveau d'avant-crise, sur fond de reprise plus faible du trafic vers les aéroports

En revanche, le nombre de passagers empruntant ces liaisons ne retrouve pas son niveau d'avant-crise, du fait notamment d'une reprise plus lente du trafic vers les aéroports. Ces lignes, qui représentaient environ trois-quarts des passagers en 2019, n'en représentent plus que la moitié aujourd'hui.

La liaison entre l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry et l'unité urbaine de Grenoble reste la plus fréquentée en 2023 et ce depuis 2017. La seconde liaison la plus fréquentée est celle reliant le Mont Saint-Michel à Rennes, qui avait fait son entrée dans les cinq liaisons les plus fréquentées en 2022, et s'y maintient. Viennent ensuite les liaisons entre, Marseille, Aix-en-Provence et Toulon, celle entre Angers et Nantes, et enfin celle entre la gare SNCF de Lorraine-TGV et Nancy.

Figure 16 – Fréquentation annuelle des liaisons de 100 km ou moins, dont desserte des aéroports



Source : ART d'après opérateurs SLO

MARCHÉ DU TRANSPORT PAR AUTOCAR LIBREMENT ORGANISÉ (3/3)

Test d'équilibre économique

L'ART a mené des travaux évaluant les conséquences socio-économiques de l'ouverture des lignes de 100 km ou moins ou de leur éventuelle interdiction

Les liaisons de 100 kilomètres ou moins peuvent, à la demande d'une autorité organisatrice des mobilités, faire l'objet d'une interdiction ou d'une limitation, si elles risquent de concurrencer les services publics de transport au point de porter atteinte à leur équilibre économique. Pour vérifier ce critère, l'ART utilise le « test d'équilibre économique » autocar : il mesure les pertes de recettes pour le service public de transport que pourrait engendrer l'ouverture d'une nouvelle ligne SLO qui lui ferait concurrence.

Jusqu'en 2021, les saisines ont été nombreuses et l'ART a rendu plus de 120 avis. Un quart des saisines ont abouti soit à l'interdiction des services concernés soit à une limitation. Le volume de saisines est en forte baisse depuis.

En 2023, l'ART a conduit des travaux d'évaluation des effets de l'interdiction ou non de ces lignes, en étendant son analyse aux bénéfices socio-économiques et environnementaux. La prise en compte de ces bénéfices permet de mieux évaluer les conséquences de l'interdiction ou non d'une nouvelle ligne SLO, en termes de coûts, d'augmentation des mobilités et de réduction de la pollution.

Un bilan socio-économique permet de prendre en compte l'ensemble des bénéfices liés à l'ouverture d'une ligne d'autocar librement organisé

L'ART a notamment évalué les bénéfices socio-économiques et environnementaux liés à la commercialisation d'autocars SLO pour deux cas : Paris-Aéroport de Beauvais et Marseille-Toulon. Il s'agit de deux lignes pour lesquelles l'ART a dû réaliser un test d'équilibre économique. Pour le premier, elle avait conclu à une interdiction ; pour le second, elle avait rejeté la demande d'interdiction, car l'impact sur les recettes du service public était négligeable.

Le bilan compare le scénario de référence (sans SLO) à un scénario contrefactuel (avec SLO) en évaluant les économies de coûts engendrées par la commercialisation du SLO. Les coûts pris en compte sont (i) les coûts directs (titre de transport, péage, carburant), (ii) le gain et la perte de temps pour les usagers et (iii) les coûts environnementaux liés à la pollution atmosphérique et aux émissions de CO₂. Les gains ou pertes ainsi calculés peuvent être mis en regard des pertes anticipées pour le service

public. Cela permet de s'assurer que les mesures prises pour limiter la perte de recette des transports publics n'affectent pas les gains pour les usagers ou l'environnement de façon disproportionnée.

Les résultats sont très sensibles aux hypothèses retenues. Le bénéfice environnemental dépend, par exemple, des hypothèses de report, c'est-à-dire de la proportion estimée de passagers de l'autocar qui auraient sinon eu recours, respectivement, au transport en commun, à la voiture individuelle ou qui ne se seraient pas déplacés.

Néanmoins, dans la plupart des scénarios étudiés par l'ART, les bilans socio-économiques sont favorables.

Certaines lignes SLO, dont l'interdiction est justifiée par un test d'équilibre économique, auraient pourtant eu un bénéfice social et environnemental positif

L'ART a rendu un avis favorable à l'interdiction de la ligne Paris-Aéroport de Beauvais, au vu de l'atteinte significative aux recettes du service conventionné. Pourtant, le bilan socio-économique mené par l'ART indique que son ouverture aurait eu un effet globalement positif. Elle aurait fait économiser aux usagers environ 0,5 million d'euros par an (selon le scénario exact retenu), tout en diminuant en moyenne le temps de trajet de 15 minutes. Ces bénéfices excèdent la perte de recettes pour le service conventionné.

L'ART a rendu un avis défavorable à l'interdiction de la ligne Marseille-Toulon, l'impact sur les recettes du service conventionné étant négligeable. Le bilan socio-économique mené par l'ART conforte cette décision, puisque la ligne génère une économie pour les usagers d'environ 0,4 million d'euros, en plus de gains environnementaux.

Ces analyses montrent que, dans certains cas, l'application stricte du test d'équilibre économique a pu priver les usagers du bénéfice d'un transport plus rapide ou moins coûteux, dans des proportions excédant largement la perte de recette pour le service public. De façon plus générale, la réalisation, par l'ART, d'un bilan socio-économique, en complément du test d'équilibre économique, permet de communiquer une information plus complète aux parties prenantes sur les conséquences de l'ouverture d'une liaison SLO de 100 km ou moins et de mettre en perspective les conclusions du test d'équilibre économique.

Figure 17 – L'intégration des bilans socio-économiques dans le TEE autocar

	Si les bénéfices sociaux sont suffisants pour compenser la perte de recettes	Si les bénéfices sociaux ne sont pas suffisants pour compenser la perte de recettes
Atteinte négligeable (avis défavorable à l'interdiction)	→ conforte l'avis défavorable 	→ questionne l'avis défavorable
Atteinte substantielle (Avis favorable à l'interdiction)	→ questionne l'avis favorable 	→ conforte l'avis favorable



	Niveau (2023)	Évolution sur un an (2022-2023)	Évolution sur 5 ans (2019-2023)
■ Taux d'occupation*	[62 % ; 70 %]	stable	stable
■ Chiffre d'affaires (million d'euros courants HT)	[154 ; 184]	en hausse	en hausse
■ Recette par passager pour 100 km (euros courants HT)	6,3	+8 %	+36 %
■ Nombre d'emplois (ETP)	2 446 (T4)	+779 ETP	-496 ETP
■ Émission de CO2 par passager (gCO2 éq/passager.km)	23,9	-3 %	-2 %

* Y compris les passagers internationaux sur les liaisons domestiques

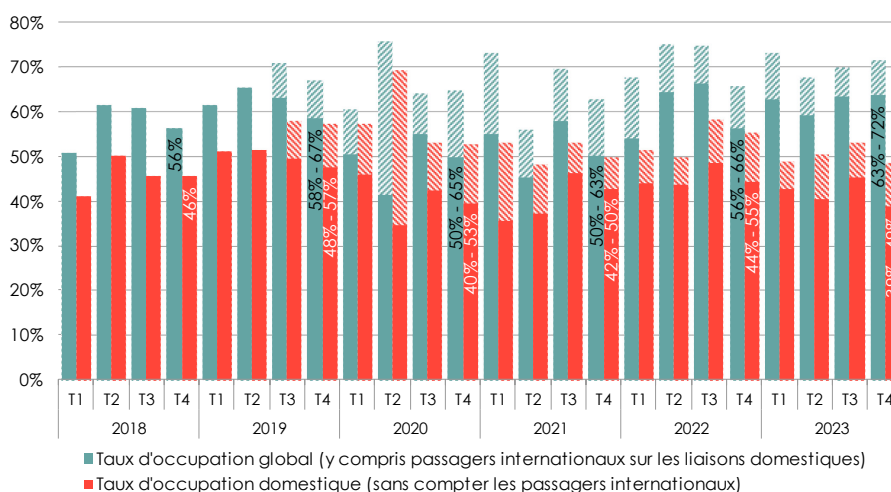
Le taux d'occupation est élevé toute l'année 2023

Le taux d'occupation global des autocars SLO s'élève à *plus de 62 %* en 2023, comparable aux niveaux de 2022 et 2019. Le taux d'occupation global est assez homogène entre trimestres, aucun d'entre eux ne voyant le chiffre descendre sous la barre de 60 % en 2023.

