

Rapport annuel

Marché du transport par autocar et gares routières

Exercice 2017



arafer
autorité de régulation des activités
ferroviaires et routières

SYNTHÈSE 5

INTRODUCTION 11

01

Le marché des services librement organisés de transport par autocar en 2017 12

Bilan de l'offre commercialisée par les SLO en 2017 12

Les caractéristiques de la demande de services librement organisés 21

Les résultats économiques et sociaux 26

02

Les services routiers conventionnés 30

Précision méthodologique concernant la collecte des données relatives aux services de transport routier interurbain conventionnés 30

L'offre de services réguliers de transport routier conventionné 31

03

Analyse de la complémentarité des offres de transport interurbain 33

Complémentarité de l'offre de transport routier librement organisé avec des services de transport interurbain conventionnés (routiers, ferroviaires et aériens) 33

Complémentarité de l'offre de transport routier librement organisé avec des services commerciaux 36

Focus sur l'offre et la fréquentation sur les liaisons opérées par un SLO et par un service ferroviaire 38

04

Évaluation rétrospective du manque à gagner pour les services ferroviaires lié à l'exploitation des SLO 39

Résultats généraux 39

Résultats détaillés pour les activités conventionnées 40

05

Bilan de la régulation des services librement organisés de moins de 100 km 45

Rappel de la procédure 45

Bilan des déclarations 46

Bilan des saisines 51

06

Les gares routières et autres aménagements de transport routier 57

L'action du régulateur relative aux aménagements de transport routier 57

Retour sur les contentieux : pouvoirs de l'Autorité et contentieux dénoués dans l'année 59

Données sur les aménagements fréquentés 60

Sur le comportement des passagers aux points d'arrêt desservis par les SLO en 2017 65

Zooms sur quatre des villes plus desservies par les SLO (Paris, Marseille, Lyon, Nantes) 68

CONCLUSION 74

ANNEXES 76

ANNEXE 1	77	ANNEXE 13	87
La couverture du territoire par les SLO		Caractéristiques des temps de trajets et des prix observés sur le Top 10 des liaisons	
ANNEXE 2	78	ANNEXE 14	88
Caractéristiques de l'offre de villes desservies par les services librement organisés		Méthodologie et dimensionnement de l'enquête	
ANNEXE 3	80	ANNEXE 15	89
Répartition des villes desservies en fonction du nombre de trimestres de commercialisation		Territoire desservi par (au moins) un autocar conventionné selon le type de service	
ANNEXE 4	81	ANNEXE 16	89
Évolution du nombre de villes desservies et taux de couverture		Part des communes desservies par une ligne routière conventionnée (nombre de villes desservies par un autocar régional sur le nombre de villes desservies par un autocar conventionné [TER + autocar régional])	
ANNEXE 5	82	ANNEXE 17	90
Cartographie des aéroports desservis en 2017 et des liaisons au départ/à destination de ces aéroports selon la nature de la liaison		Données relatives au transport routier conventionné	
ANNEXE 6	82	ANNEXE 18	92
Caractéristiques de l'offre de liaisons		Analyse intermodale Services librement organisés par autocar (SLO)/services de transport interurbain conventionnés/services commerciaux	
ANNEXE 7	83	ANNEXE 19	93
Évolution de l'offre de liaisons		Cartographie de l'analyse intermodale SLO/service conventionné	
ANNEXE 8	84	ANNEXE 20	94
Répartition des départs quotidiens par opérateur disposant d'un réseau national		Cartographie de l'analyse intermodale SLO/service commercial	
ANNEXE 9	85	ANNEXE 21	97
Liaisons dont la fréquence quotidienne est supérieure à 10 allers-retours quotidiens		Cartographie des liaisons uniquement opérées par les SLO	
ANNEXE 10	85	ANNEXE 22	98
Évolution trimestrielle de l'offre et de la demande		Méthodologie, données et hypothèses de l'estimation des transferts de voyageurs et de recettes des activités ferroviaires vers les SLO présentées dans la partie 4	
ANNEXE 11	86	ANNEXE 23	101
Évolution de la fréquentation quotidienne par type de liaisons et par Région		Fiches régionales	
ANNEXE 12	86		
Évolution des recettes (en euros) par passager aux 100km et par autocar-km (évolution T/T-1)			

SYNTHESE

La loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques a libéralisé le transport régulier de voyageurs par autocar, en instaurant toutefois un encadrement particulier pour les liaisons de moins de 100 kilomètres afin de préserver les services conventionnés d'impacts susceptibles de compromettre leur équilibre économique.

Ce troisième rapport établi en application des articles L. 3111-23 et L. 3114-9 du code des transports porte sur la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2017.

Sur le marché du transport routier librement organisé

Aux côtés des trois opérateurs disposant d'un réseau national, sept opérateurs « locaux » ont commercialisé, en 2017, des services routiers librement organisés, dont trois (Actibus, DMA, Escapad'Kreol) sont arrivés sur le marché au cours du 3^{ème} trimestre de l'année, en commercialisant des offres¹ de type « navette » vers un aéroport ou une gare TGV.

Avec environ 7,1 millions de voyageurs transportés en 2017, les services de transport routier par autocar librement organisés enregistrent une fréquentation en hausse de 14,5 % par rapport à l'année précédente. Pour chacun des trimestres de l'année 2017, la demande a été supérieure à celle du même trimestre de l'année 2016. Comme en 2016, le marché a connu un point bas d'activité pendant les premier et dernier trimestres de l'année, et un pic de fréquentation durant l'été, période plus propice à la mobilité longue-distance.

Depuis la libéralisation du marché en août 2015, la structure de la demande a considérablement évolué. En effet, en 2017, les liaisons radiales (ayant pour origine ou pour destination Paris) ne représentent plus que la moitié de la fréquentation, alors qu'elles représentaient 71 % des passagers en 2015. Cette évolution s'explique notamment par le fort développement de la demande sur les liaisons infrarégionales qui représentent 22 % des passagers en 2017.

Les résultats² de l'enquête de terrain menée en 2017 par l'Autorité auprès des voyageurs confirment un taux d'induction de 17 %, permettant d'estimer à 1,2 million le nombre de déplacements qui n'auraient pas été effectués sans cette offre de mobilité. A défaut d'autocars, les 5,9 millions de déplacements restants auraient été réalisés essentiellement en train et en voiture (individuelle ou partagée via du covoiturage).

Au cours de l'année 2017, 303 villes françaises ont été desservies par un service librement organisé pendant au moins un trimestre, soit 67 villes de plus que l'année précédente (+28 %). Les passagers bénéficient donc d'une offre qui continue de s'étoffer : le nombre de liaisons commercialisées (1 666) a crû de 34 % sur un an.

Au sein de l'offre commercialisée, 54% des villes desservies en 2017 l'ont été sur les quatre trimestres de l'année. Il existe donc un socle de « dessertes permanentes » auquel vient s'ajouter une offre saisonnière conséquente (des dessertes de montagne en hiver et des communes littorales pendant la saison estivale). Les opérateurs ont des stratégies différentes concernant l'adaptation de leur offre aux saisons. En 2017, Ouibus a été l'opérateur qui a le plus fait varier son offre, avec notamment de nombreuses nouvelles dessertes en période estivale fermées au trimestre suivant. Il est suivi par Flixbus qui a également ouvert de nouvelles destinations en été mais dont l'offre est restée plus stable à l'issue de la période de forte demande et Eurolines/Isilines dont l'offre a peu varié en 2017.

En moyenne, 707 départs quotidiens d'autocars ont été enregistrés en 2017, soit 36 trajets de plus par jour qu'en 2016. Environ 49 % de ces départs ont été opérés par Ouibus, 34 % par Flixbus, 14 % par Eurolines/Isilines et 4 % par les autres opérateurs. Cependant, la fréquence moyenne quotidienne observée par liaison est en baisse en 2017 et s'établit à 2,6 allers-retours quotidiens (contre 3,7 en 2016). En effet, pour une grande majorité des liaisons commercialisées, les opérateurs ont procédé en 2017 à une modulation des fréquences offertes entre les jours de semaine (période « creuse », du

¹ Il s'agit de trajets de moins de 100km déclarés préalablement à l'Autorité.

² Lien vers les résultats: <http://www.arafer.fr/wp-content/uploads/2017/01/Enquete-2016-mobilite-des-voyageurs-en-autocar-Arafer.pdf>

mardi au jeudi) et le week-end (du vendredi au lundi inclus) pour mieux s'adapter à la demande et optimiser le taux d'occupation.

Cette rationalisation de l'offre a permis d'optimiser le taux d'occupation moyen des autocars, notamment pendant les trimestres où la demande était plus faible (1^{er} et 4^e trimestres de l'année). Le taux de remplissage moyen dépasse désormais la barre des 50 %, avec 50,1 % en moyenne sur 2017, avec un pic à 56,2 % durant la période estivale.

Une première estimation du taux de ponctualité des services librement organisés a pu être réalisée sur la base de données du 2nd semestre 2017. Il ressort qu'environ 1 autocar sur 5 rejoint son terminus avec un retard de 15 minutes ou plus. Le taux de retard augmente avec le nombre d'arrêts desservis par ligne.

La recette kilométrique a connu des variations tout au long de l'année. En écho à la moindre demande saisonnière, la recette kilométrique a baissé au 1^{er} trimestre avant de repartir à la hausse au cours des 2^e et 3^e trimestres pour atteindre 4,9 euros par passager aux 100 km sur la période estivale. En moyenne sur l'année, la recette kilométrique par passager passe tout de même de 4,0 euros par passager aux 100 km en 2016 à 4,7 euros en 2017. Cette hausse de 17,5 %, conjuguée à la hausse de 14,5 % de la fréquentation, permet aux opérateurs de dégager un chiffre d'affaires de 105,4 millions d'euros en 2017 pour des trajets réalisés en France, soit 26 % de plus qu'en 2016.

Avec les évolutions du taux d'occupation et du chiffre d'affaires constatées en 2017, il peut être estimé que les opérateurs couvrent désormais environ 49 % de leurs coûts d'exploitation³, contre 34 % en 2016. Les opérateurs ont ainsi su optimiser avec agilité leur offre, à la fois en termes de réseau desservi que de fréquences proposées, en fonction de la demande (modulations hebdomadaires et saisonnières).

Au 31 décembre 2017, le secteur employait 2 343 ETP (emplois directs et emplois de conducteurs sous-traitants). Le secteur a donc permis de créer environ 260 emplois (en ETP) en 2017, contre 450 emplois créés l'année précédente.

Sur les services routiers conventionnés

Contrairement à 2016⁴, le panorama 2017 est basé sur une collecte d'informations auprès des AOT régionales, auprès desquelles la compétence en matière de transport interurbain a été unifiée au 1^{er} janvier 2017, en application de la loi « NOTRe » n°2015-991 du 7 août 2015. Ainsi, l'Autorité a pu recueillir de manière quasi-complète les fiches horaires des lignes routières conventionnées, l'ensemble des AOT régionales ayant accepté, malgré des délais restreints (1 mois environ), de transmettre leurs données d'offre.

Les données obtenues permettent de constater que les services routiers conventionnés⁵ desservent 15 361 communes sur le territoire métropolitain (hors Corse), au travers de 118 292 liaisons. Ce réseau est donc 5 fois plus dense que le réseau ferroviaire national actuel, faisant de cette offre de transport celle qui irrigue le plus finement le territoire.

En moyenne, 44 lignes conventionnées (chacune d'elles reliant en moyenne 8,5 communes) et 8 lignes de Cars TER circulent par département. Les services routiers conventionnés permettent de relier en moyenne 153 communes par département (43 % des communes du département), via 1 361 liaisons, permettant à 69 % de la population de bénéficier d'un service routier conventionné dans sa commune de résidence.

Sur l'analyse de la complémentarité des offres de transport interurbain

Aux fins d'une analyse plus détaillée qu'en 2016, l'Autorité a mené une comparaison multimodale des offres de transport entre les services ferroviaires (conventionnés et commerciaux), les services par

³ En prenant l'hypothèse d'un coût d'exploitation de 2,2 euros/autocar.km (source Autorité de la Concurrence, 2014).

⁴ Une décision de collecte de données auprès des transporteurs routiers conventionnés avait été prise, mais sa mise en œuvre s'est avérée peu satisfaisante, compte tenu du nombre d'acteurs concernés (environ 500) et surtout de la complétude et de la qualité des réponses reçues malgré des délais supplémentaires octroyés et les moyens mis en place pour accompagner les répondants.

⁵ Lignes routières régionales y compris Cars TER, et lignes départementales (hors lignes de transport purement scolaires interdisant l'accès à bord de passagers non-scolaires).

autocars (conventionnés et librement organisés), mais également avec les services aériens et le covoiturage. L'analyse est présentée sous forme de comparaison tout d'abord entre l'offre d'autocars SLO et l'offre de transport conventionné existante (par la route, par le fer et même par les airs), puis entre l'offre d'autocars SLO et les autres services librement organisés existants (covoiturage, ferroviaire, aérien).

Parmi les 1 666 liaisons d'autocars SLO commercialisées en 2017, 462 liaisons (27,7 %) sont également opérées par un service conventionné (tous modes confondus). Sur ces liaisons, la fréquence des trajets proposés par les opérateurs SLO est près de 4 fois moindre que celle des trajets conventionnés. S'agissant des services routiers conventionnés en particulier, malgré l'étendue du réseau opéré, seules 64 liaisons se superposent avec l'offre des autocars SLO.

L'offre des opérateurs SLO se superpose davantage avec celle des services commerciaux, puisque 943 liaisons SLO (56,6 %) possèdent des alternatives modales non conventionnées (tous modes confondus).

Ainsi, la majeure partie des voyageurs empruntant un service par autocar librement organisé (soit 93,8 % de la demande) avait également la possibilité de choisir un autre service commercial direct pour effectuer son trajet. A nouveau, sur ces liaisons, la fréquence proposée par les SLO est nettement inférieure à celle de certaines alternatives modales. Les services ferroviaires commerciaux proposent en moyenne 7 fois plus d'allers-retours quotidiens que les opérateurs SLO. Les fréquences offertes en covoiturage sont encore plus importantes ; cependant, la capacité d'emport par véhicule étant très limitée, ce mode offre au final bien moins de sièges par origine-destination que ses concurrents des autres modes.

En termes de répartition de la fréquentation, il est intéressant de préciser que les liaisons SLO pour lesquelles il existe une alternative ferroviaire directe ont permis de générer 1,9 milliard de passagers-kilomètres en 2017. Sur ces mêmes liaisons, la fréquentation ferroviaire enregistrée a été de 50,3 milliards de passagers-kilomètres (dont 19,5 % effectués sur les trains conventionnés TER/Intercités). Les SLO représentent donc environ 3,6 % du trafic réalisé sur ces liaisons (en baisse par rapport à 2016 où cette même proportion atteignait 4,5 %).

Soulignons que cette analyse comparative des fréquentations observées ne peut être réalisée pour les autres modes, l'Autorité ne disposant pas des données de fréquentation pour ces services. L'obtention de telles données supposerait, soit un développement de la coopération avec les AOT régionales (ou un respect des obligations de transmission des données par les opérateurs, s'agissant des transports routiers conventionnés), soit une évolution du périmètre des pouvoirs de collecte de données de l'Autorité, s'agissant du covoiturage et du transport aérien.

Sur la régulation des services librement organisés de moins de 100 km

Avec 200 déclarations de liaisons inférieures à 100 km publiées par l'Autorité en 2017, contre 171 en 2016, le nombre de déclarations reste important et concerne l'ensemble des régions continentales de France métropolitaine. En 2017, le développement des liaisons de moins de 100 km est notamment porté par l'essor des dessertes d'aéroports qui représentent près du quart des déclarations. Les trois principaux opérateurs semblent avoir recours à ces liaisons afin d'affiner leur offre et exploiter au mieux les leviers de croissance offerts par la desserte de différents aéroports. En particulier, la société Ouibus qui n'avait déclaré aucune liaison inférieure à 100 km avant le second semestre 2016 représente aujourd'hui le principal opérateur sur ce type de liaison.

S'agissant des saisines traitées par l'Autorité sur les projets d'interdiction ou de limitation de services réguliers de transport par autocar formés par les AOT, le rapport précédent dressait le constat d'une baisse du nombre de saisines de l'Autorité par les AOT pour limiter ou interdire des services routiers déclarés. Cette baisse se poursuit en 2017, témoignant d'une moindre propension des AOT à saisir l'Autorité lorsque les services librement organisés sont similaires à des services ferroviaires. En tout état de cause, l'impact des services routiers librement organisés de moins de 100 km sur les services TER, tel qu'estimé par l'Autorité en 2017 sur la base de données réelles de trafic à l'échelle nationale, ne dépasse pas une centaine de milliers d'euros. La moitié des saisines instruites en 2017 concernent désormais des services conventionnés routiers.

Sur l'impact économique des services librement organisés sur les services ferroviaires

Les services librement organisés auraient, selon les estimations menées par l'Autorité sur la base de données réelles de trafic à l'échelle nationale, occasionné un manque à gagner estimé entre 50 et 100 millions d'euros pour le transport ferroviaire domestique. Le manque à gagner affecterait essentiellement des liaisons non régulées par l'Autorité, puisque supérieures au seuil des 100 kilomètres routiers, ou sur lesquelles SNCF Mobilités opère sans convention de service public. Le manque à gagner pour les activités TER sur le territoire des anciennes régions, toutes distances confondues, resterait très limité, entre 0,005% et 0,8% des concours publics.

Sur le registre et les aménagements déclarés

L'année 2017 a permis d'améliorer la complétude du registre qui recensait 215 aménagements au 31 décembre 2017 contre 186 fin 2016. L'Autorité s'est fixé pour objectif d'améliorer en 2018 non seulement la complétude mais également la qualité du registre. A cet effet, la décision n° 2017-125 adoptée le 4 décembre 2017 permettra d'étoffer le contenu du registre et de faciliter sa mise à jour.

Si les déclarations des opérateurs de services librement organisés montrent qu'un tiers seulement des aménagements effectivement desservis par ces opérateurs sont déclarés au registre, il n'en demeure pas moins qu'un examen plus approfondi révèle que ces aménagements représentent plus des deux tiers de la fréquentation des voyageurs transportés par des services librement organisés.

En outre, l'analyse des services proposés dans les aménagements déclarés ne fait pas apparaître d'évolution majeure par rapport à l'année 2016, les services basiques d'information clientèle et de billettique restant les services les plus proposés au sein de ces aménagements.

Sur la régulation de l'accès aux aménagements de transport routier

À l'issue d'entretiens avec les acteurs du marché et d'une consultation publique lancée fin août 2017, l'Autorité a adopté, le 4 octobre 2017, une décision relative aux règles tarifaires, à la procédure d'allocation des capacités et à la comptabilité propre des aménagements de transport routier (décision n° 2017-116). Elle vise à garantir, pour tous les transporteurs, une allocation transparente et non-discriminatoire des capacités des gares routières et une tarification raisonnable de ses capacités, liée aux coûts supportés par les exploitants pour l'accueil des services. La publication en 2018 de règles d'accès conformes à ces principes facilitera la conception d'offres de transport par les opérateurs puisqu'ils disposeront alors d'une information objective sur l'ensemble des aménagements régulés.

Sur l'activité contentieuse et de règlement de différend de l'Autorité

L'année 2017 a vu la confirmation par le juge de la pertinence des analyses de l'Autorité pour évaluer le risque d'impact économique d'une liaison par autocar librement organisée sur un service de transport public. Le Conseil d'Etat a ainsi rejeté sept recours pour excès de pouvoir dirigés contre les avis de l'Autorité rendus sur les projets de décision de plusieurs régions visant à interdire les services déclarés par des entreprises de transport public routier de personnes (FlixBus et Eurolines). Il a également rejeté un référé suspension introduit par la SAGEB et le SMABT contre un avis défavorable de l'Arafer sur un projet d'interdiction d'une liaison entre Paris et l'aéroport de Beauvais-Tillé.

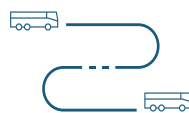
L'année 2017 a également vu la première concrétisation du pouvoir de règlement de différend de l'Arafer dans le secteur des gares routières.

L'Autorité a en effet été saisie d'une demande de règlement de différend par la société Frethelle contestant les modalités tarifaires d'accès au pôle multimodal de l'aéroport de Beauvais-Tillé ainsi que les modalités d'attribution des capacités non utilisées. Dans sa décision relative au règlement de différend, dans l'attente de l'entrée en vigueur de règles de tarification et d'allocation des capacités en application de la décision n° 2017-116 du 4 octobre 2017, l'Arafer a enjoint à la SAGEB, d'une part, de fixer le tarif d'accès à 14,70 euros HT et, d'autre part, de modifier ses règles d'allocation des emplacements disponibles afin de permettre aux transporteurs d'adresser à tout moment des demandes d'accès.

Chiffres clés 2017



10 opérateurs ayant commercialisé des services librement organisés
(+ 3 sur 1 an)



1 666 liaisons commercialisées²
(+ 34% sur 1 an)
² y compris liaisons saisonnières



303 villes desservies³
(+ 28% sur 1 an)
³ y compris dessertes saisonnières



98 M de kilomètres parcourus par les autocars
(- 13% sur 1 an)



707 départs quotidiens en moyenne (+ 7% sur 1 an)



7,1 M de passagers transportés (+ 15% sur 1 an)



315 kilomètres parcourus en moyenne par les passagers (-6% sur 1 an)



50,1% taux d'occupation moyen des autocars

Recette moyenne par passager aux 100 km

4,7 € HT
(+ 18% sur 1 an)

Chiffre d'affaires

105,4 M€ HT
(+ 26% sur 1 an)



2 343 emplois pourvus au 31 décembre
(+ 258 ETP sur 1 an)



200 déclarations de liaisons de moins de 100 km
(+17% sur 1 an)



34 déclarations ayant fait l'objet d'une saisine de l'Autorité
(-62% sur 1 an)



215 aménagements de transport routier (ATR) figurant au registre de l'Arafer au 31 décembre
(+29 ATR sur 1 an)

INTRODUCTION

La loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques a libéralisé le transport régulier de voyageurs par autocar, en instaurant toutefois un encadrement particulier pour les liaisons de moins de 100 kilomètres. L'exploitation de services de transport par autocar librement organisés sur ces dernières est soumise à une déclaration préalable de l'opérateur et peut, à la demande de l'autorité organisatrice des transports concernée et sous réserve d'avis conforme de l'Autorité, faire l'objet d'une interdiction ou d'une limitation, lorsqu'il existe un risque d'atteinte substantielle à l'équilibre économique de services conventionnés. Cette loi a également permis de moderniser le cadre juridique applicable aux gares routières, en garantissant à tous les opérateurs de transport un accès objectif, transparent et non-discriminatoire à ces aménagements.

Dans ce cadre, la loi a confié à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ci-après « l'Autorité ») 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 se traduit par :

- l'observation du marché à travers des collectes de données régulières auprès des opérateurs, qui concourt à l'exercice de la régulation du secteur et permet de porter à la connaissance de l'ensemble des parties prenantes les informations et analyses tirées de leur exploitation ;
- l'instruction des projets de décision des autorités organisatrices de transport d'interdiction ou de limitation des services routiers sur les liaisons de moins de 100 kilomètres, afin de vérifier si l'exploitation de ces derniers est susceptible de porter une atteinte substantielle à l'équilibre économique de services publics conventionnés ;
- la régulation des aménagements de transport routier (en particulier les gares routières de voyageurs), pour assurer à l'ensemble des opérateurs les conditions d'un accès équitable et non discriminatoire.