L'écart entre le taux d'occupation domestique et le taux global (en tenant compte des passagers internationaux sur les liaisons domestiques) est, depuis 2022, beaucoup plus élevé que ce qui était observé avant la crise sanitaire, illustrant le poids de plus en plus important de la fréquentation internationale.

L'adaptation de l'offre à la demande ainsi que la forte fréquentation internationale sont les facteurs qui expliquent ce taux d'occupation élevé.

Figure 18 – Taux d'occupation moyen des autocars SLO



Source : ART d'après opérateurs SLO

La hausse de la fréquentation et le maintien des prix permettent au chiffre d'affaires d'atteindre un niveau record

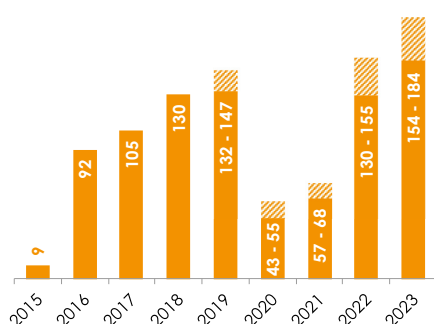
En continuité avec le 2^{ème} semestre 2022, la **recette moyenne des liaisons domestiques est supérieure à 6 euros par passager pour 100 km sur tous les trimestres de 2023, s'élevant à 6,3 euros pour l'ensemble de l'année**. Sur un an, la recette moyenne a augmenté de 8 %, soit 2 points de pourcentage de plus que le taux d'inflation en France*. Par rapport à 2019, marquée par une recette moyenne très faible (4,6 euros) en raison des offres promotionnelles en début d'année, la recette moyenne en 2023 est en hausse de 36 %, à comparer à une inflation globale de 15 % et une hausse de prix des

services de transport de 20 % sur la même période*. La recette moyenne pour les liaisons de 100 km ou moins atteint 10,4 euros en 2023 soit 12 % de plus qu'en 2019.

Le **chiffre d'affaires** (réalisé sur les liaisons domestiques) **atteint ainsi un nouveau record depuis la libéralisation du marché avec plus de 154 millions d'euros en 2023**. La hausse du chiffre d'affaires sur un an et par rapport à 2019 est d'environ 20 %.

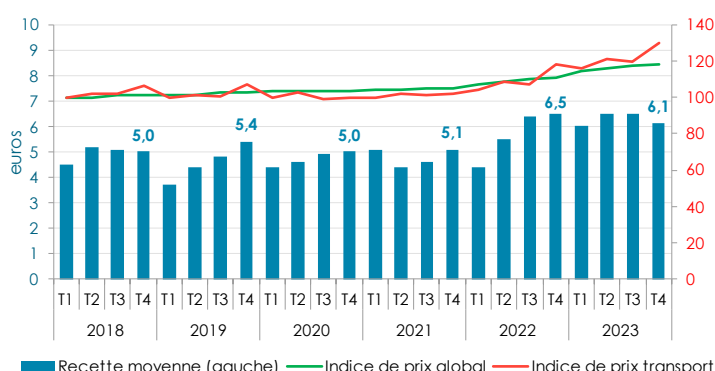
* INSEE, indices IPCH métropole

Figure 19 – Chiffre d'affaires des SLO sur les liaisons domestiques (millions d'euros courants HT)



Source : ART d'après opérateurs SLO

Figure 20 – Recette par passager domestique pour 100 km (euros courants HT) et indice de prix à la consommation (2018T1 = 100)



Source : ART d'après opérateurs SLO

RÉSULTATS ÉCONOMIQUES, SOCIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX DES AUTOCARS SLO (2/2)

Le nombre d'ETP des autocars SLO augmente sur un an mais reste inférieur à l'effectif de 2019

Au dernier trimestre 2023, le secteur des autocars SLO a employé 2 446 ETP, en hausse de 779 ETP sur un an, mais toujours en recul de 496 ETP (-17 %) par rapport à 2019. Cela illustre l'observation de la FNTV à l'été 2023*, qui parlait d'une amélioration, bien que partielle, de la situation relative à la pénurie de conducteurs en 2023 par rapport au pic atteint un an auparavant.

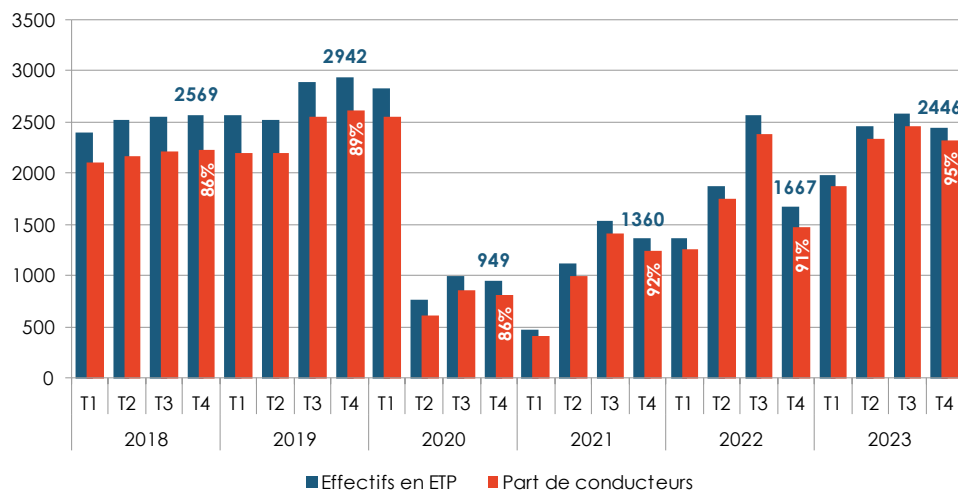
La part des conducteurs est de 95 % à fin 2023, en hausse par rapport aux années précédentes, notamment celles avant la crise sanitaire.

Le parc d'autocars utilisés par les SLO se compose de 582 véhicules au 4^{ème} trimestre 2023, 16 % de plus qu'en 2022 mais 7 % de moins qu'en 2019. Tous les véhicules sont à la norme Euro VI, et ce depuis 2020.

En 2023, on dénombre 128 entreprises partenaires des opérateurs SLO, au même niveau qu'en 2022. Parmi elles, 99 sont françaises.

* <https://www.fntv.fr/communication/communiqués-de-presse/article/recrutement-de-conducteurs-de-cars-scolaires-la-situation-s-ameliore-mais>

Figure 21 – Évolution des effectifs (ETP) employés (dont conducteurs, emplois directs et en sous-traitance)



Source : ART d'après opérateurs SLO

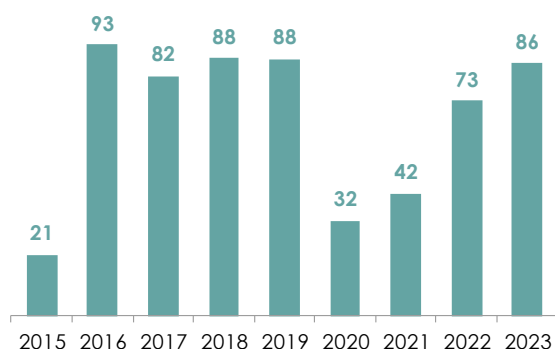
Les émissions de CO₂ des autocars se rapprochent du niveau de 2019 sous l'effet de la reprise de l'offre en autocars.km, alors que les émissions par passager sont au plus bas

Les autocars SLO ont émis environ 86 millions de kg d'équivalent CO₂ en 2022, à seulement 2 % en-dessous du niveau de 2019. Avec la forte progression du trafic, les émissions des autocars ont augmenté de 18 % sur un an.

En parallèle, le taux de remplissage élevé a permis une réduction

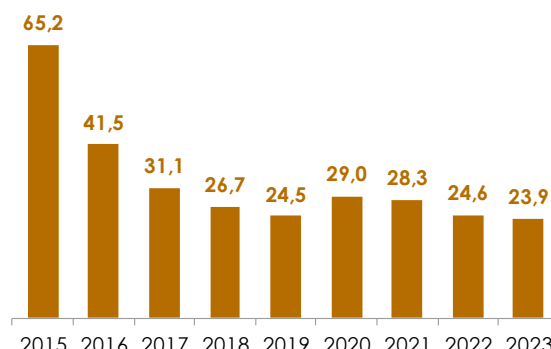
des émissions moyennes des passagers SLO. En 2023, moins de 24 g d'équivalent CO₂ ont été émis en moyenne par passager.km, soit presque cinq fois moins que le facteur d'émission de la voiture particulière***. Il s'agit du niveau le plus bas depuis le début du suivi de cet indicateur.