Le présent rapport est le troisième rapport annuel établi par l'Autorité, en application des articles L. 3111-23 et L. 3114-9 du code des transports qui prévoient respectivement :

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

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

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

Ce troisième rapport porte sur l'exercice 2017 et présente en détail les évolutions du marché intervenues au cours de cet exercice. Au-delà des précédentes thématiques analysées dans les exercices précédents, ce rapport présente de nouvelles analyses, par exemple en incluant les services aériens et le covoiturage longue-distance lors de la comparaison multimodale des offres de transport ou en évaluant l'impact économique réel des services librement organisés sur les services ferroviaires.

1. LE MARCHÉ DES SERVICES LIBREMENT ORGANISÉS DE TRANSPORT PAR AUTOCAR EN 2017

Ce bilan de l'année 2017 s'appuie sur les données collectées trimestriellement auprès des opérateurs de services de transport routier librement organisés, en application de la décision n° 2017-042 du 29 mars 2017 mais également sur les résultats de l'enquête menée, en 2017, par l'Autorité auprès des passagers des services librement organisés.

1.1. Bilan de l'offre commercialisée par les SLO en 2017

1.1.1. 10 opérateurs présents sur le marché au cours de l'année 2017

Dès la libéralisation du marché en août 2015, cinq opérateurs se sont positionnés sur ce marché :

- Isilines, marque exploitée par la société holding Transdev Eurolines, filiale de Transdev Group. Dès 2011, le groupe commercialisait sous la marque Eurolines des dessertes en cabotage⁶ sur des lignes internationales ;
- Ouibus, marque exploitée par SNCF-C6, une filiale du groupe SNCF. Dès 2012, SNCF-C6 a lancée sous la marque iDBus une activité de desserte en cabotage sur des lignes internationales. La marque iDBus est remplacée par Ouibus en 2015 ;
- Megabus, une marque du groupe Stagecoach qui proposait quelques dessertes en cabotage entre 2012 et 2015 ;
- Starshipper, marque réunissant les adhérents du réseau d'autocaristes indépendants « Réunir » qui proposait quelques dessertes en cabotage entre 2012 et 2015 ;
- Flixbus, une entreprise créée en 2013 à l'ouverture du marché en Allemagne. En juin 2015, la société Flixbus France a été créée en vue de l'ouverture du marché français.

Deux opérations de concentration conduites au cours de l'été 2016⁷ ont réduit au nombre de trois les opérateurs disposant d'un réseau d'envergure nationale. Le marché reste caractérisé par la faculté, pour des transporteurs commercialisant une offre locale et ciblée, d'entrer sur le marché.

Depuis 2016, huit opérateurs proposant une offre « régionale » ont ainsi développé une offre de service librement organisé (Figure 1). Parmi ces huit opérateurs, cinq d'entre eux étaient encore actifs à fin 2017, les opérateurs Frethelle⁸ et Darbier⁹ ayant quant à eux décidé de stopper définitivement leur activité, alors que Migratour¹⁰ opère une activité saisonnière uniquement.

Après avoir passé le filtre de la régulation des liaisons de moins de 100 km, trois nouveaux opérateurs (Actibus, DMA, Escapad'Kreol) ont lancé la commercialisation de leur offre au 3^e trimestre 2017. Il s'agit pour tous les trois d'une offre ciblée de type « navette »¹¹ vers un aéroport ou une gare TGV, service qu'ils opéraient auparavant, pour la plupart, dans le cadre de contrats de service public.

⁶ Le règlement européen définit le cabotage de la manière suivante : « la prise en charge et la dépose de voyageurs dans un même État membre au cours d'un service régulier international, dans le respect des dispositions du présent règlement, pour autant que ladite prise en charge et dépose ne constitue pas l'objet principal de ce service » (article 2, « définitions »).

⁷ Les activités commerciales de Megabus en Europe continentale ont été rachetées par Flixbus le 1^{er} juillet 2016 et Starshipper s'est allié à Ouibus par un contrat de franchise prenant effet le 24 juillet 2016.

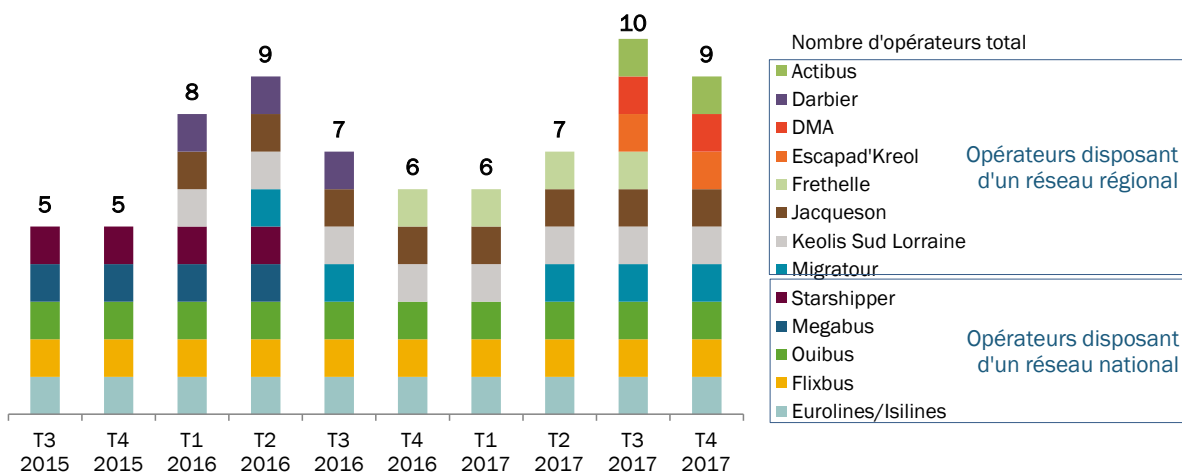
⁸ Frethelle a commercialisé une ligne reliant l'aéroport et la gare de Beauvais à l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle entre le 4^e trimestre 2016 et le 3^e trimestre 2017.

⁹ Darbier a commercialisé des liaisons reliant les villes de Montargis, Blois et Tours entre le 1^{er} trimestre 2016 et le 3^e trimestre 2016.

¹⁰ Migratour commercialise chaque année entre avril et octobre une liaison entre Le Puy en Velay et Conques.

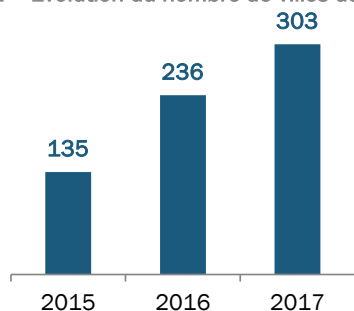
¹¹ Actibus (Grenoble_Aéroport de Grenoble-Isère), DMA Autocars (Pont-à-Mousson_Gare de Lorraine TGV), Escapad'Kreol (Saint-Pierre_Aéroport La Réunion Roland-Garros).

Figure 1 - Nombre d'opérateurs SLO présents sur le marché depuis la libéralisation



1.1.2. Le réseau offert se densifie, avec 303 villes desservies au cours de l'année 2017

Figure 2 - Evolution du nombre de villes desservies



Le nombre de destinations offertes par l'ensemble des opérateurs s'est encore développé en 2017, dépassant le cap des 300 villes (Figure 2). En effet, 303 villes françaises ont été desservies par un service librement organisé pendant au moins un trimestre au cours de l'année 2017, soit 67 de plus que l'année passée (+28 %). Parmi elles, 301 sont situées en métropole et 2 à la Réunion.

Depuis le 2^e trimestre 2016, Flixbus reste l'opérateur qui dessert le plus grand nombre de villes françaises. En 2017, Flixbus et Ouibus ont commercialisé respectivement 65 % et 63 % du nombre total de villes desservies par les opérateurs SLO, contre 33 % par Eurolines/Isilines. Les évolutions trimestre par trimestre sont détaillées en Annexe 4.

En 2017, près d'un quart de la population française (24 %) réside dans une commune disposant d'au moins un point d'arrêt desservi par un service librement organisé. En outre, 61 % de la population de France métropolitaine dispose d'un point d'arrêt à moins de 10 km de son domicile (81 % en Ile-de-France et 56 % dans les autres régions), en hausse par rapport à 2016 où cette proportion était de 55 %. La carte en Annexe 1 montre néanmoins que, dans 10 départements¹² de France métropolitaine (hors Corse), la part de la population résidant à moins de 10 km d'une commune desservie par un SLO est inférieure à 20 %.

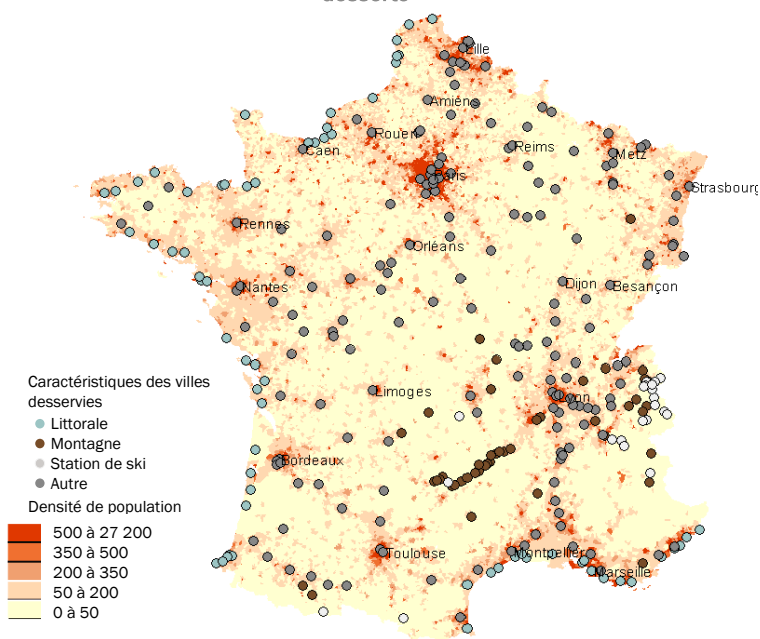
¹² Liste des départements concernés : Alpes-de-Haute-Provence, Ariège, Cantal, Corrèze, Eure, Gers, Haute-Saône, Oise, Orne, Tarn

Concernant la typologie des villes desservies, 23 % sont classées en zone littorale et 23 % en zone de montagne (**Figure 3**) et participent à l'évolution saisonnière de l'offre présentée à la section suivante.

Parmi les villes desservies, c'est depuis Paris et Lyon que les voyageurs disposent de l'offre de destinations directes (sans correspondance) la plus conséquente avec 205 et 113 destinations proposées en 2017 (respectivement +43 % et +7 % par rapport à 2016).

Depuis Paris, il est donc possible d'atteindre directement 68 % de l'ensemble des villes desservies (et 37 % depuis Lyon). A l'inverse, la proportion de villes offrant moins de 5 destinations directes est en hausse : elle est passée de 33 % en 2016 à 39 % en 2017 (Annexe 1).

Figure 3 – Villes desservies en 2017 selon les caractéristiques de la desserte



Les caractéristiques détaillées des villes desservies par les services librement organisés sont présentées en Figure 3, ainsi qu'en Annexe 2.

1.1.3. La saisonnalité, facteur-clé d'évolution de l'offre de villes desservies par les SLO

Parmi les 303 villes desservies en 2017, 29 % (soit 87 villes) constituent des destinations commercialisées pour la première fois en 2017 et sont le signe du dynamisme de ce marché, tandis que 40 % d'entre elles (soit 123 villes) faisaient déjà partie des destinations ouvertes en 2015, année de la libéralisation. Parmi les 87 villes nouvellement commercialisées cette année, 48 % sont classées, soit en zone littorale, soit en zone de montagne, confirmant les stratégies de développement des opérateurs visant à adapter leur offre à la saisonnalité.

Par ailleurs, 54 % des 303 villes desservies en 2017 l'ont été sur les quatre trimestres de l'année (Annexe 3). Il existe donc un socle de « dessertes permanentes » auquel vient s'ajouter une offre saisonnière conséquente. La Figure 4 ci-après illustre ces évolutions, trimestre par trimestre. C'est ainsi que le nombre de dessertes offertes par les SLO a atteint un nouveau record à l'été 2017 (270 villes desservies) pour revenir à un réseau de 245 villes desservies en fin d'année.

Les évolutions d'offre liées à la saisonnalité sont particulièrement visibles aux 2^e et 4^e trimestres, durant lesquels les ouvertures et fermetures de dessertes sont plus nombreuses (en lien notamment avec les saisons de ski et les congés estivaux).

En effet, au 2^e trimestre 2017, 71 % des dessertes arrêtées sont des villes de montagne (et 42 % sont des stations de ski) tandis que 55 % des villes qui ne sont plus desservies au 4^e trimestre 2017 sont des villes du littoral.

A l'inverse, les nouvelles dessertes au 2^e trimestre 2017 sont liées à 25 % à l'ouverture de dessertes littorales et à 37 % à l'offre saisonnière de Migratour¹³.

Figure 4 – Evolution trimestrielle du nombre de villes

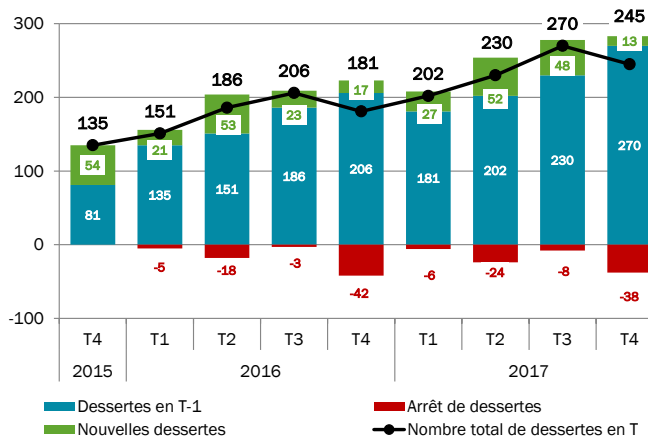
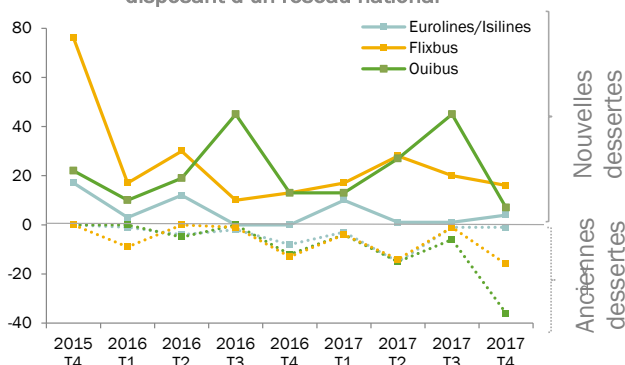


Figure 5 – Evolution des dessertes nouvelles ou arrêtées chaque trimestre par les opérateurs disposant d'un réseau national



Note de lecture : au 4^e trimestre 2017, Ouibus a commercialisé 7 nouvelles dessertes et a fermé 36 dessertes. Les traits pleins correspondent aux nouvelles dessertes chaque trimestre tandis que les traits pointillés correspondent aux fermetures de dessertes.

Les stratégies d'adaptation de l'offre diffèrent selon les opérateurs :

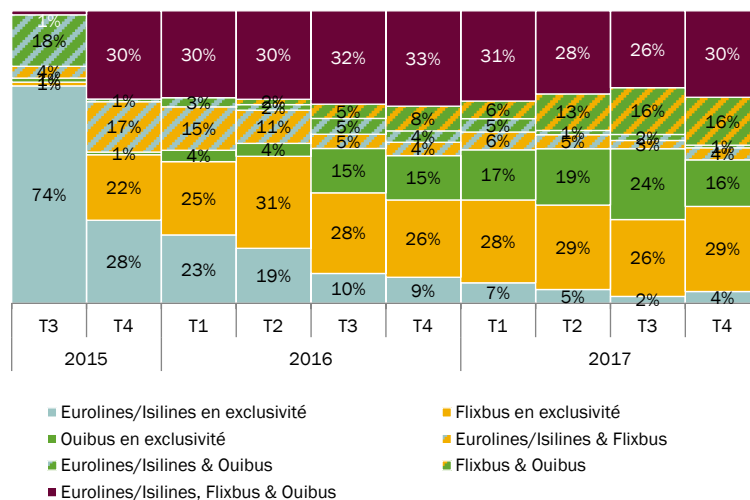
- Ouibus est l'opérateur qui dispose de l'offre la plus saisonnière (Figure 5) : il ouvre le plus grand nombre de nouvelles dessertes en période estivale (+45 nouvelles villes aux 3^{es} trimestres 2016 et 2017), et arrête un grand nombre de ces dessertes au trimestre suivant (respectivement -12 et -36 dessertes aux 4^{es} trimestres 2016 et 2017). L'offre de Flixbus varie également avec les saisons mais dans une moindre mesure (respectivement +30 et +28 villes desservies aux 2^{es} trimestres 2016 et 2017 en prévision de la saison estivale), l'opérateur fermant moins de dessertes en basse saison.
- Eurolines/Isilines dispose d'une offre plus stable avec peu d'ouvertures et de fermetures de dessertes.

1.1.4. Destinations exclusives ou concurrence frontale : une situation qui résulte de stratégies de développement différentes de la part des opérateurs

Ce paragraphe s'intéresse à la concurrence entre opérateurs (Figure 6). Il est à noter tout d'abord qu'un socle stable d'environ 30 % de l'ensemble des villes desservies s'est constitué, sur lesquelles les 3 opérateurs sont présents chaque trimestre. Il s'agit en quelque sorte des « villes-clés » de départ ou d'arrivée de l'ensemble des liaisons présentant un potentiel important de demande. Au-delà de ces villes, il existe ensuite un ensemble de villes desservies par 2 opérateurs représentant 15 à 20 % du réseau de villes desservies. Le complément, c'est-à-dire la majorité des villes desservies (50 à 55 %) le sont par un seul des 3 opérateurs. Ces 3 ensembles sont relativement stables depuis fin 2015, dans un contexte où le nombre de villes desservies a presque triplé sur la période.

¹³ Des évolutions similaires ont été constatées en 2016, où 89 % des dessertes arrêtées au 2^e trimestre 2016 étaient des villes de montagne et 31 % des villes arrêtées au 4^e trimestre étaient des villes du littoral. Au 4^e trimestre 2016, l'arrêt de l'activité saisonnière de Migratour représente 45 % des villes qui ne sont plus desservies.

Figure 6 – Répartition des villes desservies selon les opérateurs présents parmi les villes desservies par les 3 opérateurs disposant d'un réseau national

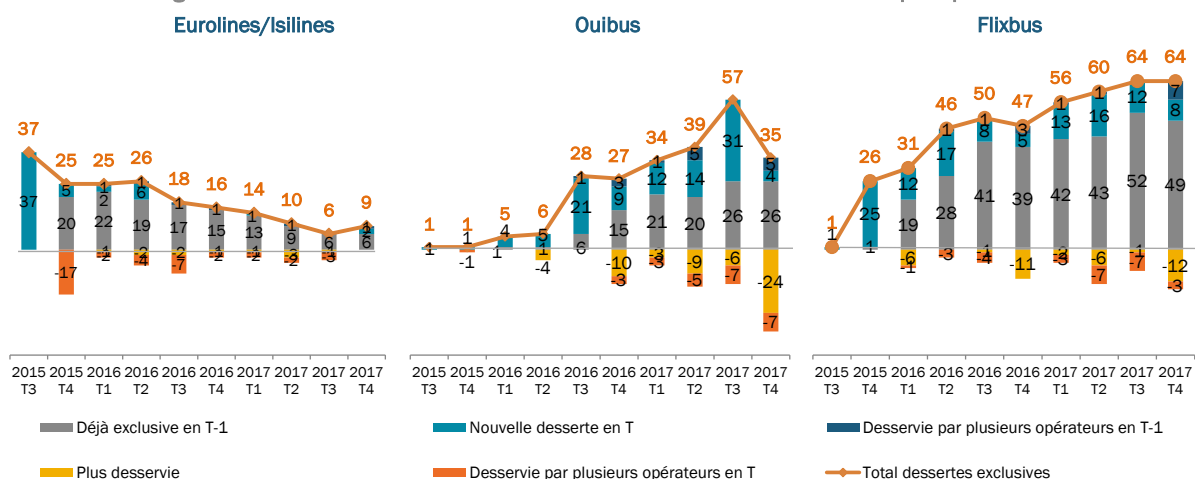


En 2017, environ 55 % des villes desservies en 2017 l'ont été en exclusivité par un seul opérateur, soit 168 villes au total, dont 40 % par Flixbus, 39 % par Ouibus et 5 % par Eurolines/Isilines. Les opérateurs régionaux proposent quant à eux 15 % des dessertes exclusives.

Les stratégies de positionnement des opérateurs diffèrent selon les opérateurs (Figure 7). La variation du nombre de dessertes exclusives par opérateur est la résultante :

- de la stratégie commerciale propre à l'opérateur : stabilité des dessertes exclusives par opérateur (en gris sur la Figure 7), ou au contraire politique d'ouverture/fermeture (en bleu clair/jaune sur la Figure 7) de ces dessertes selon la saisonnalité, ou le cas échéant après une période d'essai non concluante ;
- de l'évolution du positionnement des autres opérateurs qui peuvent soit venir concurrencer l'opérateur disposant de l'exclusivité jusqu'alors (en orange sur la Figure 7), soit au contraire stopper une desserte, dégageant ainsi une exclusivité pour l'opérateur restant en place (en bleu foncé sur la Figure 7).

Figure 7 – Evolution trimestrielle de l'offre de villes exclusives desservies par opérateur



Note de lecture : au T4 2017, Ouibus a desservi 35 villes en exclusivité. Parmi celles-ci, 26 villes étaient déjà, au T3, desservies en exclusivité par Ouibus, 4 sont de nouvelles dessertes exclusives par l'opérateur et 5 étaient desservies, au T3, par plusieurs opérateurs. Parmi les villes que Ouibus desservait en exclusivité au trimestre précédent, 24 ne sont plus desservies par l'opérateur et 7 ne sont plus exclusives car d'autres opérateurs se sont également positionnés sur ces dessertes.

Eurolines/Isilines, qui était pour rappel, grâce à son réseau de lignes internationales, le principal opérateur présent avant l'ouverture du marché en août 2015, disposait d'un grand nombre de dessertes exclusives dès le 3^e trimestre 2015. Le développement massif de l'offre des autres opérateurs dès le 4^e trimestre 2015, explique la baisse brutale sur un trimestre, puis une érosion plus progressive à partir de l'été 2016 en raison d'un moindre développement de l'offre relativement à ses concurrents.

L'opérateur Flixbus a quant à lui adopté dès la fin 2015 une stratégie d'ouverture de nouvelles destinations en exclusivité, stratégie qui s'est pérennisée, l'opérateur ayant maintenu un rythme relativement régulier de nouvelles destinations exclusives chaque trimestre (en moyenne +17 nouvelles villes desservies en France par trimestre).