Figure 22 – Émissions** de CO₂ des autocars SLO (millions de kg CO₂ eq)



Source : ART d'après opérateurs SLO et ADEME

Figure 23 – Émissions** de CO₂ moyennes des passagers SLO (g CO₂ eq/passager.km)



Source : ART d'après opérateurs SLO et ADEME

** Le facteur d'émission considéré est celui retenu par l'ADEME dans son étude « Évaluation de l'impact environnemental du développement du transport par autocar » (2016), soit 801 gCO₂/km. Pour estimer les émissions des passagers, les fourchettes basses des passagers.km sur les liaisons domestiques et de cabotage sont utilisées à partir de 2019.

*** Le facteur d'émission moyen de 119 g CO₂ eq/passager.km pour les trajets "mixtes" des voitures particulières a été obtenu à partir de la répartition des types de carburants utilisés et du taux de remplissage moyen de 1,6 passager. Source: ADEME (https://prod-basecarbonesolo.ademe-dri.fr/documentation/UPLOAD_DOC_FR/index.htm?routier2.htm)

05

QUALITÉ DE SERVICE DU TRANSPORT PAR AUTOCAR LIBREMENT ORGANISÉ



	Niveau (2023)	Évolution sur un an (2022-2023)	Évolution sur 5 ans (2019-2023)
■ Part des autocars annulés	0,8 %	0 point %	0 point %
■ Part des autocars arrivant au terminus à l'heure ou en retard de moins de 15 min 0 sec	21,5 %	+1,1 point %	+9,5 points %

Le taux de retard augmente sur un an et s'élève à plus de 21 %

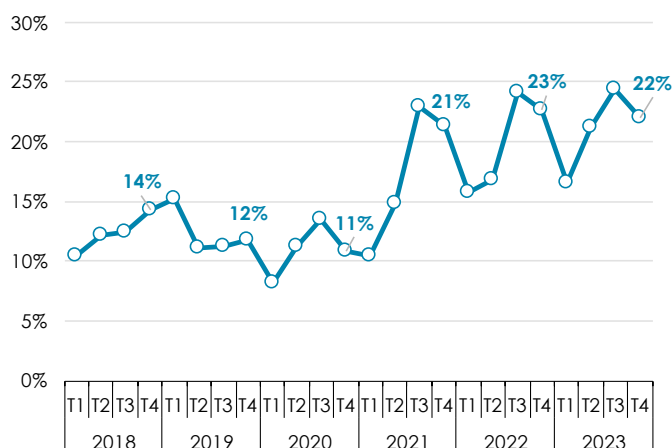
En 2023, 2 196 trajets ont été annulés (hors déprogrammations anticipées), ce qui se traduit par un **taux d'annulation de 0,8 % sur l'année**. Ce chiffre reste stable depuis 2019. Comme les années précédentes (hors Covid), les lignes domestiques et internationales sont concernées de manière comparable par la suppression de services, avec un taux d'annulation légèrement plus élevé pour les lignes internationales (0,9 % contre 0,7 % pour les lignes domestiques).

Sur plus de 277 000 autocars ayant effectivement circulé en 2023, **21,5 % sont arrivés à leur terminus avec un retard de 15 minutes ou plus**. Il s'agit d'une hausse de 1 point sur un an et de plus de 9 points par rapport à 2019. Pour rappel, la dégradation de la ponctualité constatée à partir de 2021 provient en partie de l'hétérogénéité entre opérateurs des données antérieures, qui minoraient les retards.

Comme pour les annulations, les lignes internationales et domestiques sont touchées par les retards de façon équivalente en 2023.

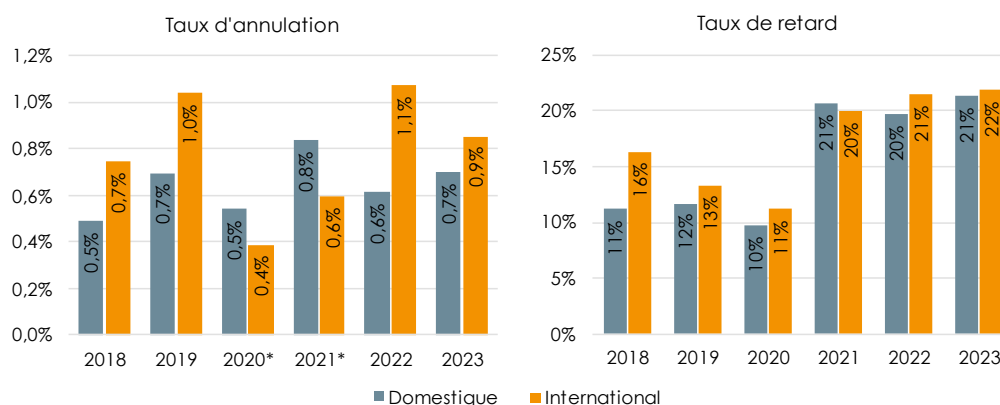
Le taux de retard des autocars est ainsi supérieur à celui des trains Intercités (19 %) et TAGV (11 %) au même seuil de 15 minutes 0 seconde.

Figure 24 – Taux de retard au 15 minutes 0 seconde



Source : ART d'après opérateurs SLO

Figure 25 – 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 d'après opérateurs SLO



	Niveau (31/12/2023)	Évolution sur un an (2022-2023)	Évolution sur 5 ans (2019-2023)
▪ Part* des liaisons en concurrence entre opérateurs SLO	31 %	+3 points de %	+4 points de %
▪ Part* des liaisons en concurrence entre modes	32 %	0 point de %	-1 point de %
▪ Part* des passagers voyageant sur les liaisons en concurrence entre opérateurs SLO	93 %	+1 point de %	+2 points de %
▪ Recette moyenne* des trajets sans offre routière alternative (euros HT par passager pour 100 km)**	6,3 €	-0,4 %	+2 %
▪ Recette moyenne* des trajets avec offre routière alternative (euros HT par passager pour 100 km)**	6,0 €	-7 %	+13 %

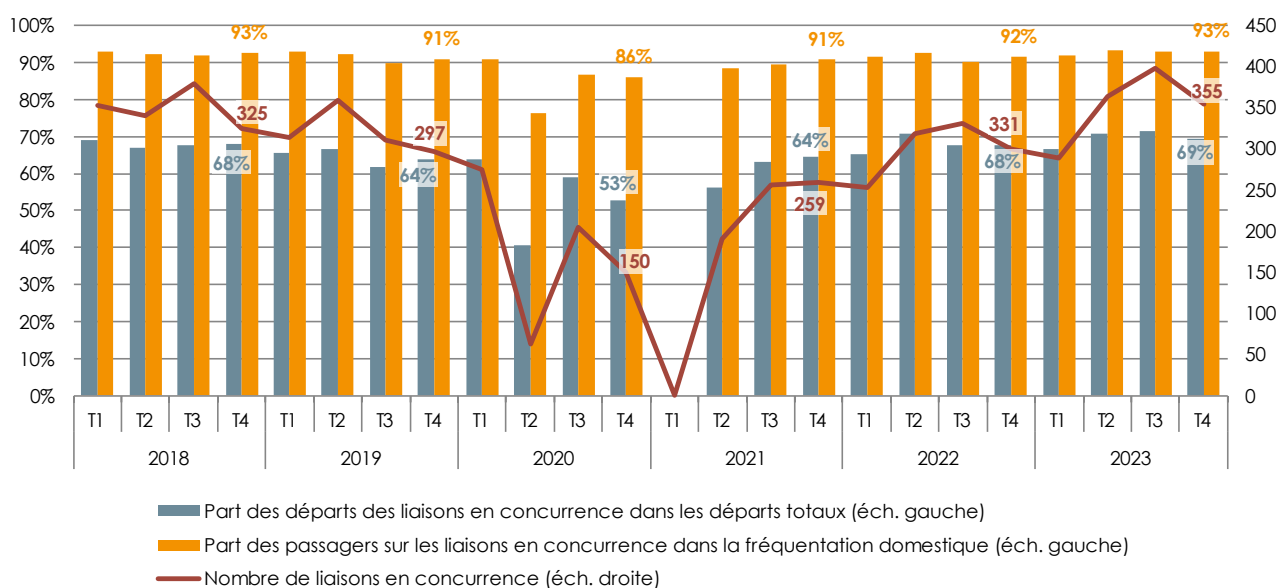
* En tenant compte des liaisons domestiques commercialisées par les opérateurs nationaux uniquement

** Recette moyenne observée sur l'ensemble des liaisons domestiques (avec ou sans offre alternative) en 2023, à la différence des prix modélisés sur un échantillon de liaisons présentés à la page 21

La part des liaisons en concurrence augmente sur un an et retrouve le niveau de 2018

Au dernier trimestre 2023, 355 liaisons ont été opérées par les deux opérateurs nationaux FlixBus et BlaBlaCar, soit 31 % de l'effectif des liaisons. Ces liaisons en concurrence représentent 69 % des départs et 93 % des passagers transportés, des chiffres en hausse sur un an et comparables aux niveaux élevés de 2018, alors que le marché se partageait encore entre trois opérateurs. À fin 2023, la recette moyenne des trajets sans offre alternative est de 6,3 euros par passager pour 100 km, supérieure de 30 centimes à celle des trajets avec offre alternative. Alors que la première évolue peu par rapport aux années passées (cf. tableau des chiffres clés), la dernière est en retrait de 7 % sur un an mais augmente de 13 % par rapport à fin 2019. En parallèle, tandis que la concurrence concernant l'offre domestique retrouve des niveaux proches de ceux précédant l'apparition du duopole actuellement en place, on constate un moindre différentiel des prix des liaisons avec et sans alternative, ce qui peut sembler contradictoire avec une plus grande pression concurrentielle entre les opérateurs.

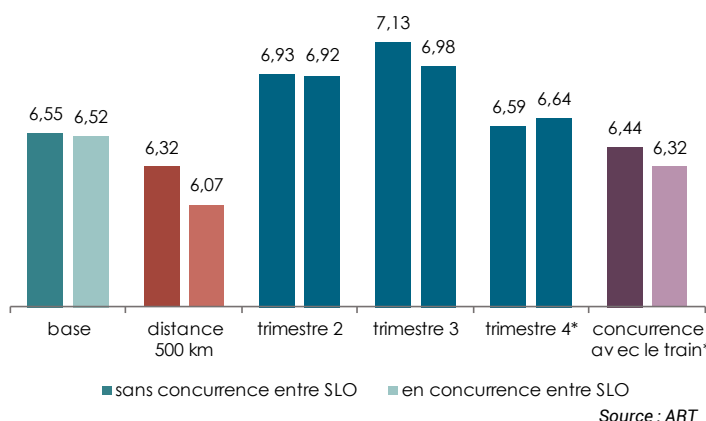
Figure 26 – Poids des liaisons en concurrence dans l'offre et la demande



Source : ART d'après opérateurs SLO

SITUATION CONCURRENTIELLE DU MARCHÉ DE TRANSPORT PAR AUTOCAR LIBREMENT ORGANISÉ (2/2)

Figure 27 – Estimation des recettes moyennes par passager aux 100 km en 2023 (euros HT)



Note méthodologique : La situation de base estime la recette moyenne d'une liaison de 300 km sans concurrence intermodale au 1^{er} trimestre 2023. Les résultats des situations alternatives sont établis à partir de cette situation de base, en changeant un seul paramètre (distance, trimestre ou concurrence avec le train) à la fois. Seules les liaisons desservies tous les trimestres depuis 2017 T1 (hors Covid) sont considérées.

Exemple de lecture : La recette moyenne des liaisons avec concurrence SLO pour la situation de base (au 1^{er} trimestre, distance à 300 km, sans concurrence avec le train) est de 6,52€. Si la distance passe à 500 km, la recette serait de 6,07€ (toute chose égale par ailleurs). Si le train est présent, la recette serait de 6,32€ (toute chose égale par ailleurs).

* Certains coefficients estimés ne sont pas significatifs, voir Annexe 10 pour en savoir plus.

Une modélisation confirme le moindre différentiel des prix des liaisons avec et sans concurrence, à l'exception des liaisons les plus longues

Afin de s'assurer de l'existence d'une concurrence effective sur le marché des autocars SLO, l'ART a poursuivi l'analyse des déterminants de la recette kilométrique des SLO. En s'appuyant sur une approche économétrique, l'analyse vise à appréhender l'impact des différents facteurs tels que la concurrence intra- et intermodale, la longueur des lignes ou la saisonnalité sur le prix des billets d'autocars SLO.

Selon les résultats du modèle (cf. Annexe pour plus de détails), la recette par passager aux 100 km d'une liaison sans concurrence (ni entre opérateurs ni entre modes) d'une longueur de 300 km au 1^{er} trimestre 2023 est estimée à 6,55 euros, quasiment équivalente à la recette moyenne d'une liaison en concurrence (6,52 euros), toutes choses égales par ailleurs.

Les liaisons sans concurrence SLO affichent en général une recette moyenne plus élevée que les liaisons en concurrence SLO, mais cet écart reste faible en 2023 selon les cas de figure étudiés. Seules les liaisons les plus longues semblent plus sensibles à la concurrence intermodale, une hausse de 10 % de la longueur pourrait entraîner une baisse de 1,3 % de la recette kilométrique en cas de concurrence, contre une baisse de 0,6 % pour les liaisons de même longueur sans concurrence.

L'écart de la recette kilométrique des liaisons avec et sans concurrence SLO semble se réduire

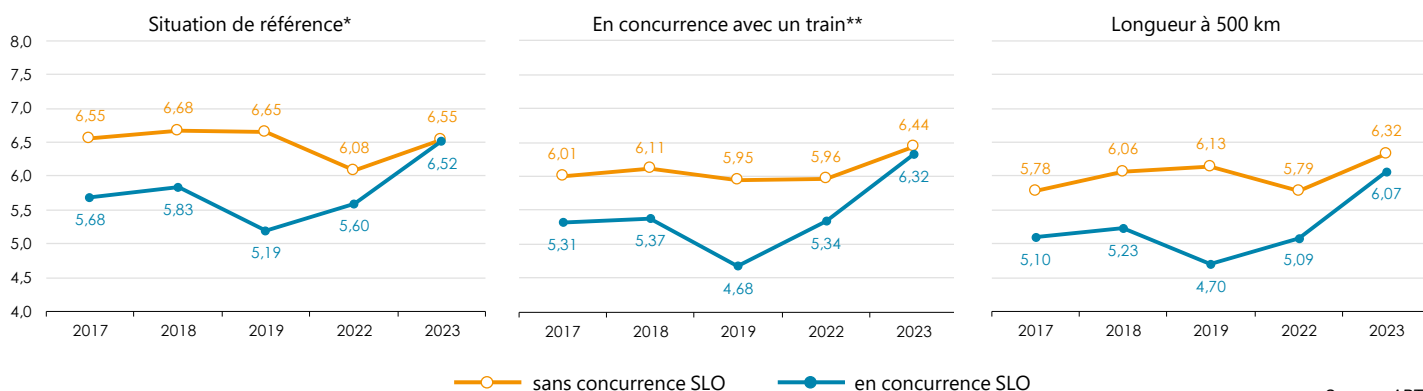
Pour la situation de base*, le modèle économétrique montre une hausse entre 2022 et 2023 de 16 % de la recette moyenne des liaisons en concurrence SLO, contre seulement 8 % pour les liaisons sans concurrence (hors inflation). Par rapport aux années d'avant-crise, la hausse, estimée par le modèle, des recettes des liaisons en concurrence intramodale est supérieure à 12 %, tandis que, pour les liaisons desservies en exclusivité, la recette est en baisse.

Quand une offre ferroviaire est aussi présente, l'écart avec la situation de base de la même période se situe entre -3 % et -10 % pour les deux types de liaison. Entre 2023 et les années précédentes, la hausse de la recette kilométrique des liaisons en concurrence SLO (et avec le train) serait de 18 % ou plus, contre environ 8 % pour les liaisons sans concurrence SLO (mais avec le train).

Lorsque la longueur de la liaison passe de 300 km à 500 km, la recette moyenne modélisée en 2023 baisse de 3 % pour les liaisons sans concurrence SLO et de 7 % pour les liaisons avec concurrence. Ces écarts paraissent plus élevés pour les années précédentes (-5 % et -9 % en 2022, et jusqu'à -12 % et -10 % en 2017). La différence entre les liaisons avec et sans concurrence entre opérateurs se réduirait également en raison de la hausse plus importante des recettes des liaisons avec concurrence en 2023 par rapport aux années passées.