Enfin, le positionnement de Ouibus a évolué depuis la libéralisation. Son offre présentait peu de dessertes exclusives jusqu'à l'intégration de Starshipper à l'été 2016, qui lui a permis de gagner près d'une vingtaine de villes en exclusivité. Depuis lors, Ouibus poursuit une stratégie relativement dynamique de diversification, principalement liée à la saisonnalité de la demande, mais également liée au développement des navettes aéroport (en particulier la desserte de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry).

1.1.5. L'année 2017 est marquée par le développement des dessertes d'aéroports, notamment autour de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry

En 2017, 14 aéroports sont desservis par un service librement organisé (Tableau 1), soit 7 de plus qu'en 2016. L'offre commercialisée par les opérateurs permet de relier 129 villes à au moins un des 14 aéroports, via 283 liaisons, dont 6 liaisons radiales, 63 liaisons infrarégionales et 214 liaisons inter-régionales. La cartographie de ces liaisons est disponible en Annexe 5.

Les aéroports de Lyon Saint-Exupéry, Nice-Côte d'Azur, Paris Charles-de-Gaulle et Bâle-Mulhouse-Fribourg se distinguent par un nombre de mouvements quotidiens supérieur aux autres aéroports, des fréquences qui ont par ailleurs connu des hausses conséquentes par rapport à 2016.

La hausse la plus importante est visible à l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry qui n'était desservi en moyenne que 5 fois par jour en 2016 et a enregistré 92 mouvements quotidiens en 2017. Cette hausse spectaculaire s'explique par la commercialisation de lignes « dédiées »¹⁴, de type navettes, dont la fréquence est plus importante que celle des lignes longue-distance.

A Paris Charles-de-Gaulle, le nombre de mouvements quotidiens a crû de 26 % entre 2016 et 2017 et à l'aéroport de Paris-Orly de 86 %, les opérateurs ayant trouvé dans ces dessertes spécifiques une demande.

Les liaisons « aéroport », en plein essor en 2017, ont attiré entre 10 et 12,5 % des passagers des SLO cette année.

¹⁴ Certaines de ces lignes étaient auparavant opérées dans le cadre de contrat de service public.

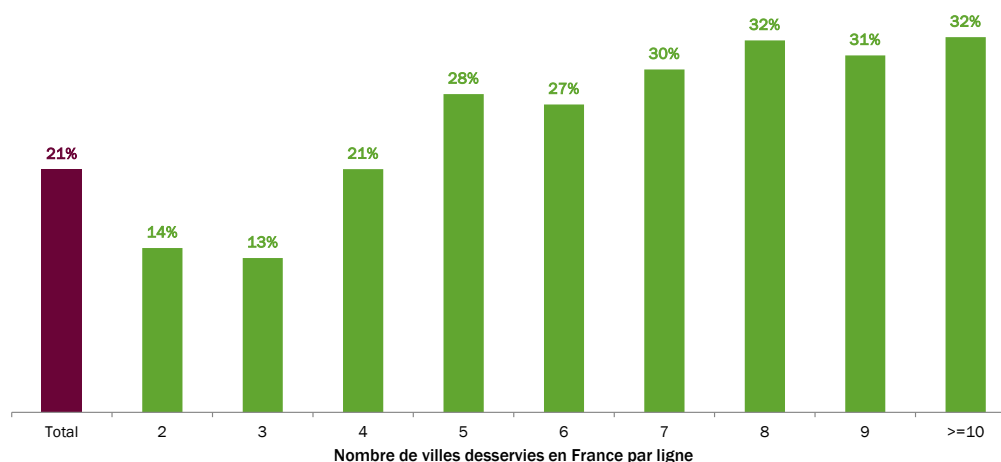
Tableau 1 : Aéroports desservis en 2017

Nom de l'aéroport	Nombre d'opérateurs	Nombre de mouvements quotidiens (Evolution A/A-1)	Nombre de passagers transportés
Lyon Saint-Exupéry	2	92 (+87)	[300; 350 000]
Nice-Côte d'Azur	3	51 (ND)	[175; 215 000]
Paris Charles-de-Gaulle	4	72 (+15)	[125; 175 000]
Paris Orly	3	26 (+12)	[50; 75 000]
Paris-Beauvais	2	9 (+7)	[5; 15 000]
Bâle-Mulhouse-Fribourg	2	6 (-7)	[5; 15 000]
Marseille Provence	1	2 (NA)	< 5 000
Grenoble-Isère	1	1 (NA)	< 5 000
Biarritz-Pays basque	1	2 (NA)	< 5 000
Perpignan-Rivesaltes	2	2 (NA)	< 5 000
Toulouse Blagnac	1	1 (NA)	< 5 000
La Réunion-Rolland Garros	1	1 (NA)	< 5 000
Nantes Atlantique	1	2 (-3)	< 5 000
Bordeaux Mérignac	1	0,2	< 5 000

1.1.6. Première estimation de la ponctualité des SLO : un autocar sur cinq est arrivé avec 15 minutes de retard ou plus à son terminus au 2nd semestre 2017

A partir des données de qualité de service qu'ont commencé à transmettre les opérateurs, l'Arafer a établi une première estimation de la ponctualité des services librement organisés. Il ressort de cette analyse que 21 % des autocars ont rallié leur terminus avec au moins 15 minutes de retard. Cette part de circulations en retard augmente lorsque le nombre de villes desservies sur la ligne augmente : 14 % des lignes directes (sans arrêt intermédiaire) ont connu un retard d'au moins 15 minutes contre plus de 30 % des lignes desservant plus de 7 villes (dont l'origine et le terminus). Le taux de retard est également plus élevé pour les lignes internationales réalisant du cabotage dont seulement 66% sont arrivées avec un retard inférieur à 15 minutes.

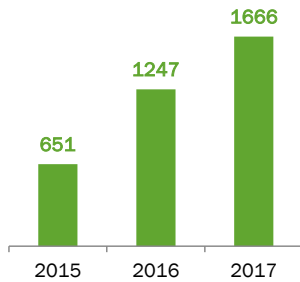
Figure 8 – Taux de retard moyen des lignes d'autocar au 2nd semestre 2017 selon le nombre de villes desservies



Note de lecture : 14 % des lignes desservant 2 villes (ligne sans arrêt intermédiaire) en France sont arrivées en retard. Ce calcul est effectué sur la base d'un échantillon de deux tiers des lignes commercialisées par les trois opérateurs nationaux.

1.1.7. Les opérateurs ont continué de développer leur réseau en 2017

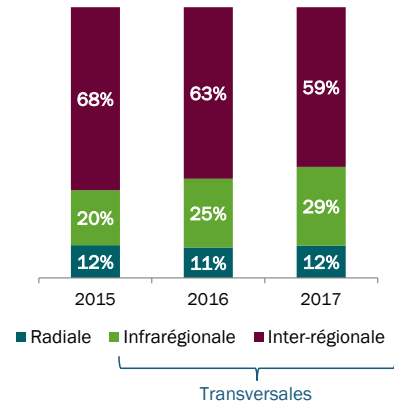
Figure 9 – Evolution annuelle du nombre de liaisons commercialisées par les SLO



En 2017, 1 666 liaisons différentes ont été commercialisées (Figure 9), soit 419 de plus qu'en 2016 (+34 %), une hausse corrélée à la desserte de nouvelles villes. Près de la moitié (49 %) de ces liaisons ont été commercialisées par les opérateurs sur l'ensemble de l'année (durant les quatre trimestres), soit une proportion similaire à celle qui avait été observée en 2016.

La répartition des liaisons entre radiales et transversales est restée stable depuis 2015. 12 % des liaisons commercialisées en 2017 sont des liaisons radiales (ayant pour origine ou pour destination Paris). S'agissant des liaisons transversales, il est observé une augmentation de la part des liaisons infrarégionales, qui atteint 29 % de l'offre totale de liaisons en 2017, contre 20 % en 2015 et 25 % en 2016 (Figure 10).

Figure 10 – Répartition de l'offre de liaisons commercialisées selon leur nature



S'agissant de la concurrence entre opérateurs (Annexe 6), celle-ci est exercée de manière quasi-stable depuis 2015. Il existe une concurrence directe entre au moins deux opérateurs sur 27 % de l'offre totale de liaisons commercialisées en 2017, soit 455 liaisons commercialisées sur lesquelles ont voyagé 86 % de la fréquentation totale.

Le détail du nombre de liaisons opérées par trimestre et par opérateur est disponible en Annexe 7.

1.1.8. Des mouvements quotidiens en hausse au global mais des distances plus courtes parcourues par les autocars

En 2017, 707 départs quotidiens d'autocars ont été enregistrés en moyenne (Figure 11), soit 36 trajets de plus chaque jour en comparaison à 2016.

Figure 11 – Evolution du nombre moyen de départs quotidiens

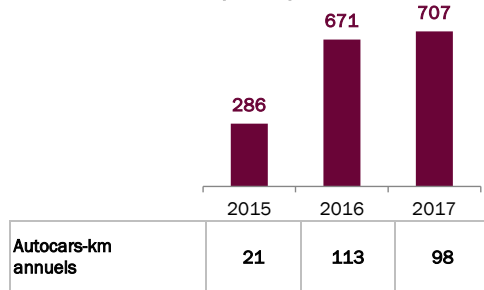
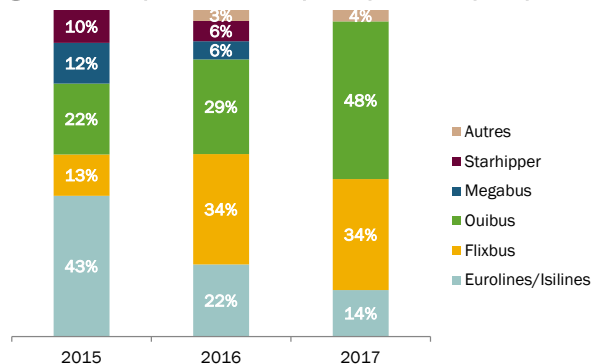


Figure 12 – Répartition des départs quotidiens par opérateur



Malgré cette hausse du nombre de départs quotidiens, la distance totale parcourue par les autocars recule d'environ 13 % cette année (pour atteindre 98 millions de km) en raison de la baisse de la longueur moyenne des lignes qui est passée de 462 km en 2016 à 380 km en 2017. En 2017, Ouibus réalise 48 % des départs quotidiens et Flixbus 34 % (Figure 12). Le détail de la répartition du nombre de départs quotidiens par trimestre est disponible en Annexe 8.

1.1.9. La fréquence moyenne quotidienne proposée par liaison est en baisse

La fréquence moyenne quotidienne observée par liaison en 2017 s'établit à 2,6 allers-retours quotidiens, en baisse de 32 % par rapport à l'année précédente (Tableau 2). En effet, pour une grande majorité des liaisons commercialisées, les opérateurs ont procédé en 2017 à une modulation des fréquences offertes entre les jours de semaine (période « creuse », du mardi au jeudi) et le week-end (du vendredi au lundi inclus) pour mieux s'adapter à la demande et optimiser le taux d'occupation¹⁵.

La fréquence des liaisons radiales a particulièrement chuté (-42 %) pour s'établir à 4,8 départs quotidiens, un niveau qui reste cependant toujours nettement supérieur à la fréquence moyenne observée sur les liaisons transversales (2,9 pour les liaisons infrarégionales et 1,9 pour les liaisons inter-régionales).

Parmi les 1 666 liaisons commercialisées en 2017, près de 66 % ne sont pas opérées quotidiennement (moins d'un aller-retour par jour en moyenne) (Tableau 3). Ce résultat s'explique par le nombre important de liaisons qui ne sont opérées que sur une partie de l'année (la fréquence moyenne étant calculée en rapportant le nombre de trajets sur l'année au nombre total de jours de l'année 2017). Par ailleurs, 54 liaisons commercialisées disposent d'une offre d'au moins 6 allers-retours quotidiens (soit 3,2 % de l'offre de liaisons) en 2017, contre 70 liaisons en 2016 (6 %).

Tableau 2 – Evolution du nombre de départs quotidiens selon la nature de la liaison

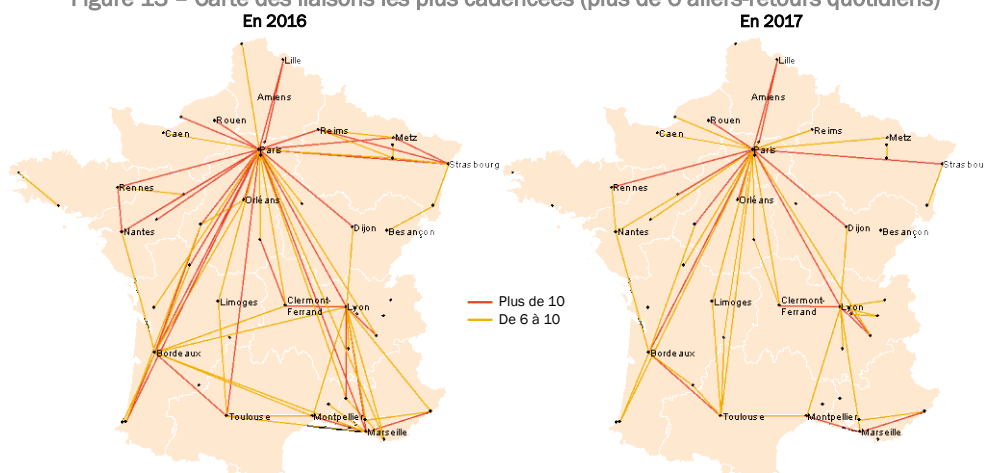
Fréquence moyenne des liaisons	2015	2016	2017
Infrarégionales	3,9	3,7	2,9
Inter-régionales	2,8	3,1	1,9
Radiales	6,0	8,3	4,8
Total	3,4	3,8	2,6

Tableau 3 – Répartition des liaisons selon le nombre d'allers-retours quotidiens

Allers-retours quotidiens	2015	2016	2017
Moins de 1	49,3%	51,7%	66,4%
Entre 1 et 3	35,6%	31,5%	23,4%
Entre 3 et 6	11,1%	10,8%	6,9%
Entre 6 et 10	3,5%	3,3%	2,2%
10 ou plus	0,5%	2,7%	1,0%

Les liaisons bénéficiant d'un cadencement supérieur à 10 allers-retours quotidiens sont au nombre de 17 en 2017 contre 34 en 2016 (liste disponible en Annexe 9.). Ces liaisons très cadencées sont également concernées par la modulation de l'offre, opérée en 2017 par les opérateurs, entre jours de semaine et week-end pour mieux s'adapter à la demande. La Figure 13 représente les liaisons avec une cadence moyenne supérieure ou égale à 6 allers-retours quotidiens.

Figure 13 – Carte des liaisons les plus cadencées (plus de 6 allers-retours quotidiens)



¹⁵ Ne disposant pas du nombre exact de jours d'exploitation de la liaison sur l'année, le calcul de la fréquence annuelle moyenne par liaison se fait en divisant le nombre total de trajets effectués par le nombre de jours de l'année (365). Le nombre important de liaisons dites « saisonnières » affecte donc à la baisse la fréquence moyenne des liaisons.

1.2. Les caractéristiques de la demande de services librement organisés

1.2.1. Le profil et les comportements modaux des voyageurs

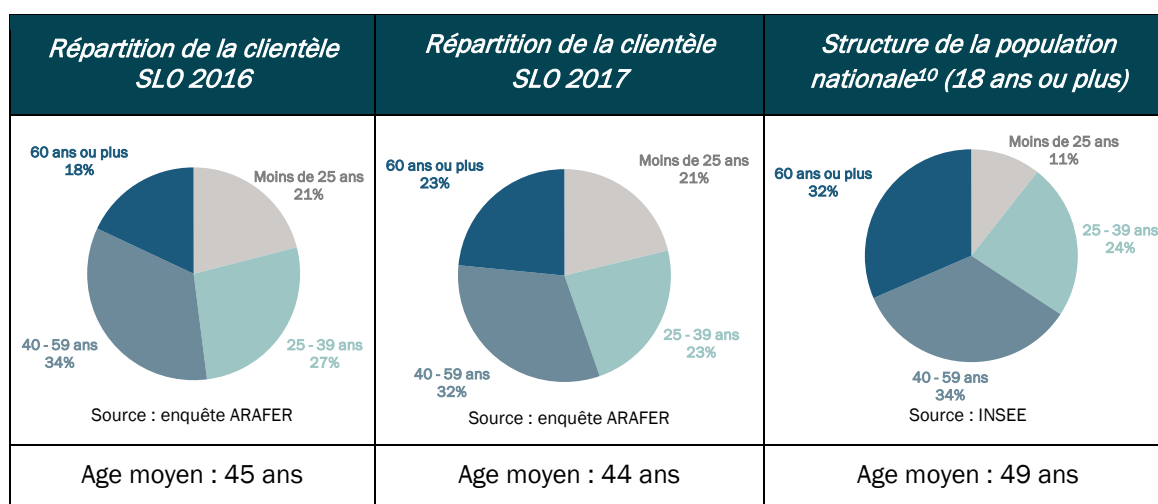
En complément des analyses trimestrielles conduites à partir des données des entreprises assurant des services librement organisés (SLO) de transport par autocar, l'Arafer a réalisé en 2017, avec le concours des 3 principaux opérateurs (Eurolines/Isilines, Flixbus et Ouibus) et pour la deuxième année consécutive, une enquête auprès des passagers de ces services. Environ 2 500 personnes ayant effectué un trajet sur une ligne d'autocar librement organisée en 2017 ont ainsi été interrogées entre le 15 octobre et le 15 novembre 2017.

Les résultats complets ont fait l'objet d'une publication en janvier 2018 et permettent de suivre d'une année sur l'autre l'évolution du profil et des comportements des voyageurs utilisant les SLO, ainsi que leurs critères de choix et retours d'expérience.

Les enseignements-clés de l'enquête 2017 sont rappelés ci-dessous :

- La clientèle des SLO est, comme en 2016¹⁶, constituée d'une forte proportion d'étudiants (18 %). La part des retraités (21 %) augmente par rapport à 2016¹⁷, même si cette catégorie reste sous-représentée par rapport à sa présence dans la population totale ;

Figure 14 – Répartition par âge des voyageurs SLO de 18 ans ou plus



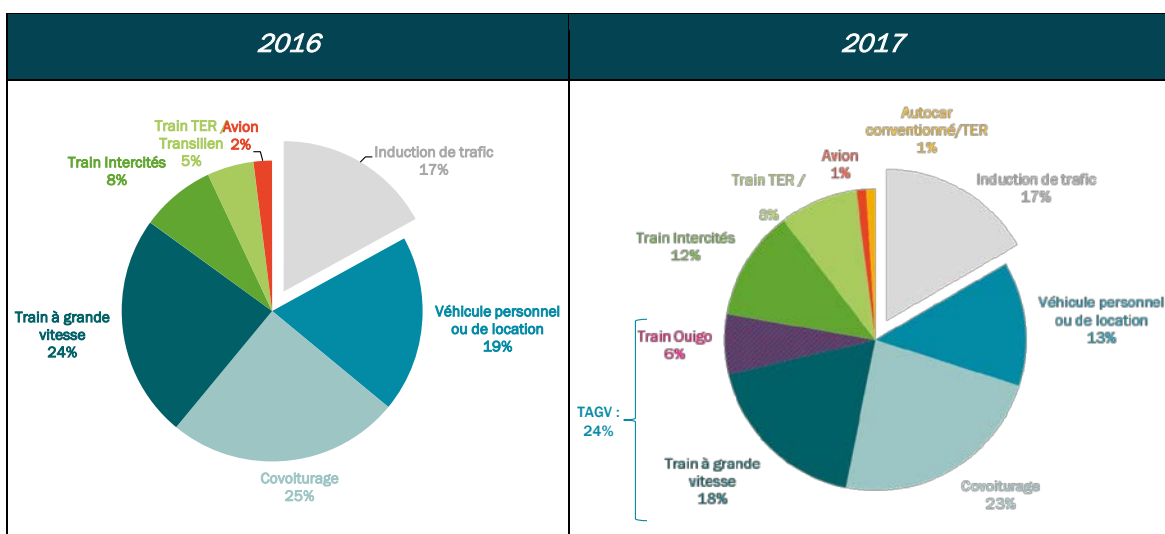
- 93 % des déplacements sont effectués pour des motifs privés ;
- Les 3/4 des voyageurs effectuent leur trajet seuls, et vers une destination habituelle (le même trajet est effectué plusieurs fois par an) ;
- Presque tous les voyageurs (98 %) ont acheté leur titre de transport sur internet ;
- 55 % des achats de billets sont effectués moins d'une semaine avant le départ, cette part est encore plus importante chez les moins de 25 ans (65 %) ;
- La majorité des trajets (53 %) est réalisée en fin de semaine (vendredi, samedi, dimanche), une proportion qui monte à 64 % pour les étudiants ;
- Comme en 2016¹⁸, environ 17 % des utilisateurs de SLO interrogés n'auraient pas effectué leur déplacement si l'offre d'autocar n'existait pas. Il est donc possible d'estimer à 1,2 million le nombre de déplacements qui n'auraient pas été effectués sans cette offre de mobilité ;

¹⁶ En 2016, les étudiants représentaient 19 % de la clientèle SLO.

¹⁷ En 2016, les retraités représentaient 17 % de la clientèle SLO.

¹⁸ Le taux d'induction s'élevait à 16,9 % en 2016. Il est de 16,5 % en 2017.

Figure 15 – Comportements déclarés des voyageurs SLO en l'absence de service autocar



Source : Enquête ARAFER

- En 2017, les services librement organisés ont davantage détourné des clients du train qu'en 2016 : 44 % des utilisateurs du SLO l'auraient utilisé s'ils n'avaient pu recourir à l'autocar, au lieu de 37 % l'année précédente, ce qui représente près d'1 million de trajets sur un an ;
- En corollaire, les utilisateurs de SLO auraient moins utilisé le véhicule personnel (13 % en 2017, 19 % en 2016) ou le covoiturage (23 % en 2017, 25 % en 2016) à défaut d'autocar ;
- Parmi les trois principales raisons ayant amené les passagers à utiliser les SLO, le prix ressort comme le plus important pour 71 % des répondants, loin devant les horaires (12 %) et le confort (5 %) ;
- 26 % du temps total de déplacement (4h50 en moyenne) est consacré aux trajets de pré/post-acheminement¹⁹ et à l'attente au point d'arrêt avant de prendre l'autocar (respectivement 55 minutes et 21 minutes).

1.2.2. La fréquentation annuelle des SLO dépasse les 7 millions de passagers en 2017

Avec 7,1 millions de passagers transportés en 2017 en France (Figure 16), soit environ 19 400 passagers par jour en moyenne (Figure 17), la fréquentation est en hausse de 14,5 % par rapport à l'année passée. Sur l'ensemble des trimestres de l'année 2017, la demande a été supérieure à celle du même trimestre de l'année 2016. C'est au 1^{er} trimestre 2017 que la croissance a été la plus sensible (+24,8 % comparé au 1^{er} trimestre de 2016). En revanche, la croissance observée au 3^e trimestre 2017, qui constitue la période de « pic estival » de demande n'a été que de +7,1 % par rapport au même trimestre de 2016.

Le détail de l'évolution trimestrielle de la fréquentation est disponible en Annexe 10.

La distance moyenne parcourue par passager est quant à elle en baisse, elle s'élève à 315 km en 2017 contre 337 km en 2016 (Figure 17).