Le modèle économétrique semble mettre en évidence un changement de stratégie commerciale tarifaire de la part des opérateurs SLO, avec une moindre pression concurrentielle intramodale sur les prix, même si, par ailleurs, le niveau de concurrence des liaisons les plus fréquentées demeure élevé. Ce constat est peut-être lié à l'accroissement plus fort de la fréquentation internationale que celui de la fréquentation domestique. En effet, les passagers internationaux sont moins sensibles à la concurrence existante entre les opérateurs sur le marché domestique et jouent indirectement sur le prix via le taux d'occupation, variable déterminante des tarifications dynamiques (ou « yield management ») pratiquées par les deux opérateurs.

Figure 28 – Estimation des recettes moyennes par passager aux 100 km au 1^{er} trimestre (euros constants 2023 HT)



Note méthodologique :

* La situation de référence estime la recette moyenne (corrigée de l'inflation) d'une liaison de 300 km sans concurrence intermodale au 1^{er} trimestre. Les résultats des situations alternatives sont établis à partir de cette situation de base, en changeant un seul paramètre (distance, trimestre ou concurrence avec le train) à la fois. Seules les liaisons desservies tous les trimestres depuis 2017 T1 (hors Covid) sont considérées.

** La recette estimée pour les liaisons sans concurrence SLO mais en concurrence avec le train n'est pas significativement différente de celle sans concurrence intermodale à 95 % de probabilité (situation de base) pour les années 2022 et 2023. La recette estimée pour les liaisons sans concurrence SLO mais en concurrence avec le train en 2022 et 2023 pourrait donc être considérée comme identique à celle de la situation de base de la même période.

GLOSSAIRE

Libellé	Sigle(s) / unité(s)	Définition
Aménagement de transport routier	ATR	Aménagement accessible au public, situé ou non sur les voies affectées à la circulation publique, destiné à faciliter la prise en charge ou la dépose de passagers des services réguliers de transport routier.
Annulation	-	Suppression de service pour d'autres raisons que celles liées à la pandémie.
Autocar.km	-	Unité de mesure correspondant au déplacement d'un autocar sur un kilomètre.
Autorité organisatrice de mobilité	AOM	Dénommée par la loi MAPTAM du 27 janvier 2014 ¹ , complétée par la loi d'orientations des mobilités du 24 décembre 2019 ² , elle assure l'organisation des transports et de la mobilité dans son ressort territorial.
Desserte / Commune / Ville / Unité urbaine	-	Unité urbaine desservie par un autocar SLO, dont la définition et la composition sont celles de l'INSEE ³ . Pour les rapports avant celui portant sur l'année 2020, il s'agissait d'une commune desservie.
Déprogrammation	-	Suppression de service du fait de la pandémie (confinements, restrictions de déplacement, reprise partielle de service).
Émissions des autocars	g CO ₂ équivalent	Produit des autocars.km et du facteur d'émission par autocar.
Émission moyenne par passager	g CO ₂ éq / passager.km	Rapport entre les émissions totales des autocars et le nombre de passagers.km (fourchette basse pour les années à partir de 2019).
Facteur d'émission par autocar	g CO ₂ éq / km	Produit de la quantité de carburant moyenne consommée sur un kilomètre par un autocar (25,2 l/100 km selon l'ADEME, 2016 ⁴) et la quantité d'équivalent CO ₂ générée par la consommation d'un litre de carburant (3,17 kg/l ⁵). Cela donne une valeur de 801 g/km.
Liaison	-	Combinaison unique d'un point de départ et d'un point d'arrivée (A-B ou B-A) pour un trajet direct. L'adresse des points d'arrêt de départ et d'arrivée peut différer selon les opérateurs.
Liaison domestique	-	Combinaison unique de deux unités urbaines françaises pour un trajet direct. Jusqu'au rapport portant sur l'année 2020, il s'agissait de la combinaison unique ville de départ-ville d'arrivée. Une liaison domestique peut faire partie d'une ligne domestique (cf. infra) ou d'une ligne internationale. Dans le deuxième cas, on parle d'une liaison domestique en cabotage.
Liaison internationale	-	Combinaison unique d'une unité urbaine française de départ (ou d'arrivée) et d'une ville étrangère pour un trajet direct.
Liaison en concurrence	-	Liaison desservie par au moins deux opérateurs nationaux.
Liaison radiale	-	Liaison ayant pour origine ou destination l'unité urbaine de Paris. Jusqu'au rapport portant sur l'année 2020, liaison ayant pour origine Paris ou des arrêts proches (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 unités urbaines à l'exception de celle de Paris.
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.
Ligne domestique	-	Ligne ayant le point de départ et le terminus en France.
Ligne internationale	-	Ligne ayant le point de départ en France et le terminus à l'étranger (et vice versa). Seulement prises en compte les lignes internationales avec au moins une liaison domestique (« de cabotage »).
Passager domestique / international	-	Passager domestique : passager voyageant sur une liaison domestique (cf. supra). Pour plus de précisions, une distinction pourrait se faire entre les passagers sur une liaison domestique faisant partie d'une ligne domestique et ceux sur une liaison domestique en cabotage. Passager international : passager voyageant sur une liaison internationale (cf. supra).
Passager.km	-	Unité de mesure représentant le transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre.
Taux d'occupation global	%	Rapport entre le nombre de passagers.km et le nombre des sièges.km parcourus par les autocars. Sont pris en compte tous les passagers présents dans les autocars, y compris ceux qui réalisent des trajets internationaux.
Taux d'occupation domestique	%	Rapport entre le nombre de passagers.km domestique et le nombre des sièges.km parcourus par les autocars. Ne sont pris en compte que les passagers qui réalisent des trajets domestiques en France.
Service librement organisé	SLO	Services de transport régulier de voyageurs par autocar, libéralisés par la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite « Macron ».

¹ Décision n° 2013-687 DC du 23 janvier 2014 (Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles), Conseil constitutionnel, 23 janvier 2014

² <https://www.legifrance.gouv.fr/dossierlegislatif/JORFDOLE000037646678/>

³ <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1501>

⁴ Étude de 2016 « Évaluation de l'impact environnemental du développement du transport autocar »

<https://bibliothèque.ademe.fr/mobilite-et-transport/1961-evaluation-de-l-impact-environnemental-du-developpement-du-transport-par-autocar.html>

⁵ selon l'arrêté du 26 avril 2017 relatif à l'information sur la quantité de gaz à effet de serre émise à l'occasion d'une prestation de transport

<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000025714522/>

Occultation des données couvertes par le secret des affaires

Afin de réaliser sa mission d'information tout en assurant la protection des données couvertes par le secret des affaires, l'ART 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'INSEE¹). Les fourchettes ainsi fixées sont utilisées dans les bilans depuis 2017 à l'échelle des liaisons et des villes/unités urbaines desservies, 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 - 175 000],]175 000 - 250 000],]250 000 - 375 000],
-]375 000 - 500 000],]500 000 - 650 000],]650 000 - 800 000],
-]800 000 - 1 000 000], puis fourchettes avec un écart de 250 000 jusqu'à 2 000 000,
- fourchettes présentant un écart de 500 000 au-delà de 2 000 000.

La réduction à deux du nombre d'opérateurs nationaux à partir du 3^{ème} trimestre 2019 a nécessité d'étendre l'utilisation de ces 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).

Les fourchettes précédentes s'appliquent aux données trimestrielles globales du secteur et aux données annuelles à la maille des villes et des liaisons.

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 (278 kilomètres en 2023), ce qui conduit à une amplitude de fourchettes d'environ 490 millions de passagers.km ;
- taux d'occupation : classes établies par rapport à la fréquentation en nombre de passagers.km et à l'offre en sièges.km, l'amplitude de la fourchette s'établit autour de 10 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.

Analyse économétrique des déterminants de la recette kilométrique

L'impact des facteurs potentiels sur le prix du billet d'autocars SLO est estimé à travers d'un modèle économétrique tel que :

$$y_t = \alpha_t + \beta_t x_t + u_t \quad \text{pour chaque année } t$$

Un individu étudié correspond à une liaison commercialisée pendant un trimestre. L'on distingue les liaisons sans concurrence SLO (un seul opérateur SLO sur la liaison) de celles avec concurrence SLO (au moins deux opérateurs SLO).

La variable à expliquer, y , est la recette par passager.100km, corrigée de l'inflation (indice IPCH de transport, base 100 en 2023 T4).

Les variables explicatives, x , sont :

- le trimestre,
- la longueur de la liaison (en km), *distance*, et
- la présence d'un service ferroviaire sur la liaison (1 si tel est le cas, 0 sinon), *train*.

L'échantillon comprend les liaisons desservies par au moins un opérateur SLO national (FlixBus, BlaBlaCar, Eurolines et Ouibus) sur tous les trimestres depuis 2017 T1 jusqu'au 2023 T4, sauf la période fortement affectée par la crise sanitaire du 2020 T2 au 2021 T1 inclus. La dimension de l'échantillon est de 269 liaisons * 24 trimestres.

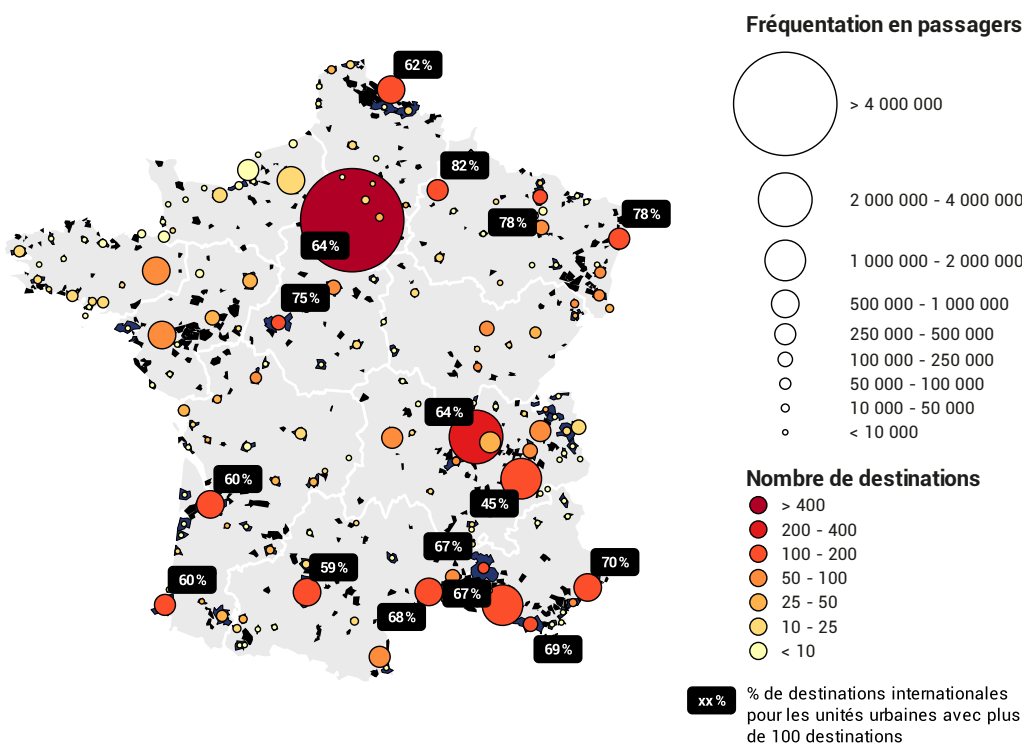
Tenant compte des variables étudiées, le modèle à estimer pour chaque année et pour chaque catégorie de liaison (sans ou avec concurrence SLO) s'écrit de la façon suivante :

$$\log(\text{Recette}) = \alpha + \beta_1 \text{trimestre} + \beta_2 \log(\text{distance}) + \beta_3 \text{train} + u$$

où α est la constante et u est le résidu.

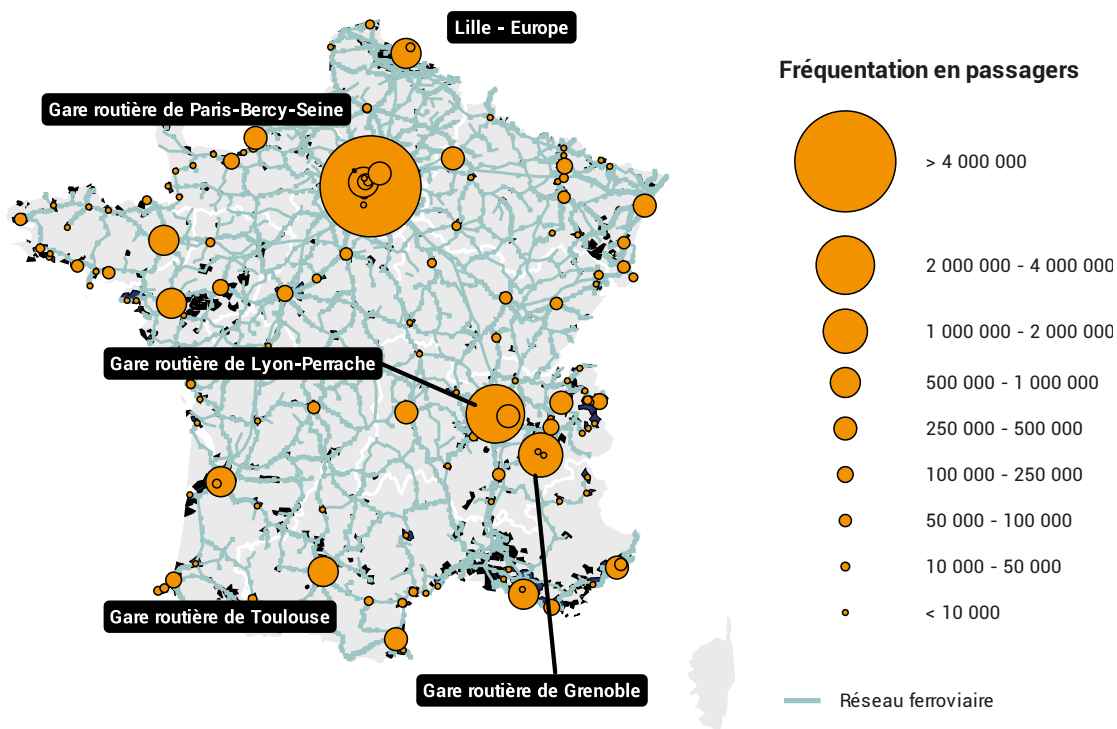
¹ « Règles de diffusion pour les informations statistiques » (<https://www.insee.fr/fr/information/1300624>)

Annexe 1 – Carte des unités urbaines desservies en 2023 (Fréquentation et nombre de destinations)



Source : ART d'après les opérateurs SLO

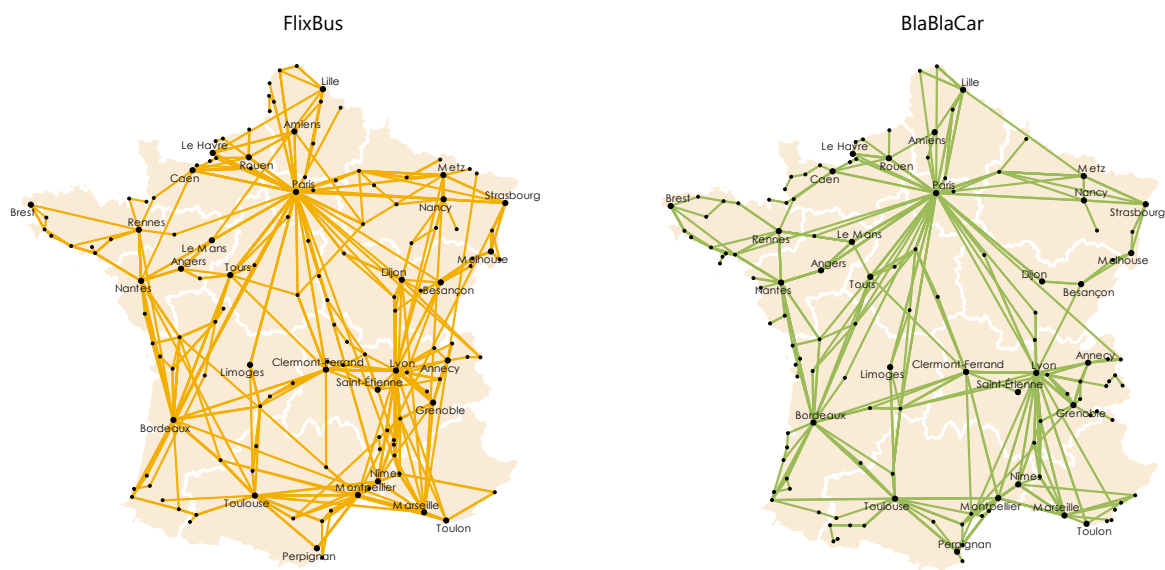
Annexe 2 – Fréquentation des ATR proches d'une gare ferroviaire