¹⁹ Il s'agit des trajets effectués d'une part pour rejoindre le lieu de départ de l'autocar, puis à la descente du car pour rejoindre sa destination finale.

Figure 16 – Fréquentation des services SLO en passagers et passagers-km

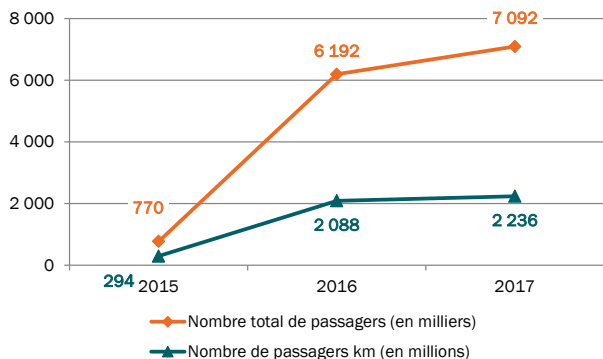


Figure 17 – Nombre moyen de passagers par jour (en milliers) et distance moyenne parcourue par passager (en km)

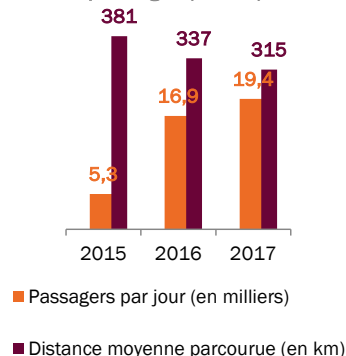
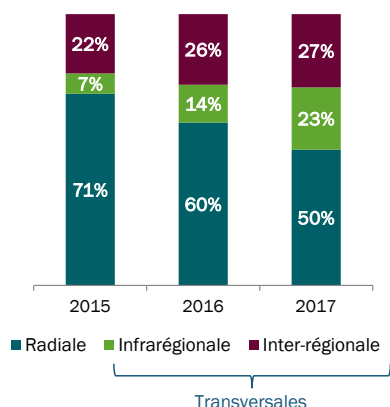


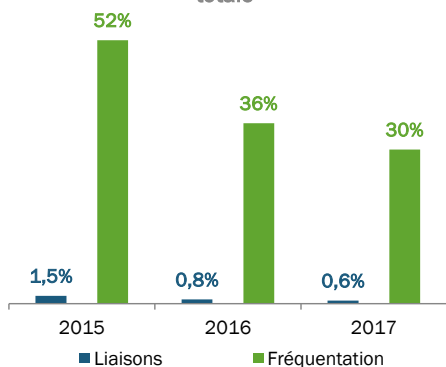
Figure 18 – Répartition de la fréquentation annuelle par type de liaison



La structure de la demande a évolué (Figure 18) : en 2015, année de la libéralisation, 71 % des passagers avaient voyagé sur des trajets ayant pour origine ou pour destination Paris.

En 2017, ces trajets radiaux ne représentent plus que la moitié de la fréquentation. Cette baisse s'est fait au profit des liaisons infrarégionales sur lesquelles ont voyagé 23 % des passagers en 2017.

Figure 19 – Evolution du poids de la fréquentation des 10 liaisons les plus fréquentées dans la fréquentation totale



Note de lecture : En 2017, les 10 liaisons les plus fréquentées représentent 0,6 % de l'ensemble des liaisons commercialisées par les opérateurs. 30 % du total des passagers de l'année ont voyagé sur ces 10 liaisons.

En 2016, les 10 liaisons les plus fréquentées étaient toutes des liaisons radiales. Elles avaient concentré à elles seules plus du tiers de la fréquentation annuelle²⁰.

En 2017, 3 liaisons transversales intègrent ce classement (Tableau 4), toutes situées en région Auvergne-Rhône-Alpes : à la 4^e place du classement se trouve la liaison entre l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry et Grenoble. Elle est suivie de la liaison entre Grenoble et Lyon en 5^e place et de la liaison entre Clermont-Ferrand et Lyon en 9^e position.

Ces 10 liaisons concentrent environ 30 % de la fréquentation totale annuelle. Cependant, parmi elles, 4 liaisons, toutes ayant pour origine ou destination Paris, ont connu des baisses conséquentes de fréquentation en 2017.

²⁰ Cf. le [Rapport Annuel du transport routier de voyageurs 2016](#) pour plus de détails.

Tableau 4 : Top 10 des liaisons les plus fréquentées en 2017

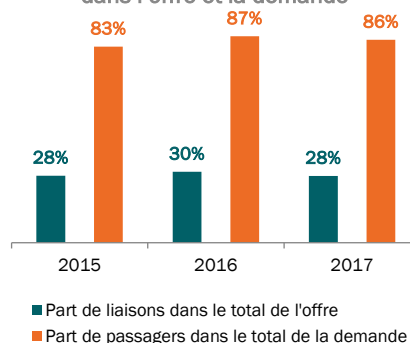
Liaison	Distance routière moyenne en km	Fréquentation annuelle (en milliers)			Nombre de trajets quotidiens		
		2016	2017	Evolution (A/A-1)	2016	2017	Evolution (A/A-1)
Lille_Paris	236 km	458,8	375,2	-18%	71	56	-21%
Lyon_Paris	479 km	359,1	310,9	-13%	72	51	-30%
Paris_Rouen	130 km	252,0	281,5	+12%	42	31	-26%
Aéroport de Lyon-Saint-Exupéry_Grenoble	92km	n/a	[186; 280]	n/a	n/a	39	n/a
Grenoble_Lyon	112 km	132,2	186,3	+41%	35	26	-26%
Paris_Toulouse	684 km	191,2	160,7	-16%	22	18	-16%
Paris_Rennes	383 km	186,3	156,1	-16%	30	20	-34%
Paris_Tours	278 km	134,0	145,5	+9%	41	31	-24%
Clermont-Ferrand_Lyon	169 km	125,6	143,6	+14%	35	24	-31%
Le Havre_Paris	207 km	142,3	142,6	0%	37	18	-51%

L'observation du nombre de passagers transportés chaque trimestre permet de remarquer des « creux » de fréquentation aux 4^{es} trimestres 2016 et 2017 et des « pics » en période estivale, variations également observables dans les autres modes de transport de voyageurs à moyenne et longue distance.

Cette même analyse réalisée par Région et par type de liaison révèle également des pics saisonniers, notamment sur les liaisons inter-régionales et radiales (Annexe 11). En ce qui concerne les liaisons infrarégionales, elles semblent moins connaître de variations saisonnières. La Région Auvergne-Rhône-Alpes se détache cependant par son niveau de fréquentation sur les liaisons infrarégionales avec plus de 3 000 passagers quotidiens aux 3^e et 4^e trimestres 2017, poussée par la liaison entre l'aéroport de Lyon et Grenoble.

S'agissant de la concurrence entre opérateurs, celle-ci s'exerce de manière stable depuis 2015 : il existe en 2017 une concurrence directe entre deux opérateurs au moins sur 28 % des liaisons, sur lesquelles 86 % des passagers ont voyagé.

Figure 20 – Evolution du poids des liaisons en concurrence dans l'offre et la demande



1.2.3. Entre 4,25 et 4,75 millions de passagers ont effectué des trajets entre la France et l'international

En plus des trois opérateurs commercialisant des trajets en France, d'autres opérateurs sont présents sur des lignes internationales desservant des villes françaises. Ainsi, 20 pays²¹ sont reliés par autocar à la France.

Entre 4,25 et 4,75 millions de passagers ont été transportés²² en 2017 sur ces lignes, la grande majorité de ces passagers ayant voyagé avec Eurolines/Isilines, Flixbus et Ouibus. La fréquentation totale des SLO est donc comprise entre 11,25 et 11,85 millions de passagers, dont 59 à 63 % ont voyagé sur des liaisons en France.

1.2.4. Les liaisons inférieures à 100 km deviennent un levier de croissance de la fréquentation

En 2017, 153 liaisons de moins de 100 kilomètres ont été commercialisées (95 d'entre elles étaient déjà commercialisées en 2016 et 58 sont nouvellement desservies cette année). Parmi elles :

- 60 ne disposent pas d'alternative directe dans un autre mode de transport collectif. Les SLO offrent donc de nouvelles possibilités de déplacement en transport collectif sur certaines liaisons de moins de 100 km ;
- 18 disposent uniquement d'une alternative en covoiturage ;
- 21 disposent d'une alternative en service conventionné (autocar ou train) et en covoiturage ;
- 2 disposent d'une alternative en service commercial (TGV) et en covoiturage ;
- 36 disposent d'une alternative en services conventionnés, et TGV, et en covoiturage ;
- 11 disposent d'une alternative en service conventionné ;
- 4 disposent d'une alternative en service conventionnés et TGV.

Figure 21 – Cartographie des liaisons de moins de 100 km commercialisées en 2017 selon les alternatives de transport possibles



Sur la dernière année, le développement de l'offre de liaisons inférieures à 100 km a été particulièrement important dans la Région Auvergne-Rhône-Alpes (42 % des liaisons commercialisées de moins de 100 km sont situées en région Auvergne-Rhône-Alpes), avec comme point d'attractivité l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry qui est désormais relié aux principales villes de la région.

Une modification de la structure de l'offre est à noter pour 2017 : les dessertes d'aéroports deviennent prépondérantes dans l'offre (en nombre de départs quotidiens) et constituent un levier de croissance de la fréquentation sur ces liaisons. En effet, plus de 365 000 passagers ont été transportés sur des liaisons de moins de 100 km contre seulement 16 000 en 2016.

²¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Espagne, Hongrie, Italie, Luxembourg, Maroc, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République-Tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Serbie, Slovaquie, Slovénie et Suisse.

²² Au sein de lignes purement internationales ou de lignes incluant du cabotage en France.

1.3. Les résultats économiques et sociaux

1.3.1. Le chiffre d'affaires croît de 26 % sur 1 an et atteint 105,4 millions d'euros

Comme illustré en Annexe 12, la recette kilométrique a connu des variations tout au long de l'année. Après une année 2016 durant laquelle la recette kilométrique a été revue à la hausse chaque trimestre, les opérateurs ont marqué une première pause à cette tendance au cours du 1^{er} trimestre 2017, en écho à la moindre demande saisonnière. La recette kilométrique est repartie à la hausse au cours des 2^e et 3^e trimestres pour atteindre 4,9 euros par passager aux 100 km sur la période estivale, avant de connaître une nouvelle baisse en fin d'année. En moyenne sur l'année, la recette kilométrique par passager augmente de 17,7 % en comparaison à 2016, passant de 4,0 euros par passager aux 100 km en 2016 à 4,7 euros HT en 2017 (Figure 22). Cette recette reste cependant inférieure à celles observées dans les autres modes de transport collectif (dans le ferroviaire, en 2016, la recette kilométrique par passager aux 100 km est de 9,0 euros²³ tandis que le prix maximum dans le covoiturage est de 8,2 euros par passager²⁴).

Cette hausse, conjointe à la hausse de la fréquentation et à celle du taux d'occupation (voir section suivante), permet aux opérateurs de dégager un chiffre d'affaires de 105,4 millions d'euros en 2017, en augmentation de 26 % par rapport à 2016 (Figure 23).

Figure 22 – Evolution de la recette moyenne par passager (en euros hors taxes pour 100 km)

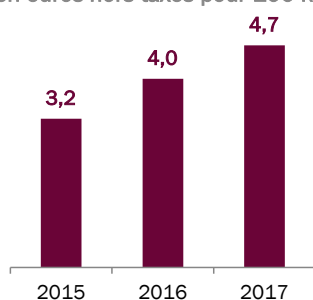
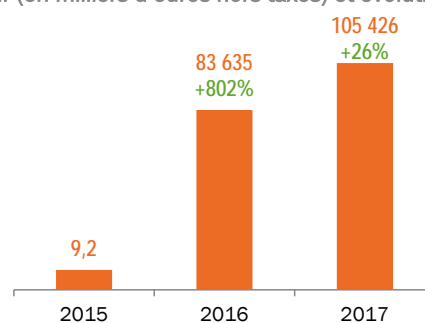


Figure 23 – Evolution du chiffre d'affaires annuel du secteur (en milliers d'euros hors taxes) et évolution A/A-1



La figure qui suit propose une visualisation de la recette kilométrique des liaisons commercialisées pendant les quatre trimestres 2017 en fonction de leur distance. La distribution obtenue permet de suggérer une courbe de tendance qui tend rapidement vers la recette kilométrique moyenne annuelle (4,7 euros aux 100 km). L'écart-type à cette moyenne devient particulièrement faible pour les liaisons supérieures à 400 km et disposant d'une fréquentation annuelle supérieure à 10 000 passagers. Il est notable de constater que les opérateurs encaissent une recette kilométrique bien supérieure à la moyenne sur certaines liaisons sur lesquelles ils disposent tout de même d'une fréquentation significative. La faculté pour les opérateurs d'afficher un tel tarif traduit l'originalité/l'exclusivité de l'offre proposée, ou sa compétitivité par rapport aux alternatives de transport disponibles. Il semble donc bien exister plusieurs segments de demande auxquels les opérateurs s'adaptent, en fonction des spécificités des liaisons proposées qui ne sont pas uniquement liées à la distance de celles-ci.

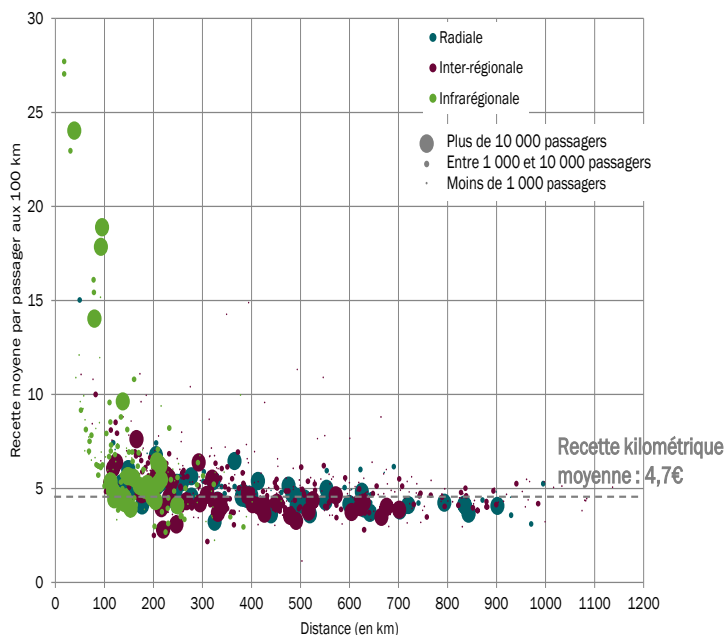
Parmi les cinq liaisons infrarégionales inférieures à 100 km, disposant d'une recette par passager aux 100 km supérieure à la recette moyenne et ayant enregistré une fréquentation supérieure à 10 000 passagers en 2017 :

- Deux liaisons ne disposent pas d'alternative modale directe ;
- Deux liaisons sont en concurrence modale avec un service TGV ;
- Une liaison est en concurrence modale avec un service TER.

²³ Source Arafer : Le marché français du transport ferroviaire de voyageurs 2015-2016.

²⁴ Source : BlaBlaCar

Figure 24 -Analyse de la recette moyenne par liaison (en € par passager aux 100 km) selon la typologie de la liaison (distance, nature, fréquentation)
 Champ : liaisons commercialisées toute l'année 2017 (pendant les 4 trimestres)



1.3.2. La couverture des coûts d'exploitation n'est pas encore atteinte malgré un taux d'occupation de 50,1 % sur l'ensemble de l'année

Outre la recette kilométrique par passager, le taux d'occupation des autocars est l'autre paramètre important pour évaluer la rentabilité de l'activité, à coût d'exploitation donné.

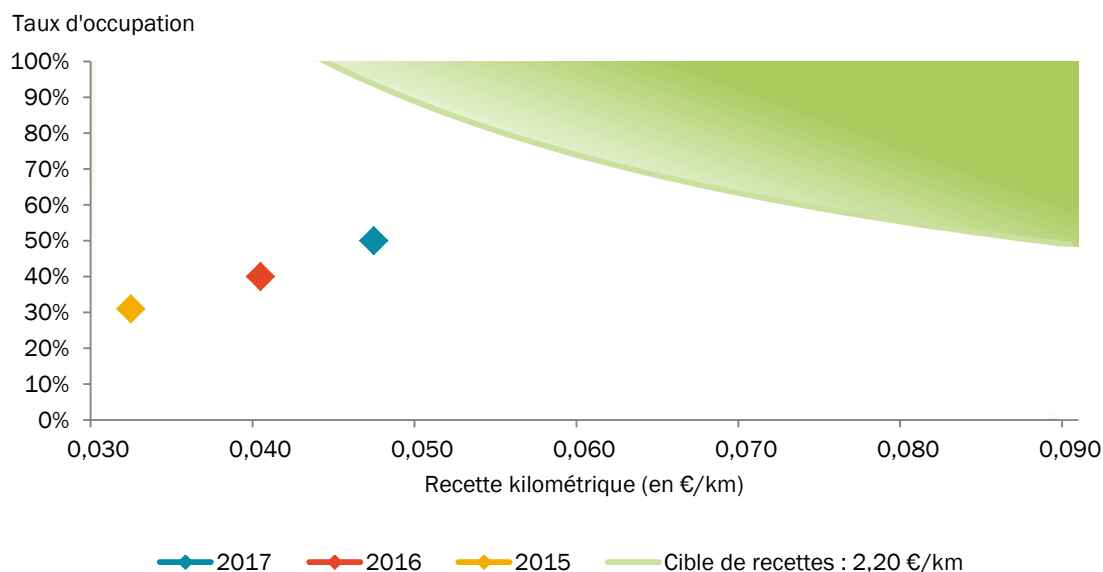
Sur ce paramètre, les opérateurs ont adapté leurs offres d'autocars-km et de sièges-km tout au long de l'année (Annexe 10). Cette rationalisation de l'offre a permis de limiter la baisse du taux d'occupation moyen des autocars les trimestres où la demande était plus faible (1^{er} et 4^e trimestres de l'année). Ainsi, le taux d'occupation s'établit à 50,1 % pour l'année 2017.

La recette kilométrique par autocar est estimée à 1,07 euro par autocar-km en 2017, en hausse de 45 % par rapport à l'année précédente et de 143 % par rapport à 2015 (la recette kilométrique s'élevait à 0,74 euro par autocar-km en 2016 et 0,44 euro par autocar-km en 2015).

Malgré cette forte progression, la recette kilométrique moyenne demeure toutefois inférieure au coût kilométrique d'un service librement organisé intégrant l'exploitation du service et la distribution. Selon les estimations réalisées par l'Autorité de la Concurrence dans son avis n° 14-A-05 du 27 février 2014, ce coût s'établirait à 2,20 euros par autocar-km. Il résulte de ces éléments que les recettes commerciales couvriraient environ 49 % des coûts d'exploitation en 2017 contre 34 % en 2016.

La couverture intégrale des coûts par les recettes des services librement organisés suppose donc une importante augmentation de la recette moyenne par passager-km et/ou du taux moyen de remplissage, comme le montre le graphique suivant.

Figure 25 – Taux d'occupation (en ordonnée) en fonction de la recette kilométrique (en abscisse) : niveau d'équilibre pour les opérateurs et évolutions constatées sur la période 2015-2017



Note : Les estimations du taux d'occupation réalisées par l'Autorité pour l'année 2017 et les années antérieures sont basées sur des ensembles de données différents et ne sont donc présentées qu'à titre indicatif.

Figure 26 – Evolution du revenu moyen (en euros hors taxe par autocar aux 100 km) et évolution A/A-1

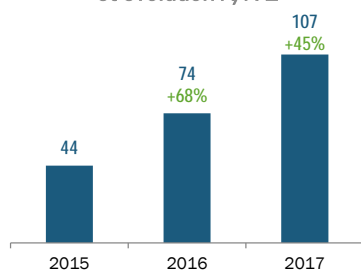
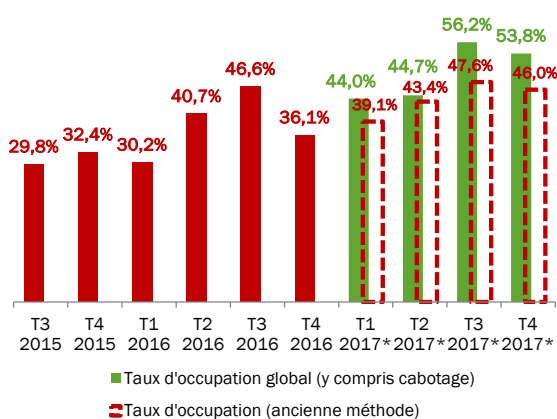


Figure 27 – Evolution du taux d'occupation moyen²⁵ par autocar



Note de lecture : le taux d'occupation global du secteur s'élève à 53,8 % au 4^e trimestre 2017, et à 46 % pour les liaisons France-France (ancienne méthode de calcul jusqu'à fin 2016).

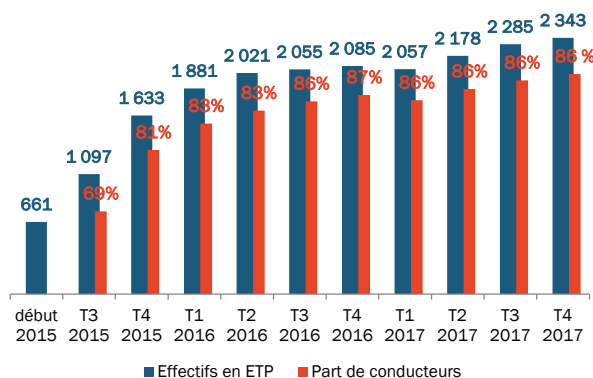
²⁵ Avec la mise à jour de la collecte de données en mars 2017, la méthode de calcul du taux d'occupation prend désormais en compte tous les passagers présents dans les autocars, y compris ceux qui réalisent des trajets internationaux, contrairement aux résultats 2015 et 2016 qui ne permettaient de comptabiliser que les passagers présents pour des trajets en France.

1.3.3. Près de 258 emplois créés sur l'année

Au 31 décembre 2017, les opérateurs font appel à 102 entreprises sous-traitantes ou partenaires pour l'exploitation des lignes commercialisées (soit 16 de plus qu'un an auparavant), dont 85 % d'entreprises françaises. Le parc d'autocars utilisés pour l'exploitation de ces lignes est de 550 autocars en fin d'année 2017.

A la fin de l'année 2017, le secteur emploie 2 343 employés (en équivalent temps plein), les conducteurs représentant 86 % de ces emplois. Ainsi, près de 258 ETP ont été créés en 2017 et, sachant que le secteur employait 661 employés au 1^{er} janvier 2015, 1 682 depuis la libéralisation.

Figure 28 – Evolution des effectifs (ETP) employés
(dont conducteurs directs et indirects)
et de la part de conducteurs



2. LES SERVICES ROUTIERS CONVENTIONNES

2.1. Précision méthodologique concernant la collecte des données relatives aux services de transport routier interurbain conventionnés

En 2016, afin de réaliser l'évaluation de l'offre globale de transport interurbain existante prévue à l'article L. 3111-23 du code des Transports, l'Autorité a cherché à collecter des données auprès des transporteurs routiers conventionnés, en application de la décision n° 2016-077. Compte tenu du nombre important d'entreprises concernées (plus de 500) et des faibles taux de réponse, de complétude et de fiabilité des informations reçues, seul un état des lieux partiel a pu être proposé au sein du rapport portant sur l'exercice 2016.

A partir du 1^{er} janvier 2017, la loi « NOTRe » n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République a modifié l'organisation des transports collectifs en France, en transférant notamment l'ensemble des compétences en matière d'organisation du transport interurbain aux régions. L'Autorité s'est appuyée sur ce changement d'organisation, en mettant en place une collecte ponctuelle d'informations auprès des AOT régionales, évitant ainsi de reconduire une collecte directe auprès des nombreux transporteurs.

Il est à noter que toutes les AOT ont accepté, malgré des délais restreints, de transmettre leurs données d'offre (fiches horaires, plan de transport), souvent via des formats dématérialisés compatibles avec des outils de traitements statistiques. La plupart des régions ont en effet déjà développé des « SIM » (systèmes d'informations multimodales) travaillant sur des formats de données courants dans le secteur des transports (GTFS, Neptune). Ainsi, contrairement à 2016, le panorama réalisé sur l'exercice 2017 s'approche de l'exhaustivité (sans toutefois pouvoir la garantir, car certains fichiers recèlent des erreurs, ou portent sur une part non exhaustive de l'année 2017). L'état des lieux permet néanmoins d'approximer au mieux l'étendue du réseau desservi par les services routiers interurbains conventionnés et la densité du maillage par région.

Le périmètre des services retenus pour ce panorama correspond aux services réguliers hors services purement scolaires. En revanche, les lignes « principalement scolaires » autorisant la montée/descente de passagers dits « commerciaux » sont intégrées à cet état des lieux.

L'offre conventionnée étudiée est constituée par :

- Les services routiers dits « Cars TER » : ce sont des services routiers inclus dans les conventions TER conclues entre les Régions (hors Ile-de-France et Corse) et SNCF Mobilités²⁶. Il s'agit soit de lignes purement routières soit de lignes mixtes car/train²⁷ ;
- Les lignes routières régionales, incluant les ex-lignes départementales, conventionnées directement par les Régions²⁸, dont le titulaire est un transporteur autocariste (ou un groupement). Ces lignes ne font pas partie du périmètre des conventions TER ;
- Les lignes routières interurbaines d'Ile-de-France, conventionnées par le STIF (devenu « Ile-de-France Mobilités »), et dont la longueur est de plus de 40 km en application de l'article L. 3111-21 du code des transports.

Afin de maximiser ses chances d'obtenir un panorama exhaustif de l'offre conventionnée, l'Autorité n'a pas souhaité complexifier la collecte d'informations auprès des AOT. Elle n'a donc pas demandé d'informations portant sur la demande et les opérateurs. Elle s'attachera à le faire pour la prochaine édition de ce rapport.

NB : Bien que la maille du conventionnement des lignes routières soit désormais régionale²⁹, les cartes de la présente section présentent un « découpage » départemental pour des commodités de lecture et pour illustrer les différences de situation.

²⁶ SNCF Mobilités sous-traite ensuite l'exploitation des lignes « Cars TER » à des autocaristes.

²⁷ Dans le cas de lignes mixtes, seules les fréquences en car sont prises en compte dans cette partie.

²⁸ Dans le cadre d'un marché public ou d'une délégation de service public.

2.2. L'offre de services réguliers de transport routier conventionné

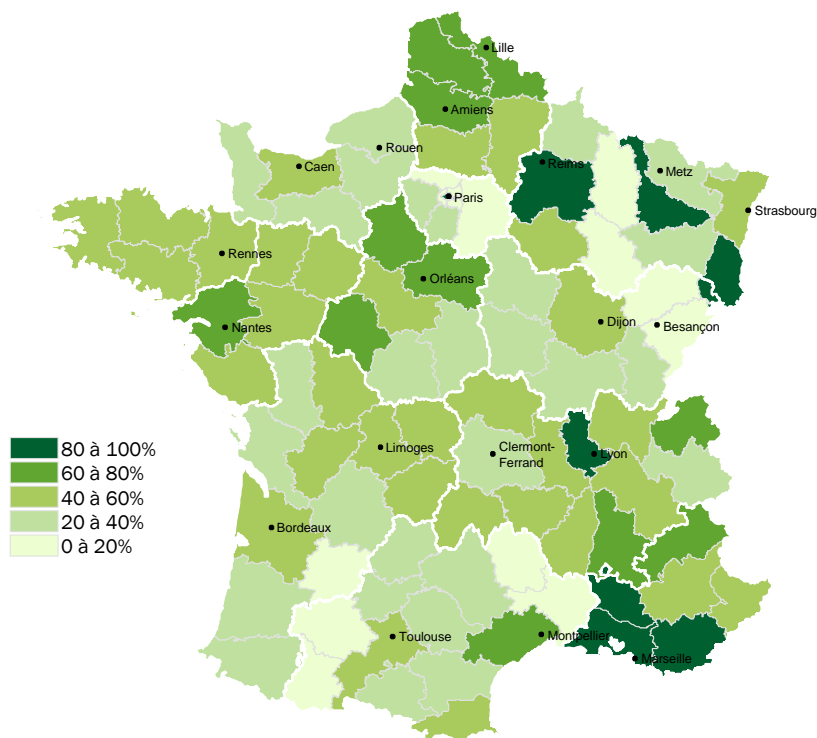
Un tableau récapitulatif des principales informations par région est proposé en Annexe 17.

En 2017, ce sont 15 361 communes qui sont desservies dans les 94 départements métropolitains (hors Corse) par les services d'autocars conventionnés³⁰. La carte de ces villes desservies est disponible en Annexe 15.

Le réseau de transport routier interurbain conventionné comporte 118 292 liaisons distinctes (107 412 par des cars conventionnés régionaux et 13 589 par des Cars TER³¹), opérées au sein de 3 341 lignes d'autocars conventionnées (départementales et régionales) et 728 lignes de Cars TER.

La distance moyenne par liaison est d'environ 21,2 km et diffère selon les départements. Dans le département du Gers, la distance moyenne par liaison est supérieure à 40 km. A l'inverse, dans les départements de Meurthe-et-Moselle, du Haut-Rhin et du Territoire-de-Belfort, la distance moyenne par liaison est inférieure à 15 km.

Figure 29 – Densité du maillage des lignes routières conventionnées (anciennes lignes départementales, lignes régionales et autocars TER) (Nombre de villes desservies sur le nombre total de villes du département)



²⁹ Plusieurs Régions ont cependant choisi de subdéléguer l'organisation des ex-réseaux départementaux aux départements qui les organisaient jusqu'en 2017 (ceux-ci ont été désignés comme « A02 »). Dans ces cas, il a été choisi de maintenir une maille régionale pour l'analyse par convention et la comparaison entre Régions.

³⁰ 13 002 communes desservies par les services conventionnés régionaux uniquement, 961 par les cars TER uniquement, et 1 398 à la fois par les cars Régionaux et par les Cars TER.

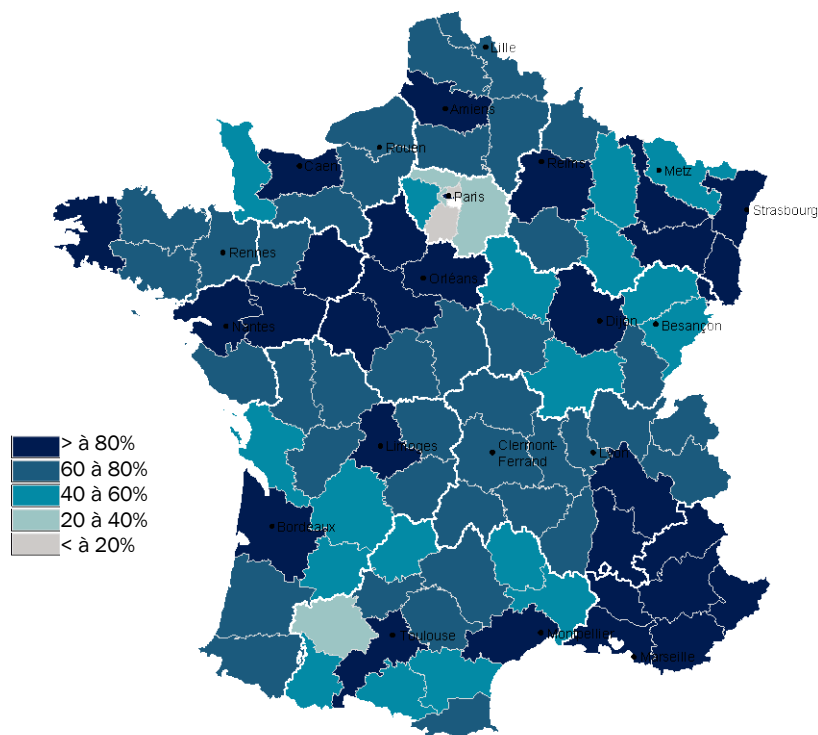
³¹ Certaines liaisons sont opérées à la fois par un car conventionné régional et par un Car TER.

En moyenne, 44 lignes conventionnées (chacune d'elles reliant en moyenne 8,5 communes) et 8 lignes de Cars TER existent par département. L'offre varie néanmoins d'un département à l'autre, avec par exemple moins de 10 lignes conventionnées interurbaines dans le Lot-et-Garonne, en Lozère, dans les Hautes-Pyrénées et dans certains départements d'Ile-de-France, et plus de 100 lignes dans les départements des Bouches-du-Rhône, d'Eure-et-Loir, de la Marne, de la Meurthe-et-Moselle, du Nord, du Rhône et du Var. L'ensemble de ces lignes desservent en moyenne 153 communes par département et 1 361 liaisons directes sont réalisables par les usagers.

Au total, la densité du réseau de transport routier conventionné (régional et Cars TER) diffère significativement selon les départements. Par exemple, le réseau relie plus de 90 % des communes des départements de la Marne, du Haut-Rhin, du Var et du Vaucluse et moins de 10 % des communes du Gers. En moyenne, sur les 94 départements de France métropolitaine (hors Corse), 43 % des communes sont desservies par un réseau de transport routier conventionné.

69 % de la population de France métropolitaine réside dans une commune desservie par une ligne d'autocars conventionnés, cette part différant également selon les départements. Dans 15 départements, l'offre de transport conventionné permet à plus de 90 % de la population de disposer d'une desserte d'autocar conventionné sur son territoire tandis que, exception faite des départements d'Ile-de-France, moins de 50 % des habitants du Gers, du Doubs, du Gard, et du Lot résident dans une commune desservie par un autocar conventionné.

Figure 30 – Part de population résidant dans une commune desservie par une ligne routière conventionnée (anciennes lignes départementales, lignes régionales et autocars TER)



Le réseau conventionné est de loin le réseau de transport collectif maillant le plus finement le territoire (5 fois plus de communes sont desservies par les services conventionnés par autocar que par des services ferroviaires) et desservant au plus près la population de France métropolitaine.

En moyenne sur ces liaisons, 9,9 départs par jour sont programmés³², soit près de 5 allers-retours quotidiens en moyenne avec des variations selon les périodes de l'année. Les fréquences sont en effet plus fortes en semaine que le week-end ou que pendant les vacances scolaires.

³² Moyenne annualisée sur l'année.

3. ANALYSE DE LA COMPLEMENTARITE DES OFFRES DE TRANSPORT INTERURBAIN

Dans cette partie, l'Autorité s'attache à apprécier la complémentarité et le niveau de concurrence intermodale existant sur les services de transport interurbain. Cette analyse prend comme base l'offre développée par les services librement organisés en mettant en rapport les offres routières et ferroviaires mais également, cette année, l'offre de covoiturage et l'aérien.

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

- auprès des opérateurs de transport librement organisé par autocar³³, s'agissant des informations relatives au marché des services librement organisés de transport par autocar ;
- auprès des entreprises ferroviaires³⁴, s'agissant des informations relatives au marché du transport ferroviaire de voyageurs (activités conventionnées et non conventionnées) ;
- auprès des conseils régionaux³⁵ en leur qualité d'autorité organisatrice, s'agissant des informations sur l'offre de transport routier de voyageurs conventionnée (lignes routières conventionnées « régionales » et anciennement « départementales ») ;
- auprès de SNCF Mobilités, s'agissant des informations relatives aux Cars TER ;
- par collecte sur l'API BlaBlaCar, s'agissant de l'offre de covoiturage ;
- issues du bulletin statistique 2017 produit par la DGAC, s'agissant des informations relatives au transport aérien.

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

Dans cette section, il a été procédé à une analyse comparative entre l'offre commercialisée par les opérateurs SLO en 2017 et l'offre de transport conventionnée existante, à savoir :

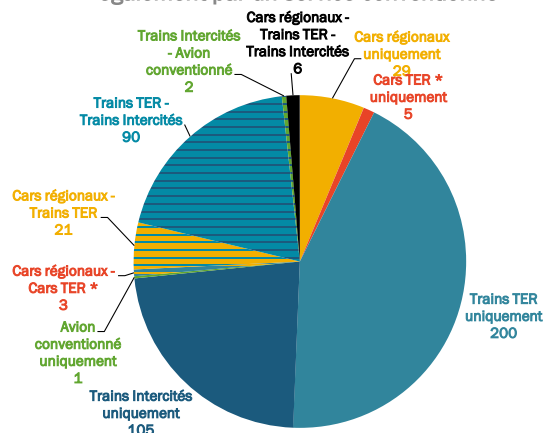
- les services routiers Cars TER³⁶ et lignes régionales/départementales d'autocars ;
- les services ferroviaires TER et Intercités ;
- les services aériens conventionnés (lignes sous obligation de service public).

En 2017, 462 liaisons sont opérées à la fois par un autocar SLO et par (au moins) un service de transport interurbain terrestre conventionné. En effet, certaines liaisons sont opérées par plusieurs services conventionnés.

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

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

Figure 31 – Répartition des 462 liaisons SLO opérées également par un service conventionné



* Lignes purement routières, hors lignes TER mixtes Car/Train³⁴.

La fréquentation totale observée sur ces liaisons représente près de 1,42 milliard de passagers-km sur l'année 2017 (soit 64 % de la fréquentation totale des SLO) et celle-ci se concentre sur les liaisons en parallèle de services ferroviaires TER et Intercités, dont les distances moyennes sont les plus élevées (respectivement 159 km et 307 km). Par ailleurs, la fréquence moyenne proposée est près de 4 fois supérieure pour les services conventionnés que pour les SLO.

³³ Décision de collecte régulière de données n° 2017-042.

³⁴ Décision de collecte régulière de données n° 2017-045.

³⁵ Demande ponctuelle d'informations effectuée conformément à l'article L. 3111-24 du code des transports.

³⁶ Lignes purement routières, hors lignes TER mixtes Car/Train (comptabilisées dans les services ferroviaires TER).

Tableau 5 : Comparatif de l'offre et de la fréquentation sur les liaisons opérées par un SLO et un service conventionné

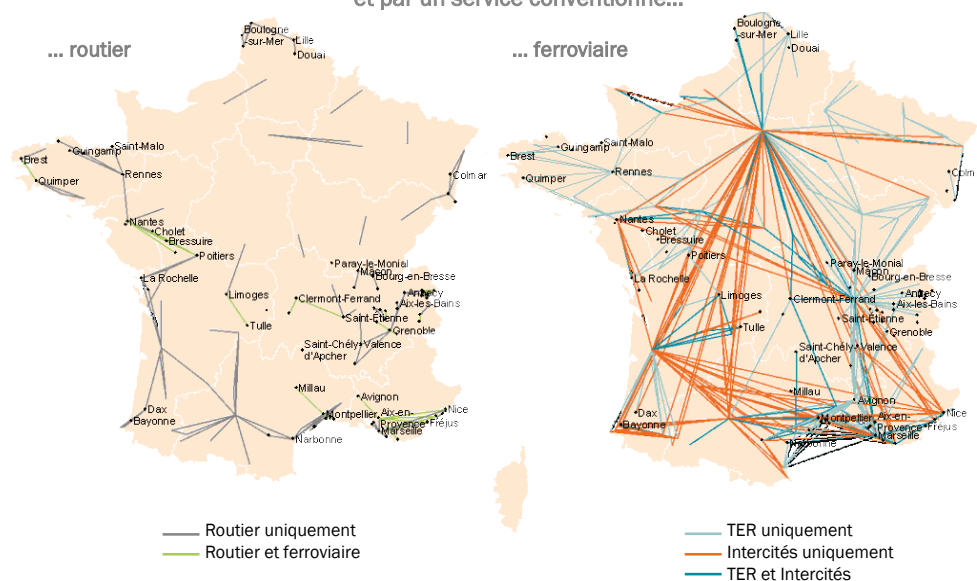
Liaisons opérées à la fois par un SLO et par ...	Nombre de liaisons concernées		Distance kilométrique moyenne	Nombre moyen de trajets quotidiens en 2017		Fréquentation 2017 (en milliard de passagers-km)	
	Au total	... dont < 100 km		SLO	Service conventionné	SLO	Service conventionné
... un Car régional (hors Cars TER)	59	46	65 km	2,9	23,0	0,03	NC
... un Car TER	8	4	100 km	3,1	4,3	0,001	NC
... un train TER	317	94	159 km	4,2	17,3	0,64	5,96
... un train Intercités	203	27	307 km	5,8	5,5	1,15	
... un avion conventionné ³⁷	3	0	620 km	5,1	4,4	9,3	NC
...au moins un service conventionné (total hors doublon)	462	117	219 km	4,4	17,4	1,42	NC

Note de lecture : en 2017, en moyenne, sur une liaison opérée à la fois par un SLO et par un service routier conventionné régional, 23,0 trajets quotidiens ont été proposés par ce dernier et 2,9 par les opérateurs SLO. En 2017, 1,42 milliard de passagers-km ont été transportés par les SLO sur des liaisons également opérées par un service conventionné, soit 63,5 % du trafic total de passagers-km transportés par les SLO.

Les cartes ci-dessous permettent de visualiser les 462 liaisons exploitées en 2017 à la fois par un service conventionné et par un service librement organisé. On dénombre parmi celles-ci 117 liaisons inférieures à 100 kilomètres, dont 34 ont fait l'objet d'une saisine d'une AOT.

Sur ces 117 liaisons inférieures à 100 km, la fréquentation SLO s'élève à 3,8 millions de passagers-km (dont 2,3 millions sur les 34 liaisons ayant fait l'objet d'une saisine), soit 0,2% de la fréquentation totale des SLO. Sur les 34 liaisons ayant fait l'objet d'une saisine, la fréquentation SLO correspond à environ 0,3 % de la fréquentation totale (SLO + service conventionné)³⁸.

Figure 32 – Cartographie des liaisons opérées à la fois par un service librement organisé et par un service conventionné...



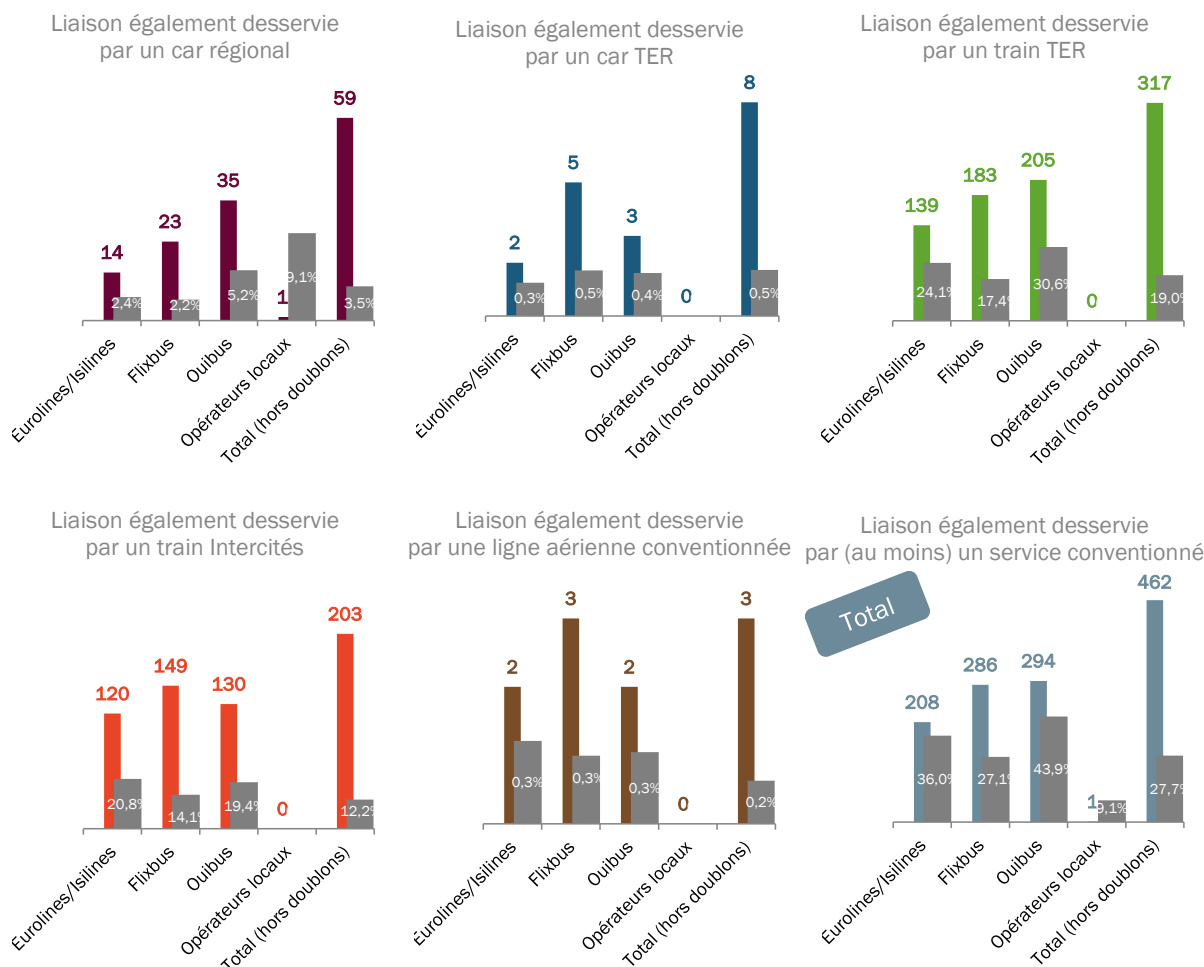
³⁷ Les liaisons SLO concernées sont les liaisons Brive-la-Gaillarde_Paris, Brive-la-Gaillarde_Aéroport d'Orly et Tarbes_Paris

³⁸ Estimation Arafer d'après les données transmises par les AOT dans le cadre des saisines.

L'analyse par opérateur révèle qu'en 2017, Eurolines/Isilines, Flixbus et Ouibus opèrent respectivement 208, 286 et 294 liaisons en parallèle d'un service conventionné (routier ou ferroviaire), ce qui correspond à respectivement 36,0 %, 27,1 % et 43,9 % de leur offre de liaisons. Une seule liaison commercialisée par les opérateurs locaux est en parallèle d'un service conventionné : il s'agit de la liaison entre Grenoble et Saint-Étienne-de-Saint-Geoirs (commune sur laquelle se situe l'aéroport de Grenoble) qui est également desservie par un car régional.

Il est important de constater que Ouibus, filiale du groupe SNCF Mobilités, est l'opérateur qui concurrence le plus grand nombre de liaisons TER et Intercités également opérées par son groupe.