86 % du total des passagers (* comprenant La Réunion)

Source : ART d'après les opérateurs SLO

Annexe 3 – Réseau des lignes opérées par les deux opérateurs nationaux en 2023



Source : ART d'après opérateurs SLO

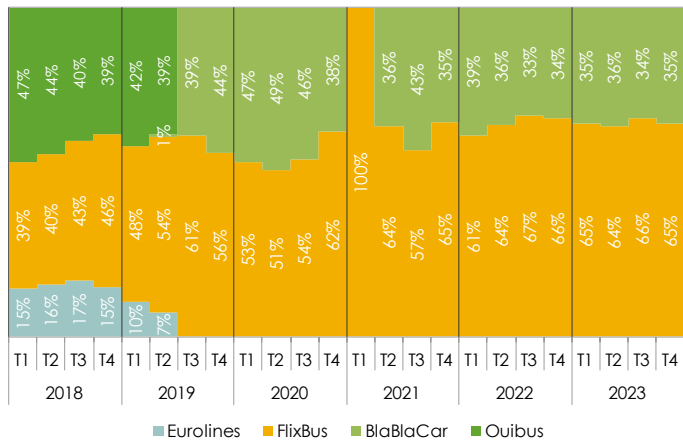
Annexe 4 – Opérateurs SLO régionaux présents sur le marché en 2023

Opérateur	Ligne	Période d'exploitation
DMA	Pont-à-Mousson – Gare Lorraine TGV (Louvigny)	Toute l'année
Escapad'Kreol	Saint-Pierre – Sainte-Marie (La Réunion) Sainte-Marie – Saint-Gilles Les Bains (La Réunion)*	Toute l'année
Keolis Armor	Rennes – Mont Saint-Michel Saint-Malo – Mont Saint-Michel	Toute l'année
Keolis Sud Lorraine	Nancy ville – Gare Lorraine TGV (Louvigny)	Toute l'année
Migratour	Chemin de Saint Jacques de Compostelle (Puy-en-Velay – Conques)	Juillet à mi-octobre
Resalp	Briançon – Aéroport de Lyon Saint-Exupéry	Fin décembre à mi-mars
TLFD	Solenzara – Bastia (Corse)	Septembre à juin
Voyage Lucien Kunegel	Route de vin alsacien (Colmar – Voegtlinshoffen)	Mi-avril à mi-octobre

* Ligne fermée au 4^{ème} trimestre 2023

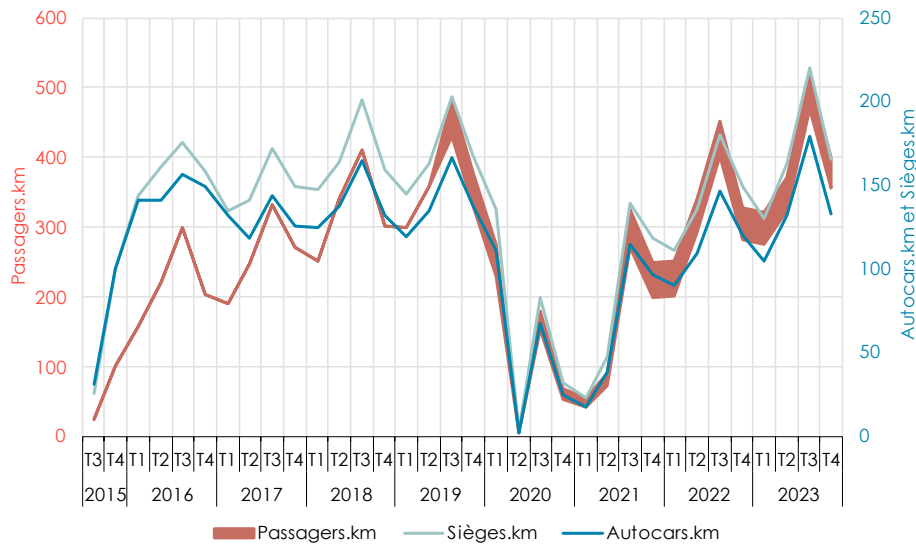
Source : ART d'après opérateurs SLO

Annexe 5 – Part des opérateurs nationaux dans le nombre de départs quotidiens



Source : ART d'après opérateurs SLO

Annexe 6 – Évolution comparée de l'offre et de la fréquentation (Base 100 en 2015T4)



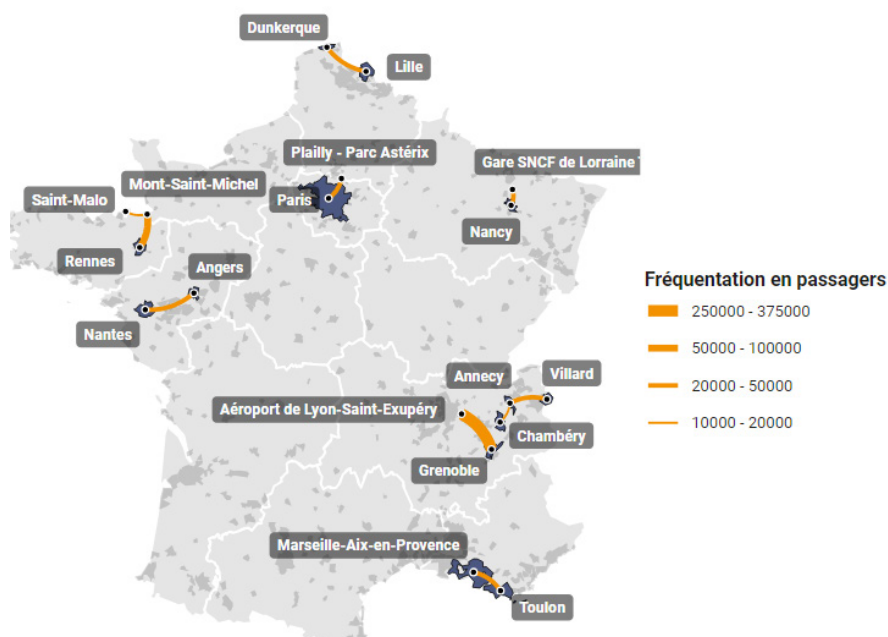
Source : ART d'après opérateurs SLO

Annexe 7 – Les dix liaisons les plus fréquentées en 2023 (classées par la fréquence quotidienne pour chaque tranche de fréquentation)

Liaison	Distance moyenne (km)	Nombre de trajets quotidiens			Fréquentation annuelle (milliers de passagers)	
		2023	2019	Évolution (2023/2019)	2023	2019
Lille - Paris	224	75	89	-16%	[500; 650]	[650; 800]
Paris - Rouen	138	57	46	+23%	[375; 500]	[375; 500]
Grenoble - Lyon	111	50	46	+9%	[375; 500]	[250; 375]
Le Havre - Paris	199	45	24	+85%	[375; 500]	[175; 250]
Aéroport de Lyon Saint-Exupéry - Grenoble	91	54	67	-20%	[250; 375]	[375; 500]
Marseille-Aix-en-Provence - Nice	192	48	36	+34%	[250; 375]	[250; 375]
Lyon - Paris	463	45	53	-14%	[250; 375]	[375; 500]
Paris - Reims	159	45	39	+17%	[250; 375]	[175; 250]
Clermont-Ferrand - Lyon	172	39	34	+17%	[175; 250]	[175; 250]
Paris - Rennes	350	23	25	-5%	[175; 250]	[175; 250]