Figure 33 – Liaisons doublement opérées par un SLO et par un service conventionné – détail par opérateur



Note de lecture : en 2017, 14 liaisons sont desservies à la fois par Eurolines/Isilines et par un car régional ce qui représente 2,4 % de l'offre de liaisons commercialisées par cet opérateur.

3.2. Complémentarité de l'offre de transport routier librement organisé avec des services commerciaux

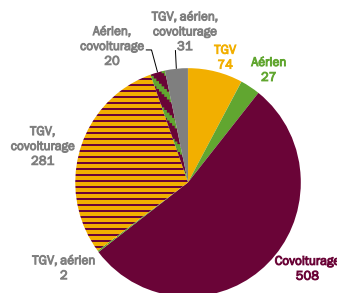
Dans cette section, il a été procédé à une analyse comparative entre l'offre commercialisée par les opérateurs SLO en 2017 et l'offre de services commerciaux existante, à savoir :

- les services TGV ;
- les services aériens ;
- les services de covoiturage³⁹.

En 2017, 943 liaisons ont été opérées à la fois par un service routier librement organisé et par (au moins) un service commercial (TGV, aérien, covoiturage), soit 56,6 % de l'ensemble des liaisons proposées par les services librement organisés.

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

Figure 34 – Répartition des 943 liaisons SLO opérées également par un service commercial



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

Tableau 6 : Comparatif de l'offre et de la fréquentation sur les liaisons opérées par un SLO et un service commercial

Liaisons opérées à la fois par un SLO et par ...	Nombre de liaisons concernées		Distance kilométrique moyenne	Nombre moyen de trajets quotidiens en 2017		Fréquentation 2017 (en milliard de passagers-km)	
	Au total	... dont < 100 km		SLO	Service commercial	SLO	Service commercial
... un train TGV	388	64	361 km	4,4	8,5	1,45 (64,7 %)	40,5
... un service aérien	80	0	692 km	5,6	10,7	0,89 (39,4 %)	NC
... un covoiturage	840	114	334 km	3,7	23,0	2,03 (90,9 %)	NC
... au moins un service commercial (total hors doublon)	943	120	357 km	3,5	24,9	2,10 (93,8 %)	NC

Note de lecture : en 2017, sur une liaison opérée à la fois par un SLO et par un service aérien, 10,7 trajets quotidiens ont été proposés par ce dernier et 5,6 par les opérateurs SLO. En 2017, 2,10 milliards de passagers-km ont été transportés par les SLO sur des liaisons également opérées par un service commercial, soit 93,8 % du trafic total de passagers-km transportés par les SLO.

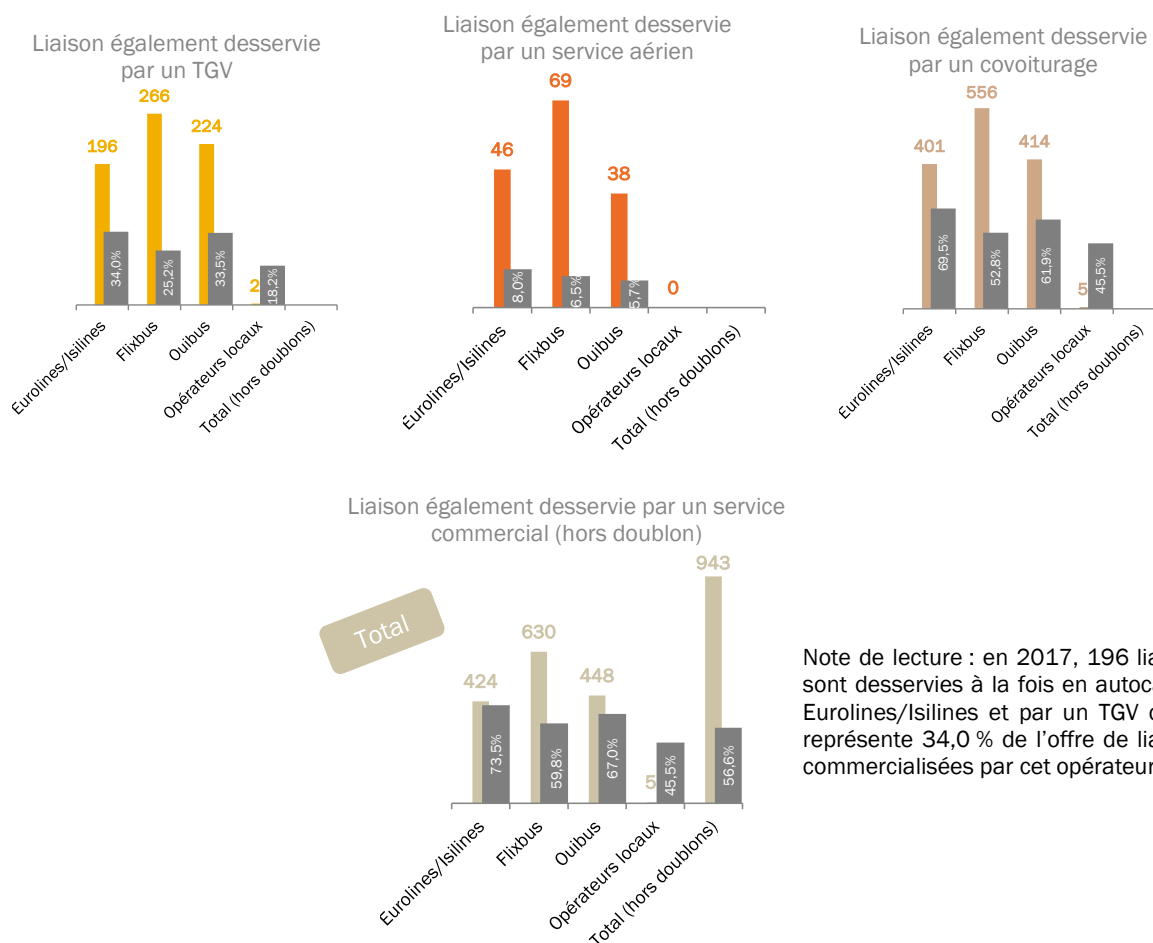
Parmi ces 943 liaisons, 840 (89,1 %) sont également réalisables en covoiturage. Ce sont donc avec les services de covoiturage que la superposition de l'offre de liaisons SLO est la plus importante. La fréquentation SLO observée en 2017 sur ces 943 liaisons doublement opérées est de 2,1 milliards de passagers-km transportés (94 % de la fréquentation totale des SLO). Plus concrètement, 39,4 % des passagers-km parcourus en SLO auraient pu être effectués en avion, 64,7 % en TGV et 90,9 % en covoiturage. Cependant, ces différents services se distinguent par l'offre de trajets quotidiens qu'ils proposent, la fréquence proposée par les SLO étant assez largement inférieure.

³⁹ Seule l'offre de BlaBlaCar a été considérée pour l'analyse. Le covoiturage étant par nature un service de transport à la demande, dépendant des covoitureurs selon les jours, les résultats présentés concernant l'offre de covoiturage ne peuvent qu'être estimatifs et sont fournis à titre indicatif.

Enfin, 13 % de ces liaisons sont inférieures à 100 km. La fréquentation réalisée sur ces liaisons en SLO s'établit à 31,2 millions de passagers-km, soit 1,4 % de la fréquentation SLO totale.

L'analyse par opérateur permet de visualiser que Eurolines/Isilines, Flixbus et Ouibus opèrent respectivement 196, 266 et 224 liaisons en parallèle d'un service ferroviaire commercial, soit entre 25 % et 34 % de leur offre de liaisons. La part de liaisons en parallèle d'une offre de covoiturage est plus conséquente pour l'ensemble des opérateurs : 52,8 % pour Flixbus, 61,9 % pour Ouibus et 69,5 % pour Eurolines/Isilines.

Figure 35 – Liaisons doublement opérées par un SLO et par un service commercial – détail par opérateur

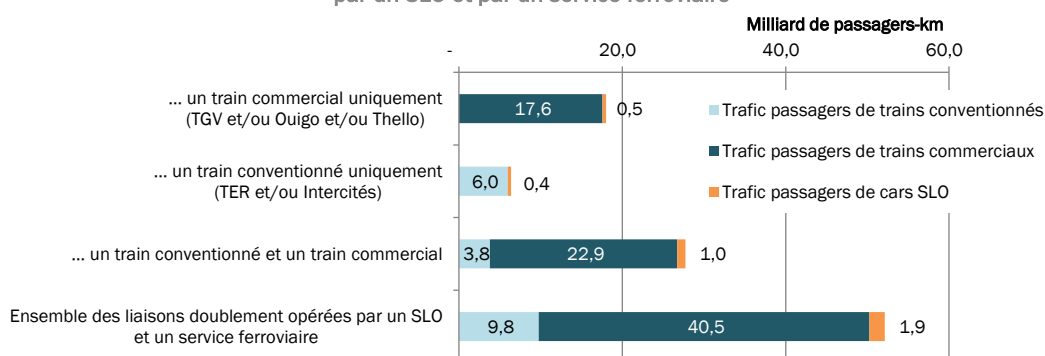


3.3. Focus sur l'offre et la fréquentation sur les liaisons opérées par un SLO et par un service ferroviaire

En 2017, 620 liaisons sont opérées par un SLO et par un service ferroviaire (conventionné ou commercial), soit 16,7 % de plus qu'en 2016. Sur ce périmètre, la fréquentation ferroviaire estimée pour 2017 s'élève à 50,3 milliards de passagers-km, sur un total estimatif de 86 milliards de passagers-km⁴⁰. Ces 620 liaisons concentrent donc environ 56 % de la demande ferroviaire en 2017.

Le trafic SLO effectué en 2017 sur ces 620 liaisons s'établit à 1,9 milliard de passagers-km, ce qui représente 83,3 % de la fréquentation totale SLO. En revanche, ce volume de fréquentation ne représente que 3,6 % de la fréquentation totale sur ces liaisons doublement opérées (SLO + services ferroviaires), en baisse par rapport à 2016 où cette même proportion était de 4,5%.

Figure 36 – Répartition de fréquentation sur les liaisons opérées par un SLO et par un service ferroviaire



Note de lecture : en 2017, sur l'ensemble des liaisons proposées à la fois par un SLO et par un service ferroviaire, la fréquentation des services SLO représente 1,9 milliard de passagers-km, celle des services ferroviaires conventionnés 9,8 milliards et celle des services ferroviaires commerciaux 40,5 milliards.

Tableau 7 : Comparatif de l'offre et de la fréquentation sur les liaisons opérées par un SLO et un service ferroviaire

Liaisons opérées à la fois par un SLO et par ...	Nombre de liaisons concernées		Distance kilométrique moyenne	Nombre moyen de trajets quotidiens en 2017		Fréquentation 2017 (en milliard de passagers-km)	
	Au total	... dont < 100 km		SLO	Service ferroviaire	SLO	Service ferroviaire
... un train commercial uniquement (TGV et/ou Thello)	196	5	487 km	3,1	6,1	0,5 (20,2 %)	17,6
... un train conventionné uniquement (TER et/ou Intercités)	232	35	228 km	3,6	12,7	0,4 (18,5 %)	6,0
... un train conventionné et un train commercial	192	59	233 km	5,8	30,0	1,0 (44,6 %)	26,7
... au moins un service ferroviaire (total hors doublon)	620	120	312 km	6,9	16,0	1,9 (83,3 %)	50,3

⁴⁰ Chiffre provisoire correspondant au trafic ferroviaire France opéré en 2017 sur des liaisons domestiques (i.e. hors liaisons ayant une gare d'origine/de destination hors RFN), tous services confondus.

4. EVALUATION RETROSPECTIVE DU MANQUE A GAGNER POUR LES SERVICES FERROVIAIRES LIE A L'EXPLOITATION DES SLO

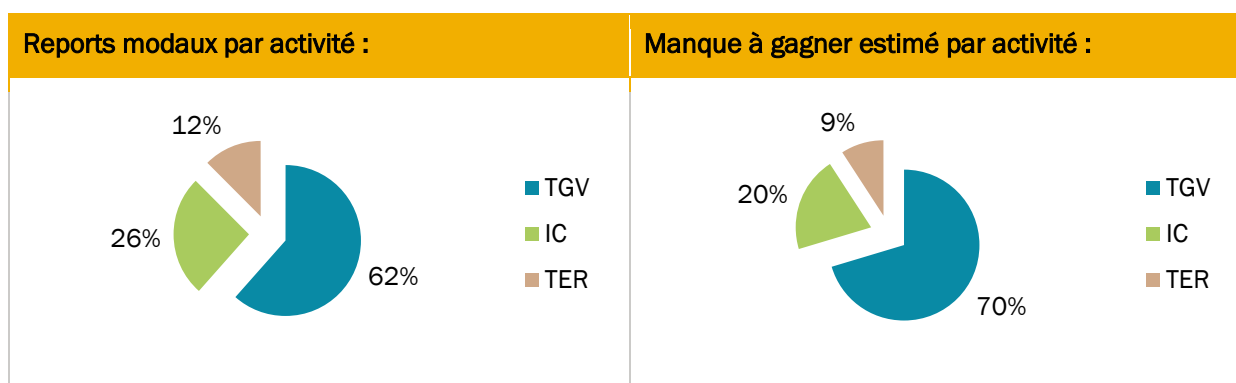
Après deux années pleines de développement du marché des services routiers de longue distance, et grâce aux données collectées par l'Observatoire des transports de l'Autorité, il est possible d'évaluer le report modal depuis les services ferroviaires vers les services de transport routier librement organisés, ainsi que le manque à gagner pour les différentes activités de transport ferroviaire de personnes, à savoir les activités TGV, Intercités (IC) et TER.

Cette évaluation se fonde sur une estimation du nombre de voyageurs en report depuis les différentes activités de transport ferroviaire de personnes (TGV, IC, TER) vers les SLO et du manque à gagner en résultant. Les chiffres présentés ci-dessous à titre indicatif ont vocation à en donner un ordre de grandeur, sans préjuger des autres circonstances affectant le trafic ferroviaire et des évolutions annuelles constatées pour celui-ci. La méthodologie, les hypothèses et les données utilisées pour cet exercice sont présentées en annexe 22.

4.1. Résultats généraux

7,1 millions de voyageurs ont utilisé les services librement organisés en 2017. D'après l'enquête menée par l'Autorité cette même année, 17% de ces voyageurs n'auraient pas voyagé sans l'existence de ces services. Le report modal depuis les services ferroviaires s'établit entre 35% et 54% selon la nature des liaisons (radiales ou transversales, supérieures ou inférieures à 150 km). Les transferts de voyageurs et de recettes depuis le transport ferroviaire, toutes activités confondues, sont respectivement estimés à **un total compris entre 2 et 3 millions de voyageurs et entre 50 et 100 millions d'euros**. La plus grande part du manque à gagner concerne l'activité TGV non conventionnée, comme en témoigne le graphique suivant.

Figure 37 – Répartition des reports de voyageurs et de recettes vers les services routiers pour les différentes activités de transport ferroviaire de personnes



On peut également remarquer qu'au sein de ces activités les transferts de voyageurs vers des services librement organisés concurrents et les manques à gagner correspondants ne sont pas répartis de façon homogène. Par exemple, comme le montre le tableau suivant, les trains Intercités de la direction déléguée Nord-Est sont bien moins affectés que ceux des directions déléguées Atlantique-Méditerranée, Paris-Centre-Sud et Nord-Normandie.

Tableau 8 – Répartition des reports de voyageurs et de recettes pour les différentes activités Intercités

IC par Direction Déléguée (DD)	Report de voyageurs	Manque à gagner total estimé
DD Atlantique-Méditerranée	138 k	4,4 M€
DD Paris-Centre-Sud	176 k	5,6 M€
DD Nord-Normandie	296 k	6,2 M€
DD Nord-Est	9 k	0,2 M€
TOTAL Intercités	619 k	16,4 M€

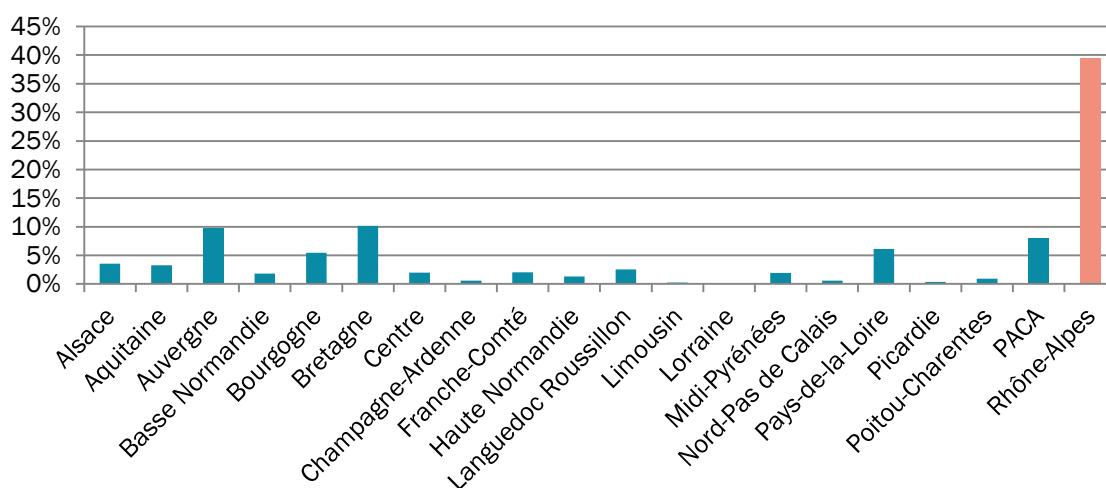
4.2. Résultats détaillés pour les activités conventionnées

4.2.1. Résultats pour les activités TER

Si 529 origines-destinations TER sont concernées par un potentiel report de voyageurs vers les services librement organisés, 20 liaisons reliant les plus grandes villes de France, toutes préfectures ou sous-préfectures, concentrent à elles seules plus de 80% du manque à gagner estimé pour l'ensemble des activités TER.

Ainsi, et comme mentionné plus haut, les activités TER sont diversement affectées par l'exploitation de services librement organisés. Il semble raisonnable d'avancer qu'à l'exception de l'activité TER sur le périmètre de l'ancienne région Rhône-Alpes qui représente près de 40% du total du manque à gagner annuel estimé pour l'ensemble des activités TER, les transferts de recettes supportés par les autres activités TER, comprises entre 0 et 10% de ce même total, sont modérés.

Figure 38 – Poids du manque à gagner estimé par activité TER dans le manque à gagner pour le TER sur les liaisons impactées



Nota : Les périmètres retenus sont ceux des anciennes Régions, pour lesquelles les données de recettes et de contribution publique sont disponibles pour 2016. La Région Rhône-Alpes est particulièrement affectée au travers de trois liaisons assurées par le TER et les SLO. Lyon – Grenoble, Lyon – Clermont-Ferrand et Lyon – Annecy représentent à elles seules 92% du manque à gagner estimé.

En outre, comme l'indique le tableau suivant, le manque à gagner estimé par ancienne région est faible en comparaison des recettes annuelles et des concours publics versés sur le périmètre des contrats TER concernés.

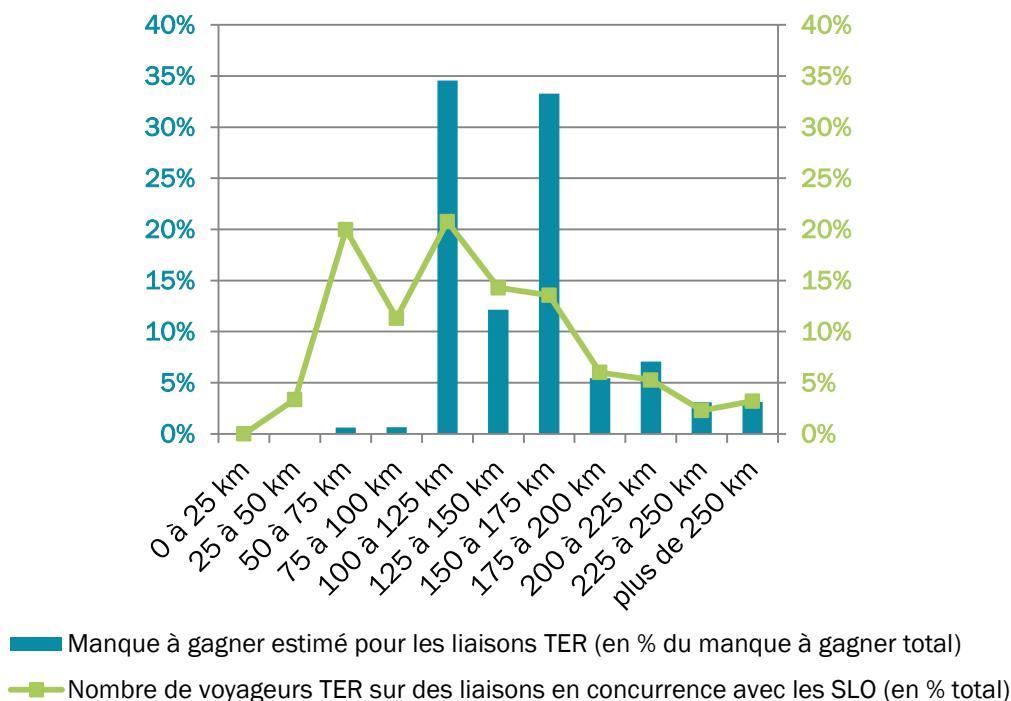
Tableau 9 : Transfert de voyageurs et manque à gagner estimé par activité TER

Périmètre TER	Report de voyageurs	Manque à gagner total estimé	En % des recettes du contrat TER	En % des concours publics du contrat TER
Alsace	15 k	279 k€	0,4%	0,2%
Aquitaine	11 k	256 k€	0,5%	0,1%
Auvergne	23 k	764 k€	4,2%	0,8%
Basse Normandie	5 k	141 k€	1,0%	0,2%
Bourgogne	19 k	429 k€	0,8%	0,3%
Bretagne	33 k	795 k€	2,0%	0,8%
Centre	8 k	154 k€	0,2%	0,1%
Champagne-Ardenne	2 k	47 k€	0,2%	0,04%
Franche-Comté	5 k	161 k€	0,9%	0,2%
Haute Normandie	5 k	103 k€	0,6%	0,1%
Languedoc Roussillon	8 k	201 k€	0,5%	0,2%
Limousin	1 k	18 k€	0,2%	0,03%
Lorraine	<1 k	8 k€	0,02%	0,005%
Midi-Pyrénées	5 k	150 k€	0,4%	0,1%
Nord-Pas de Calais	3 k	45 k€	0,1%	0,02%
Pays-de-la-Loire	20 k	480 k€	0,9%	0,3%
Picardie	2 k	29 k€	0,04%	0,01%
Poitou-Charentes	3 k	71 k€	0,5%	0,1%
PACA	22 k	620 k€	0,7%	0,2%
Rhône-Alpes	135 k	3,1 M€	1,6%	0,7%

Nota : Le manque à gagner dépasse 1% des recettes sur le contrat TER dans le cas de trois anciennes régions : Rhône-Alpes, Auvergne et Bretagne. La situation en Rhône-Alpes a été abordée précédemment. En Auvergne, la liaison la plus affectée est Lyon - Clermont-Ferrand, où l'offre SLO est abondante. Cette liaison a un poids important à l'échelle du périmètre TER concerné. En Bretagne, plusieurs liaisons infrarégionales sont très desservies par les SLO, ainsi qu'une liaison interrégionale (Rennes-Nantes) où se concentre près de la moitié du manque à gagner pour l'activité.