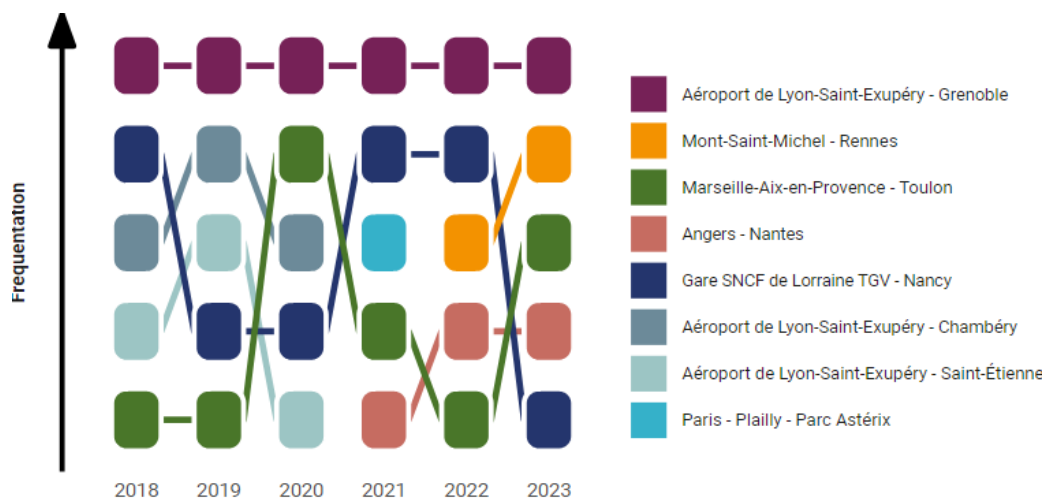
Source : ART d'après opérateurs SLO

Annexe 8 – Carte des liaisons de 100 km ou moins les plus fréquentées



Source : ART d'après opérateurs SLO

Annexe 9 – Classement des liaisons de 100 km ou moins entre unités urbaines les plus fréquentées entre 2018 et 2023



Source : ART d'après opérateurs SLO

Annexe 10 – Résultats de régression du modèle de déterminant de prix

$$\log(\text{Recette}) = \alpha + \beta_1 \text{trimestre} + \beta_2 \log(\text{distance}) + \beta_3 \text{train} + u$$

Année 2023

Sans concurrence SLO							
Variable	Coefficient	Base	Distance 500 km	Train	Trimestre 2	Trimestre 3	Trimestre 4
constante	2,2644 ***						
trimestre = 1		1	1	1			
trimestre = 2	0,0569 ***				1		
trimestre = 3	0,0860 ***					1	
trimestre = 4	0,0060						1
log(distance)	-0,0676 ***	300	500	300	300	300	300
train	-0,0159	0	0	1	0	0	0
Recette		6,55	6,32	6,44	6,93	7,13	6,59

Avec concurrence SLO							
Variable	Coefficient	Base	Distance 500 km	Train	Trimestre 2	Trimestre 3	Trimestre 4
constante	2,6672 ***						
trimestre = 1		1	1	1			
trimestre = 2	0,0600 ***				1		
trimestre = 3	0,0681 ***					1	
trimestre = 4	0,0178						1
log(distance)	-0,1390 ***	300	500	300	300	300	300
train	-0,0312 **	0	0	1	0	0	0
Recette		6,52	6,07	6,32	6,92	6,98	6,64

Année 2022

Sans concurrence SLO							
Variable	Coefficient	Base	Distance 500 km	Train	Trimestre 2	Trimestre 3	Trimestre 4
constante	2,3645 ***						
trimestre = 1		1	1	1			
trimestre = 2	0,1369 ***				1		
trimestre = 3	0,2173 ***					1	
trimestre = 4	0,1840 ***						1
log(distance)	-0,0980 ***	300	500	300	300	300	300
train	-0,0206	0	0	1	0	0	0
Recette		6,08	5,79	5,96	6,98	7,56	7,31

Avec concurrence SLO							
Variable	Coefficient	Base	Distance 500 km	Train	Trimestre 2	Trimestre 3	Trimestre 4
constante	2,7795 ***						
trimestre = 1		1	1	1			
trimestre = 2	0,1735 ***				1		
trimestre = 3	0,2659 ***					1	
trimestre = 4	0,2665 ***						1
log(distance)	-0,1854 ***	300	500	300	300	300	300
train	-0,0469 ***	0	0	1	0	0	0
Recette		5,60	5,09	5,34	6,66	7,30	7,30

Année 2019

Sans concurrence SLO							
Variable	Coefficient	Base	Distance 500 km	Train	Trimestre 2	Trimestre 3	Trimestre 4
constante	2,7972 ***						
trimestre = 1		1	1	1			
trimestre = 2	0,0193				1		
trimestre = 3	0,1086 ***					1	
trimestre = 4	0,1756 ***						1
log(distance)	-0,1582 ***	300	500	300	300	300	300
train	-0,1115 ***	0	0	1	0	0	0
Recette		6,65	6,13	5,95	6,78	7,41	7,93

Avec concurrence SLO							
Variable	Coefficient	Base	Distance 500 km	Train	Trimestre 2	Trimestre 3	Trimestre 4
constante	2,7442 ***						
trimestre = 1		1	1	1			
trimestre = 2	0,1268 ***				1		
trimestre = 3	0,2068 ***					1	
trimestre = 4	0,3270 ***						1
log(distance)	-0,1924 ***	300	500	300	300	300	300
train	-0,1036 ***	0	0	1	0	0	0
Recette		5,19	4,70	4,68	5,89	6,38	7,20

Année 2018

Sans concurrence SLO							
Variable	Coefficient	Base	Distance 500 km	Train	Trimestre 2	Trimestre 3	Trimestre 4
constante	2,9821 ***						
trimestre = 1		1	1	1			
trimestre = 2	0,0876 ***				1		
trimestre = 3	0,0917 ***					1	
trimestre = 4	0,1043 ***						1
log(distance)	-0,1900 ***	300	500	300	300	300	300
train	-0,0892 ***	0	0	1	0	0	0
Recette		6,68	6,06	6,11	7,29	7,32	7,41

Avec concurrence SLO							
Variable	Coefficient	Base	Distance 500 km	Train	Trimestre 2	Trimestre 3	Trimestre 4
constante	2,9871 ***						
trimestre = 1		1	1	1			
trimestre = 2	0,1250 ***				1		
trimestre = 3	0,1590 ***					1	
trimestre = 4	0,1096 ***						1
log(distance)	-0,2145 ***	300	500	300	300	300	300
train	-0,0823 ***	0	0	1	0	0	0
Recette		5,83	5,23	5,37	6,61	6,84	6,51

Année 2017

Sans concurrence SLO							
Variable	Coefficient	Base	Distance 500 km	Train	Trimestre 2	Trimestre 3	Trimestre 4
constante	3,2700 ***						
trimestre = 1		1	1	1			
trimestre = 2	0,1230 ***				1		
trimestre = 3	0,1275 ***					1	
trimestre = 4	0,0924 ***						1
log(distance)	-0,2438 ***	300	500	300	300	300	300
train	-0,0863 ***	0	0	1	0	0	0
Recette		6,55	5,78	6,01	7,41	7,44	7,18

Avec concurrence SLO							
Variable	Coefficient	Base	Distance 500 km	Train	Trimestre 2	Trimestre 3	Trimestre 4
constante	2,9428 ***						
trimestre = 1		1	1	1			
trimestre = 2	0,1148 ***				1		
trimestre = 3	0,1004 ***					1	
trimestre = 4	0,0600 ***						1
log(distance)	-0,2115 ***	300	500	300	300	300	300
train	-0,0669 ***	0	0	1	0	0	0
Recette		5,68	5,10	5,31	6,37	6,28	6,03

Significativité statistique des coefficients: *** au 99% de probabilité ou plus, ** au 95% de probabilité ou plus, * au 90% de probabilité ou plus, [vide] non significatif.

Méthode de régression: Moindres carrés ordinaire. Les recettes moyennes (en bleu clair) sont reconstituées à partir des coefficients estimés. Si le coefficient n'est pas significativement différent de zéro, la recette reconstituée (en italique et en grisée) est à considérer comme non significativement différente de celle de la configuration de base.

Exemple de lecture: La recette moyenne des liaisons avec concurrence SLO pour la configuration de base (au 1^{er} trimestre, distance à 300 km, sans concurrence avec le train) en 2018 est de 5,83€. Si le train est présent, la recette serait de 5,37€ (toute chose égale par ailleurs). Si la distance passe à 500 km, la recette serait de 5,23€ (toute chose égale par ailleurs).

Source: ART

Directeur de la publication : Thierry Guimbaud

Pilotage et coordination : Fabien Couly, Anh Lai

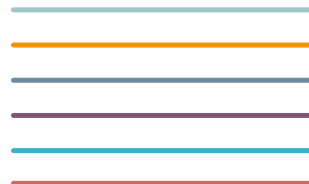
Auteurs et contributeurs : Pauline Henriot, Quentin Lepetit, Ioana Vacaru

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

Dépôt légal : juin 2024

ISSN : 2678-4696

Le rapport annuel du transport routier de voyageurs et des gares routières en 2023 est consultable en ligne sur le site internet de l'Autorité de régulation des transports : <https://www.autorite-transport.fr>



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

 @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