Une étude plus approfondie montre que l'impact des services librement organisés sur le TER concerne essentiellement des liaisons de 100 kilomètres à 175 kilomètres par la route, comme en témoigne le graphique suivant :

Figure 39 – Manque à gagner pour le TER selon la distance routière des liaisons (en bleu) et fréquentation des liaisons TER concurrencées par des SLO (en vert)



Au-delà des 175 kilomètres par la route, la fréquentation ferroviaire des liaisons en concurrence est plus faible et l'impact des SLO décroît. On constate également un manque à gagner faible en-deçà de 100 kilomètres. L'essentiel du manque à gagner pour le TER étant concentré sur quelques liaisons entre préfectures ou métropoles régionales, la géographie ou la nature des offres proposées semble constituer, s'agissant de ce seuil, un facteur explicatif plus plausible que l'effet dissuasif de la régulation en place.

4.2.2. Résultats pour Intercités

Le manque à gagner estimé pour l'activité Intercités est supérieur à celui du TER, en raison notamment de recettes moyennes par voyageur plus élevées (distances plus longues). 239 origines-destinations sont concernées par un potentiel report de voyageurs vers les services librement organisés, mais comme pour l'activité TER, 20 liaisons concentrent plus de 80% du manque à gagner.

Le tableau suivant présente les chiffres détaillés pour les 9 liaisons Intercités les plus concernées. Il s'agit de liaisons radiales avec la Normandie, avec le centre de la France et de liaisons entre grandes métropoles régionales.

Tableau 10 : les 9 liaisons Intercités les plus concernées par la concurrence avec les SLO

Liaison	Distance routière	Temps de parcours IC	Temps de parcours SLO	Prix IC	Prix SLO	Report de voyageurs IC	Manque à gagner IC	En % des recettes IC totales des liaisons
Paris-Rouen	133 km	Environ 1h20	1h35 à 2h40	10 à 30€	5 à 15€	[100 - 500] k	[1 - 5] M€	11 %
Paris-Le Havre	192 km	Environ 2h15	2h20 à 3h30	15 à 45€	8 à 15€	[0 - 100] k	[1 - 5] M€	18 %
Paris-Caen	235 km	1h50 à 2h10	2h40 à 4h30	21 à 55€	5 à 15€	[0 - 100] k	[1 - 5] M€	6 %
Paris-Clermont-Ferrand	424 km	Environ 3h30	5h10 à 6h30	40 à 80€	10 à 25€	[0 - 100] k	[1 - 5] M€	7 %
Paris-Toulouse	679 km	Environ 6h45	8h05 à 10h	20 à 90€	20 à 30€	[0 - 100] k	[1 - 5] M€	8 %
Paris-Orléans	133 km	1h à 1h10	1h45 à 3h50	10 à 30€	5 à 25€	[0 - 100] k	[0 - 1] M€	6 %
Bordeaux-Nantes	353 km	4h50 à 5h20	4h05 à 5h05	30 à 80€	10 à 20€	[0 - 100] k	[0 - 1] M€	20 %
Marseille-Toulouse	403 km	Environ 4h	6h à 7h45	35 à 55€	15 à 30€	[0 - 100] k	[0 - 1] M€	9 %
Paris-Limoges	392 km	3h10 à 4h	5h05 à 6h10	20 à 60€	15 à 30€	[0 - 100] k	[0 - 1] M€	3 %
TOTAL						[0 - 1] M	[10 - 50] M€	

Nota : les temps de parcours et prix sont fournis à titre illustratif à partir de données collectées le 22 juin 2018 pour des voyages le 2 juillet.

L'Etat, en sa qualité d'AOT des trains d'équilibre du territoire que sont les Intercités, n'a jamais saisi l'Autorité pour avis sur un projet de limitation ou d'interdiction de services routiers librement organisés. Cependant, une saisine systématique pour chaque projet de liaison de moins de 100 kilomètres par la route n'aurait pas permis de limiter de manière substantielle le report modal. En effet, **les liaisons de moins de 100 kilomètres par la route représentent moins de 0,1% du manque à gagner total pour Intercités.**

4.2.3. Résultats pour le transport ferroviaire non conventionné

Le manque à gagner pour le transport non conventionné, à hauteur de [50 - 100] millions d'euros, demeure peu élevé relativement aux produits du trafic de l'activité. S'agissant des 10 liaisons les plus concernées par la concurrence des SLO (56% du manque à gagner total pour l'activité), celles-ci représentent 1 à 3% des recettes des services ferroviaires sur chacune des liaisons à l'exception du Paris-Toulouse opéré par d'autres activités de SNCF Mobilités.

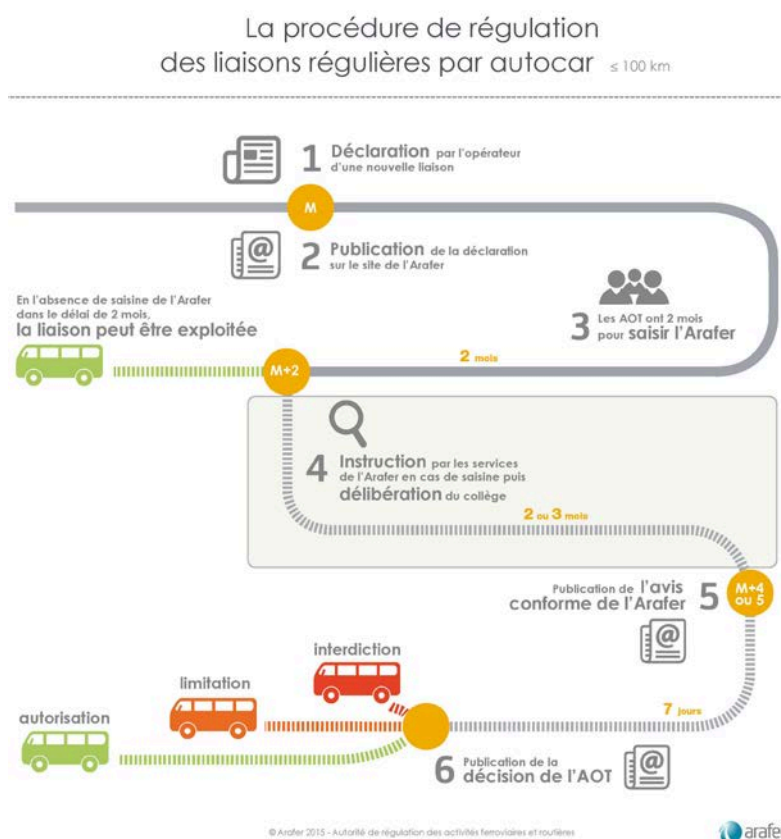
Tableau 11 – Liste des 10 liaisons les plus concernées par la concurrence des SLO pour les activités non conventionnées de SNCF Mobilités

	Liaison
1	Paris-Lyon
2	Paris-Lille
3	Paris-Strasbourg
4	Paris-Rennes
5	Paris-Bordeaux
6	Paris-Toulouse
7	Paris-Nantes
8	Paris-Angers
9	Paris-Dijon
10	Paris-Tours

5. BILAN DE LA REGULATION DES SERVICES LIBREMENT ORGANISES DE MOINS DE 100 KILOMETRES

5.1. Rappel de la procédure

Après plus de deux années pleines d'application, la procédure de régulation des services réguliers de transport par autocar librement organisés sur des liaisons interurbaines de 100 kilomètres ou moins est désormais bien connue des acteurs (cf. l'infographie ci-dessous).



Seuls deux éléments nouveaux intervenus en 2017 méritent d'être soulignés. Le premier est relatif à la déclaration de services routiers par les opérateurs de transport (étape 1). Le second concerne la méthode d'analyse appliquée par l'Autorité lors de l'instruction des demandes d'interdiction ou de limitation formées par les autorités organisatrices de transport (étape 4).

S'agissant de la procédure de déclaration de services routiers, le décret n° 2017-107 du 30 janvier 2017⁴¹ a supprimé la possibilité pour les opérateurs de déclarer des plages horaires à compter du 1^{er} février 2017. Cette possibilité est remplacée par une flexibilité d'une demi-heure accordée automatiquement aux opérateurs autour de chaque horaire initialement déclaré (2° de l'article R.3111-45 du code des transports). En outre, ce même décret a complété la liste des éléments à fournir dans le dossier de déclaration en ajoutant notamment, au 1° de l'article R. 3111-43 du code des transports, la preuve de l'inscription au registre des entreprises de transport public de personnes, mentionné à l'article L. 3113-1 du code des transports.

⁴¹ Décret n° 2017-107 du 30 janvier 2017 relatif à la codification du titre VI du livre II de la première partie ainsi que des chapitres IV et V du titre Ier du livre Ier de la troisième partie du code des transports et comportant diverses dispositions en matière de transport public routier de personnes

S'agissant de la méthode d'analyse appliquée lors de l'instruction des dossiers de saisine, fort d'un plus long retour d'expérience, et suite à l'enquête sur les pratiques de mobilité de longue distance des Français réalisée par l'Observatoire des transports de l'Autorité, l'Autorité a actualisé sa méthode d'analyse de la concurrence intermodale. Cette nouvelle méthode est détaillée dans les lignes directrices relatives à la déclaration des services routiers sur les liaisons régulières interurbaines par autocar inférieures ou égales à 100 kilomètres et à l'instruction des demandes d'interdiction ou de limitation formées par les autorités organisatrices de transport, adoptées par l'Autorité le 24 mai 2017 ([décision n° 2017-045](#)). Les modifications apportées par rapport à la méthode précédemment employée portent essentiellement sur les plafonds de report des usagers des services conventionnés vers les services librement organisés, considérés en cas de concurrence intra-modale et intermodale. Il est désormais fait l'hypothèse que le report de voyageurs du service conventionné vers le service déclaré représente au maximum 37,5 % des places offertes dans le nouveau service contre des hypothèses comprises entre 60 et 90 % précédemment.

5.2. Bilan des déclarations

5.2.1. Statistiques générales

Le nombre de déclarations de liaisons de moins de 100 kilomètres publiées par l'Autorité en 2017 s'établit à 200, contre 171 déclarations publiées en 2016. Cette différence doit toutefois être relativisée dans la mesure où 23 déclarations publiées en 2017 ont pour (simple) objet de modifier ou remplacer une déclaration déjà existante, contre seulement 8 déclarations de modification publiées en 2016. Ces modifications de déclarations, qui reposent sur des modifications d'arrêts, d'horaires, de fréquences ou encore du nombre de places commercialisables, illustrent la volonté des opérateurs d'ajuster au mieux leur offre à la demande du marché. A cet égard, un facteur permettant d'expliquer l'augmentation du nombre de déclarations au cours de l'exercice 2017 est l'entrée en vigueur du décret n° 2017-107 du 30 janvier 2017 qui, comme évoqué ci-dessus, est venue limiter la flexibilité dont bénéficiaient les opérateurs jusqu'au 1^{er} février 2017 pour déclarer des plages horaires (et non des horaires précis), si bien que depuis cette date, un ajustement des horaires au-delà d'une amplitude d'une demi-heure autour des horaires déclarés entraîne l'obligation d'une modification de déclaration.

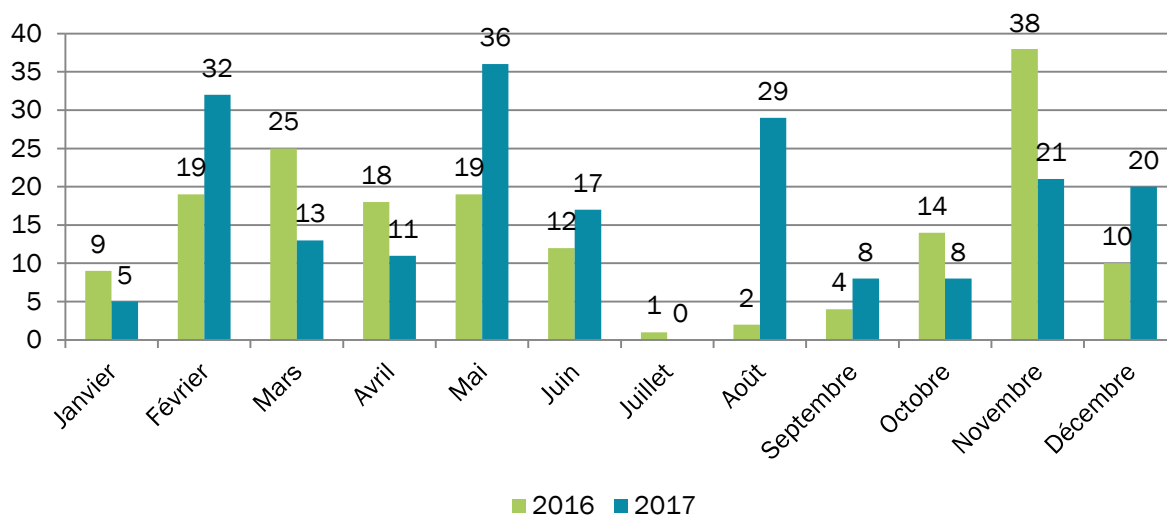
Les 200 déclarations de liaisons de moins de 100 kilomètres publiées par l'Autorité en 2017 concernent 115 origines-destinations parmi lesquelles 51 n'avaient jamais fait l'objet d'au moins une déclaration de liaison.

L'évolution du nombre de déclarations en 2017 semble suivre une progression relativement régulière au cours de l'année avec en moyenne 50 déclarations par trimestre. Comme cela avait déjà été le cas en 2016 et avec seulement 37 déclarations, le troisième trimestre reste le moins actif tandis que le nombre de déclarations au printemps apparaît plus important (64 déclarations).

Comme en 2016, toutes les régions métropolitaines à l'exception de la Corse sont concernées par au moins une déclaration de liaison inférieure à 100 kilomètres publiée en 2017⁴². Avec 100 liaisons déclarées la concernant (dont 94 liaisons infrarégionales), la région Auvergne-Rhône-Alpes est de loin celle qui concentre le plus grand nombre de déclarations, comme l'année précédente où elle avait été concernée par 53 déclarations de liaisons inférieures à 100 kilomètres. Ce fait s'explique en partie par la création de lignes permettant la desserte de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry (35 déclarations en 2017 contre 12 en 2016) qui était jusqu'alors peu desservi par des services conventionnés comme cela a été évoqué dans la partie 1.1.5.

⁴² Une région est concernée par une déclaration dès lors que l'origine ou la destination de la liaison déclarée est située sur son territoire.

Figure 40 – Evolution du nombre de déclarations au cours des années 2016 et 2017



Chacune des 11 autres régions est concernée par un nombre de déclarations bien moins important allant d'un maximum de 30 pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (contre 3 en 2016), à 3 pour la région Bourgogne-Franche-Comté (contre 11 en 2016).

Parmi les 30 déclarations concernant la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, 13 concernent des liaisons interrégionales avec la région Occitanie, qui est, quant à elle, concernée par 27 déclarations en 2017, contre 21 en 2016.

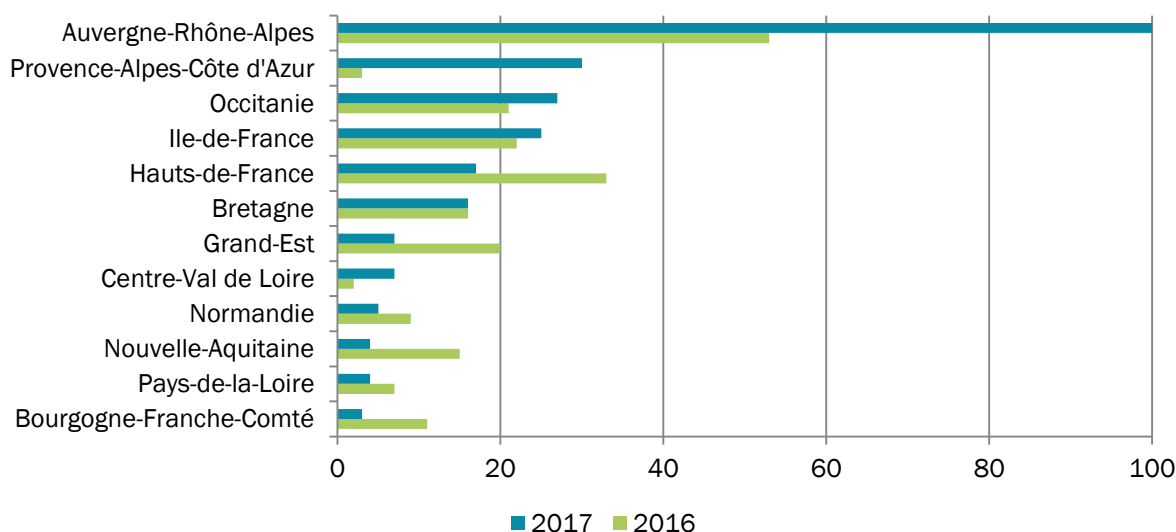
L'Île-de-France est concernée par 25 liaisons déclarées en 2017 (contre 22 en 2016). Ces déclarations concernent toutes des liaisons interrégionales reliant la région parisienne aux Hauts-de-France (17), au Centre-Val de Loire (7) et à la Normandie (1). Ces liaisons avec l'Île-de-France représentent par ailleurs les seules liaisons déclarées en 2017 concernant chacune de ces trois régions.

Avec 15 liaisons infrarégionales sur 16, la région Bretagne est à l'inverse essentiellement concernée par des liaisons internes tout comme les régions Grand-Est (7) et Nouvelle-Aquitaine (4) qui ne sont concernées par aucune déclaration de liaison interrégionale.

Enfin, les régions Normandie (5), Pays-de-la-Loire (4) et Bourgogne-Franche-Comté (3) sont peu concernées par des nouvelles déclarations en 2017.

Ainsi, la relative stabilité du nombre de déclarations entre les années 2016 et 2017 au niveau national masque d'importantes disparités au niveau régional, comme le montre le graphique suivant.

Figure 41 – Nombre de déclarations au cours de l'année 2016 et 2017 par région



Note : une région est concernée par une liaison si au moins l'origine ou la destination se situe sur son territoire

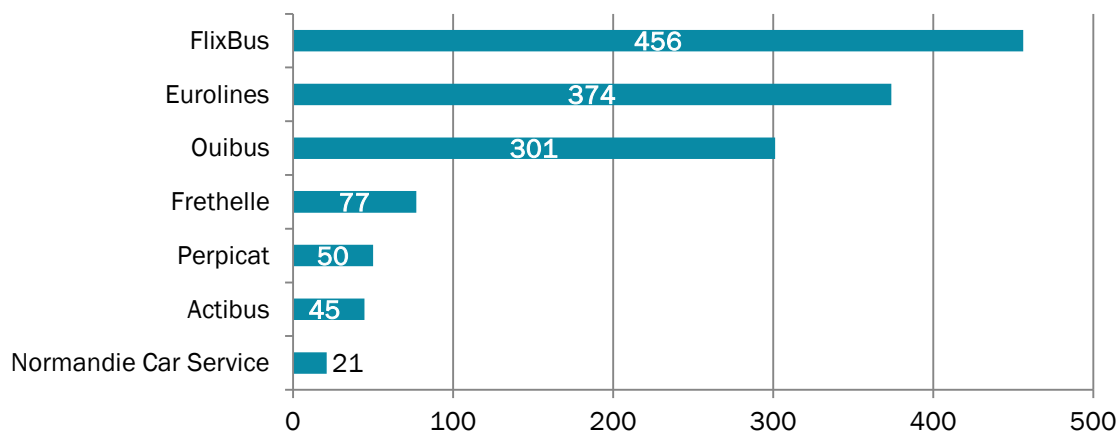
5.2.2. Approche par opérateur

17 opérateurs ont déclaré des liaisons de moins de 100 kilomètres en 2017, contre 11 en 2016. Ces déclarations sont effectuées par des entreprises de transport, qui peuvent ensuite commercialiser leurs services sous les marques d'autres transporteurs.

Ainsi, au total 191 liaisons déclarées en 2017 sont liées aux marques des trois principaux opérateurs de transport que sont Ouibus (154 liaisons), Flixbus (28 liaisons), Eurolines (9 liaisons). La très grande majorité de ces liaisons de moins de 100 kilomètres s'inscrivent dans des lignes longue distance d'une longueur moyenne de 340 kilomètres.

Les 9 autres liaisons déclarées en 2017 émanent des sociétés Perpicat (5 liaisons), Actibus (2 liaisons), Frethelle (1 liaison) et Normandie Car Service (1 liaison). Ces opérateurs sont de dimension régionale comme l'atteste les faibles longueurs des lignes dans lesquelles s'inscrivent les liaisons qu'ils ont déclarées, avec des longueurs moyennes comprises entre 21 et 50 kilomètres, contre 456 kilomètres pour Flixbus, 374 kilomètres pour Eurolines et 301 kilomètres pour Ouibus.

Figure 42 – longueur moyenne des lignes dans lesquels s'inscrivent les liaisons déclarées en 2017 par opérateur



S'agissant du nombre de déclarations associées aux trois principaux opérateurs, notons que si Ouibus a effectué elle-même 71 des 154 déclarations de liaisons de moins de 100 kilomètres associées à cette marque, la majorité de ces déclarations ont été effectuées par plusieurs opérateurs tiers. Il s'agit, par ordre décroissant, des sociétés Starshipper (34 déclarations⁴³), Faure Vercors (28 déclarations assurant toute la desserte de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry) et Autocars Faure (21 déclarations). La marque Ouibus représente ainsi plus des trois quarts des liaisons de moins de 100 kilomètres déclarées en 2017, alors qu'elle ne représentait que 28 % des déclarations en 2016. Ce nombre important de déclarations doit toutefois être relativisé dans la mesure où plusieurs d'entre elles peuvent concerner une seule et même origine-destination et que toutes les liaisons déclarées ne sont pas nécessairement commercialisées. Ainsi, les 154 déclarations susmentionnées concernent 88 origines-destinations différentes dont 31 n'avaient pas fait l'objet d'une commercialisation effective au 31 décembre 2017. Néanmoins, avec un total de 110 origines-destinations couvertes par l'offre des liaisons de moins de 100 kilomètres commercialisées ces deux dernières années, la marque Ouibus se présente comme la plus active sur ce segment de marché en 2017.

Associée à 28 déclarations de liaisons de moins de 100 kilomètres publiées en 2017⁴⁴, la marque Flixbus est la deuxième plus active sur ce créneau. En effet, ces déclarations s'ajoutent au 70 de l'année précédente, portant à 74 le nombre d'origines-destinations sur lesquelles ses services pouvaient être commercialisés, et dont 51 ont fait l'objet d'une commercialisation effective ces deux dernières années.

Enfin, à l'origine de 9 déclarations en 2017 contre 27 en 2016, la société Eurolines commercialise ses services sur 19 liaisons de moins de 100 kilomètres sur un total de 28 origines-destinations concernées par l'ensemble de ces déclarations.

Les graphiques ci-dessous représentent respectivement les nombres de déclarations de liaisons de moins de 100 kilomètres associées aux différents opérateurs de transport routier librement organisé depuis l'ouverture du marché à la concurrence, ainsi que les nombres d'origines-destinations sur lesquelles ces derniers ont commercialisé leurs services sur des liaisons de moins de 100 kilomètres depuis cette même date.

⁴³ Plusieurs PME ont effectué des déclarations pour le compte de la société Starshipper qui commercialise ses services sous la marque Ouibus. Il s'agit des sociétés Cars de l'Elorn et Cars Leroux (3 déclarations), Lacroix longue distance (14 déclarations), les Courriers Rhodaniens (4 déclarations), Perraud et Fils (1 déclaration). A ces déclarations viennent s'ajouter celles effectuées par la société Starshipper elle-même (12 déclarations).

⁴⁴ Dont 2 de la société Autocars Just et une de la société AB Lines qui commercialisent ces trajets sous la marque Flixbus.

Figure 43 – Nombre de déclarations par opérateur au cours des années 2015, 2016 et 2017

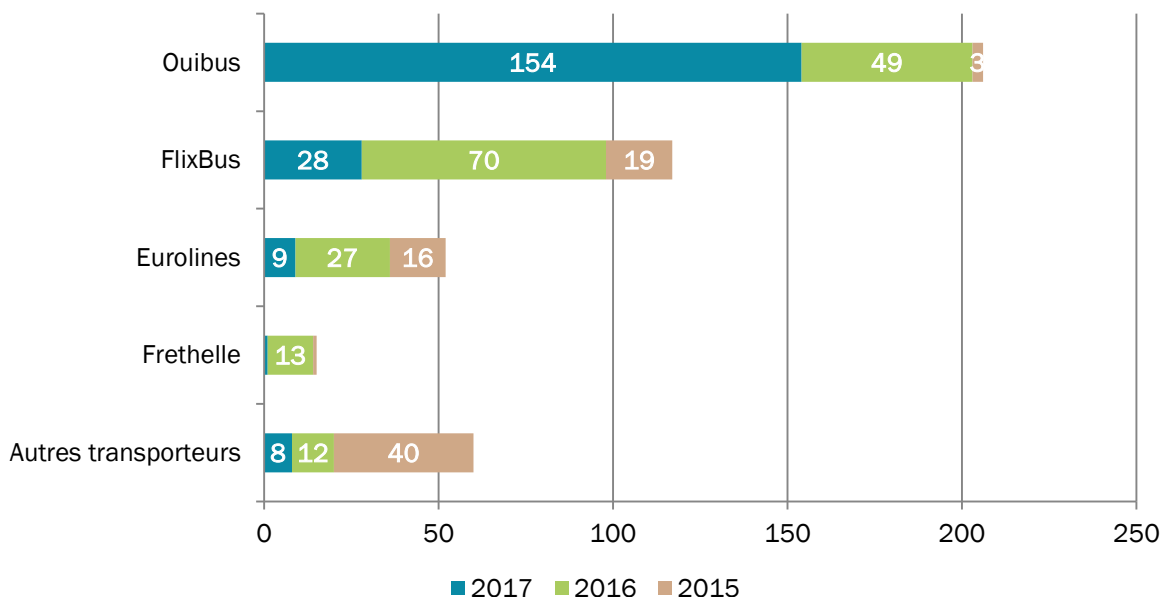
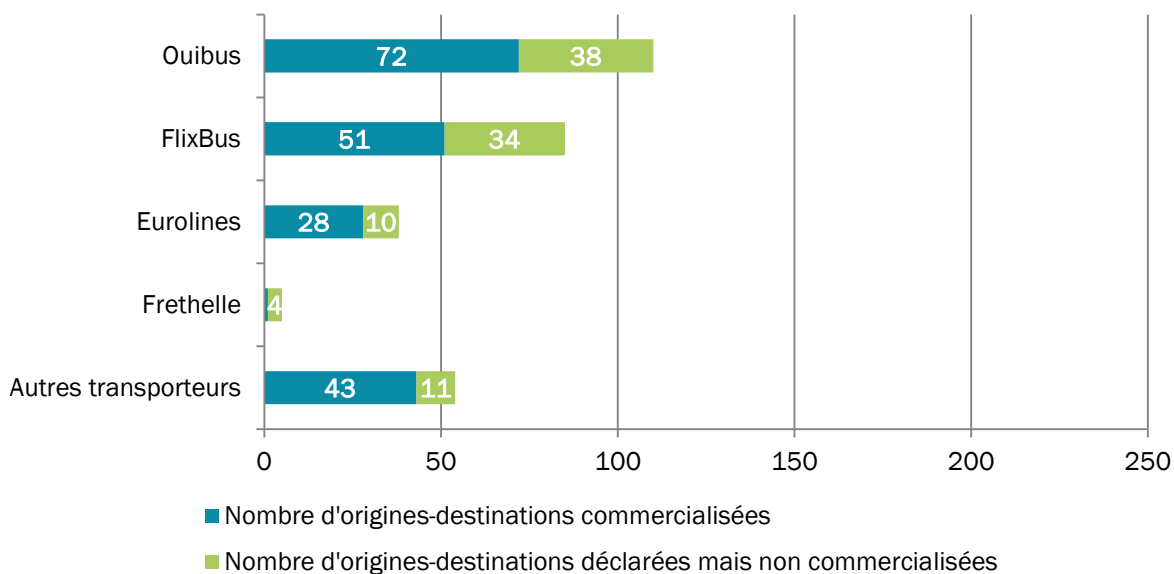


Figure 44 – Nombre d'origines-destinations commercialisées objet d'au moins une déclaration par opérateur au cours des années 2015, 2016 et 2017



S'agissant des autres opérateurs, la société Frethelle qui, en 2016, avait affiché sa volonté de se positionner sur la desserte de l'aéroport de Beauvais-Tillé en déclarant 13 liaisons de moins de 100 kilomètres entre l'Île-de-France et cet aéroport, n'a déclaré qu'une seule liaison de ce type en 2017. Cette réduction est vraisemblablement en partie imputable aux 9 projets d'interdiction du Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais-Tillé concernant des liaisons entre Paris et l'aéroport oisien en 2016. La société Frethelle n'a pu commercialiser qu'une seule liaison de moins de 100 kilomètres entre les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Beauvais-Tillé.

In fine, l'analyse des déclarations de liaisons de moins de 100 kilomètres suggère que les opérateurs de transport librement organisé cherchent à actionner au moins deux leviers de croissance différents,

l'un consistant à commercialiser des liaisons à fort potentiel de recette (de type desserte aéroportuaire), l'autre consistant à améliorer le taux de remplissage de leurs autocars (comme évoqué en partie 1.3.2) en insérant des liaisons de moins de 100 kilomètres dans leurs lignes longue distance.

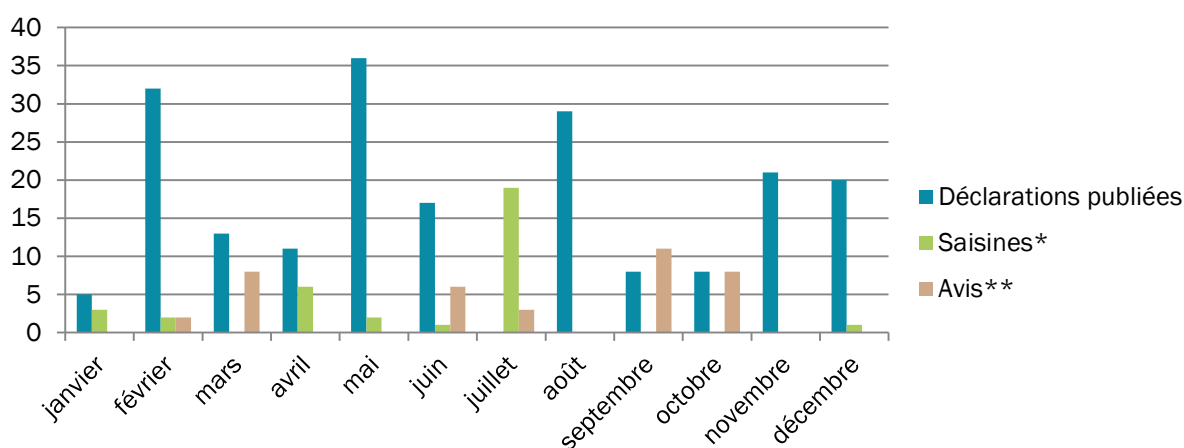
5.3. Bilan des saisines

5.3.1. Statistiques générales

Au total, 34 déclarations de liaisons de moins de 100 kilomètres, dont 8 déclarations publiées en 2016, ont donné lieu à des saisines en 2017 et 38 ont fait l'objet d'un avis cette même année (dont 4 ayant fait l'objet d'une saisine en fin d'année 2016). Certaines saisines concernant plusieurs déclarations, l'Autorité a rendu sur ces dossiers un total de 32 avis en 2017. Comme abordé par la suite, ces chiffres témoignent d'une moindre propension des AOT à saisir l'Autorité pour limiter ou interdire des services routiers déclarés. En effet, en 2016, 89 déclarations déposées auprès de l'Autorité avaient donné lieu à des saisines et 77 avis avaient été rendus au sujet de 86 déclarations.

Le graphique suivant présente l'évolution de l'activité de l'Autorité liée aux déclarations et saisines au cours de l'année 2017.

Figure 45 – Evolution des déclarations, saisines et avis au cours de l'année 2017

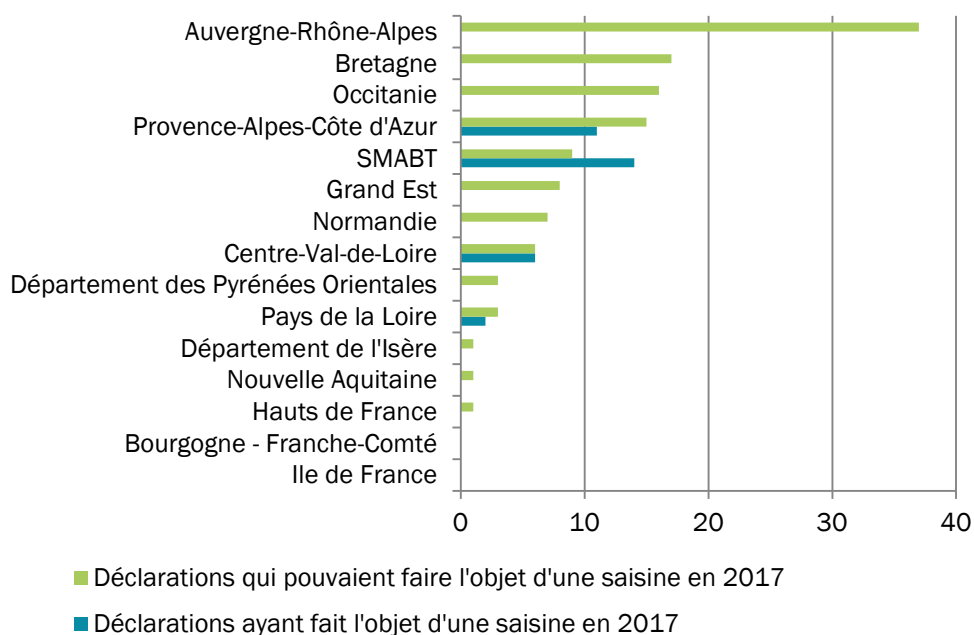


* Note de lecture : en avril 2017, 6 liaisons déclarées ont fait l'objet d'une saisine

** Note de lecture : en mars 2017, 8 liaisons déclarées ont été l'objet d'un avis de l'Autorité suite à une saisine d'une AOT

Les saisines reçues par l'Autorité en 2017 émanent de 5 AOT (3 régions, un département et un syndicat mixte). Près de la moitié des saisines (16 sur 34) concernent des services conventionnés routiers contre moins d'un quart en 2016. Pour rappel, en 2016, l'Autorité a été saisie par 12 AOT (10 régions, un département et un syndicat mixte).

Figure 46 – Nombre de déclarations qui auraient pu faire l'objet d'une saisine et nombre de saisines par AOT



Nota : Le SMABT a saisi l'Autorité pour avis sur des projets d'interdiction de services routiers librement organisés sur des liaisons non similaires à celle qu'il organise entre Paris et l'aéroport de Beauvais-Tillé et ne pouvant donc pas faire l'objet d'une saisine.

L'Autorité a réservé des suites favorables à l'AOT saisissante dans le cadre de 13 avis en 2017 (dont 10 avis favorables sous réserve, c'est-à-dire que la limitation proposée par l'Autorité est différente de celle demandée par l'AOT) et des suites défavorables dans le cadre de 19 avis.

S'agissant des 3 avis favorables sans réserves, l'analyse menée par l'Autorité l'a amenée à conclure que l'atteinte à l'équilibre économique du périmètre concerné pouvait être regardée comme substantielle sans qu'il soit possible de limiter le service de manière raisonnable pour réduire cet impact à un niveau non substantiel. Dans le cas des avis favorables assortis de réserves, l'atteinte à l'équilibre économique des lignes de service public de transport concernées pouvait également être regardée comme substantielle. Cependant, les projets d'interdiction ou de limitation des services par les régions apparaissaient disproportionnés. Parmi les 10 avis favorables assortis de réserves, on compte ainsi :

- 6 limitations de services aux horaires complémentaires du service conventionné en lieu et place d'une demande d'interdiction de l'AOT ;
- 2 limitations horaires dans la limite d'une atteinte non substantielle portée au service conventionné en lieu et place de demandes d'interdiction de l'AOT ;
- 2 limitations de service aux seuls horaires complémentaires du service conventionné différentes de la demande initiale de limitation de l'AOT.

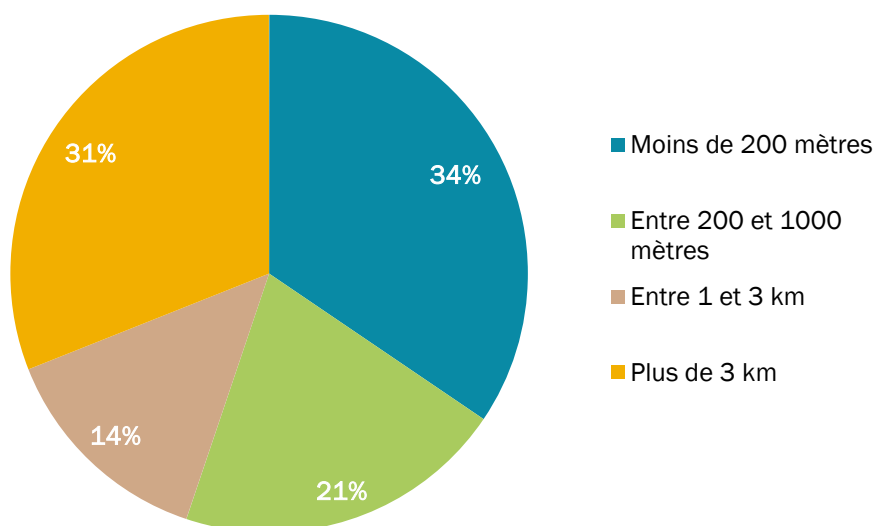
L'Autorité n'a rendu que très peu d'avis favorables à des projets d'interdiction ou de limitation formés par les AOT, dans un contexte où le nombre de déclarations de liaisons inférieures à 100 km publiées a continué à progresser en 2017. Ainsi, le dispositif de régulation mis en place par le législateur, tel que mis en œuvre par l'Autorité, ne semble pas constituer un frein au développement du marché des liaisons de moins de 100 km.

5.3.2. Analyse comparée des caractéristiques des services

L'analyse des 34 déclarations de liaisons de moins de 100 kilomètres ayant fait l'objet d'une saisine en 2017 permet de réaliser quelques comparaisons entre les services librement organisés déclarés et les services conventionnés sur les liaisons similaires. Pour rappel, la distance seuil de similarité entre les origines et destinations de deux services définies au 14° de l'article R. 3111-37 du code des transports est de 10 kilomètres en Ile-de-France contre 5 kilomètres en région.

S'agissant de la distance entre les points d'arrêt respectifs des services conventionnés et des services librement organisés, on peut noter que les arrêts déclarés se situent majoritairement à proximité des arrêts conventionnés. En moyenne, la distance entre les arrêts déclarés et conventionnés pour les liaisons similaires et objets de saisine en 2017 est de 600 mètres en région. Près de la moitié se situe à moins de 200 mètres en région.

Figure 47 – Répartition de la distance entre points d'arrêt du service conventionné et du service librement organisé pour les déclarations ayant fait l'objet d'une saisine



En région parisienne, les arrêts déclarés et conventionnés pour les services similaires et objets de saisine sont plus éloignés et se situent à 8 kilomètres en moyenne. En outre, aucun arrêt considéré en région parisienne ne se situe à moins de 4,5 kilomètres d'un arrêt conventionné.

Ces différences proviennent des caractéristiques des deux origines-destinations concernées. La première permet la desserte de l'aéroport de Beauvais-Tillé depuis Paris et ses proches environs (8 déclarations). Avec des arrêts déclarés situés à plus de 8,5 kilomètres de l'arrêt du service conventionné, la société Starshipper cherche vraisemblablement à proposer un trajet non substituable (voire non similaire au sens de l'article R. 3111-37 du code des transports) au service proposé par le syndicat Mixte de Beauvais-Tillé suite aux nombreux projets d'interdiction ayant reçu un avis favorable sur cette liaison en 2016 (9 déclarations concernées). La seconde origine-destination permet de joindre Chartres à la région Parisienne (6 déclarations). La société Ouibus propose ici 3 différents arrêts en périphérie de la ville de Paris et relativement éloignés de la gare Montparnasse desservie par le service conventionné.

S'agissant des temps de parcours, celui des liaisons déclarées objet de saisine est en moyenne plus long de 38 % au temps de parcours du service conventionné. Cette différence apparaît comparativement plus importante pour les services similaires à des services routiers qui concernent en majorité (8 sur 13) des trajets entre l'aéroport de Beauvais-Tillé et Paris, sur lesquels la société Starshipper a déclaré des temps de trajets sensiblement plus longs que le service conventionné (55 % en moyenne).

S'agissant de l'offre de sièges, avec des fréquences plus importantes et un nombre de places offertes par trajet sensiblement plus élevé, l'offre du service conventionné apparaît considérablement plus importante que celle du service déclaré avec en moyenne 110 fois plus de sièges offerts annuellement. Les différences sont notables entre les services déclarés similaires à des services conventionnés routiers où le rapport n'excède jamais 7 et ceux similaires à des services conventionnés ferroviaires où le rapport peut atteindre 350.

Les liaisons déclarées en 2017 comme celles de 2016 sont majoritairement peu substituables aux services conventionnés, et ce notamment du fait d'une fréquence de trajet très faible. Ces liaisons présentent toutefois une grande variété (caractéristiques, fonctionnalités) : certains services déclarés semblent ainsi clairement se positionner en concurrence d'un service conventionné existant, en proposant des offres semblables. C'est le cas notamment des 8 liaisons entre la région parisienne et l'aéroport de Beauvais-Tillé déclarées par la société Starshipper qui ont fait l'objet d'un avis favorable ou favorable sous réserve au projet d'interdiction du Syndicat Mixte de Beauvais-Tillé.

Pour apprécier le niveau de substituabilité entre les services conventionnés et déclarés, les services de l'Autorité examinent l'ensemble des caractéristiques de chacun des services en considérant les particularités des passagers, qu'ils soient voyageurs occasionnels ou fréquents. Cette approche est présentée dans la partie suivante.

5.3.3. Analyse de l'impact des services librement organisés sur les liaisons TER de moins de 100 kilomètres

A l'occasion des avis rendus sur les projets de limitation ou d'interdiction de services routiers formés par les AOT, l'Autorité a estimé que l'impact annuel des SLO déclarés sur les services conventionnés serait en moyenne de 189 k€ selon la méthode la plus conservatrice et de 277 k€ selon la méthode la plus maximaliste. L'impact minimum estimé s'élevait à 2 k€.

Pour les seules liaisons de moins de 100 km similaires à un service TER, la somme de leurs impacts potentiels sur ces services (tels qu'estimés par l'Autorité dans ses avis rendus en 2017) s'élève à 6,1 M€, soit plus de 60 fois le montant du manque à gagner « réel » (selon les évaluations réalisées par l'Autorité dans le cadre de l'étude présentée en partie 4) induit par l'ensemble des liaisons de moins de 100 kilomètres commercialisées en 2017 sur l'ensemble de l'activité TER.

En outre, il est possible dans le cadre de cette même étude présentée en partie 4 de distinguer l'impact des services librement organisés sur les services TER assurant des liaisons entre une origine et une destination distantes de plus ou de moins de 100 kilomètres par la route. Sur un total de 529 liaisons TER en concurrence avec des services librement organisés, seules 51 concernent des liaisons entre une origine et une destination distantes de moins de 100 kilomètres par la route.

Comme le montre le tableau suivant, les transferts de voyageurs et de recettes entre services ferroviaires et services librement organisés pour ces 51 liaisons TER peuvent respectivement être estimées à 2% et 1% du total des transferts de voyageurs et de recettes estimés pour l'activité TER dans son ensemble.

Tableau 12 : Répartition des transferts de voyageurs et de recettes de l'activité TER vers les SLO entre les liaisons de plus et de moins de 100km

	Liaisons ≤100 kilomètres	Liaisons >100 kilomètres
Nombre de liaisons TER impactées	51	478
Report de voyageurs TER vers les SLO	2 %	98 %
Manque à gagner estimé	1 %	99 %

Il ressort donc de ces constatations que l'essentiel de l'impact sur le TER proviendrait de liaisons non régulées par l'Autorité, de plus de 100 kilomètres par la route (mais inférieures à 175 kilomètres, comme en témoigne le graphe de la partie précédente).

Les services librement organisés commercialisés sur des liaisons de moins de 100 kilomètres ont selon les estimations de l'Autorité un impact réel de 2 k€ en moyenne. L'impact le plus fort estimé sur une liaison sur la base du trafic réel s'élève à 17 k€. Notons que l'impact des services autorisés estimé lors de la saisine afférente à la déclaration d'un des opérateurs sur cette même liaison, dans le cadre de l'instruction, s'élevait alors à 600 k€, soit trente-cinq fois plus.

S'agissant des liaisons Angers – Le Mans et Angers – Nantes dont les avis ont fait l'objet de recours en 2017 devant le Conseil d'Etat, les fréquentations réelles annuelles s'établissent respectivement entre 500 et 1 000 passagers pour une perte de recettes qui ne saurait dépasser 10 k€ par liaison pour SNCF Mobilités, toutes activités confondues (y compris TGV). L'impact cumulé de l'ensemble des services déclarés sur ces liaisons avait été estimé dans le cadre de l'instruction à plus de 600 k€ dans sa borne haute dans le cadre des avis relatifs aux déclarations D2016-137 et D2016-138.

Il ressort de ces éléments qu'à ce jour, **les estimations conduites par l'Autorité sur les liaisons régulées semblent bien supérieures aux impacts estimés dans ce rapport sur la base du trafic réel des services librement organisés à date.** Notons également que l'on constate en 2017 une relative stabilisation du volume de voyageurs sur le marché du transport routier longue distance par rapport à l'année précédente ; il est donc peu probable que les impacts futurs puissent dépasser les estimations fournies dans les avis.

5.3.4. Liaisons déclarées n'ayant pas fait l'objet d'une saisine

Parmi les 168 déclarations n'ayant pas donné lieu à une saisine en 2017, il n'existe aucun service conventionné similaire, au sens de l'article L.3111-18 du code des transports, pour 67 d'entre elles.

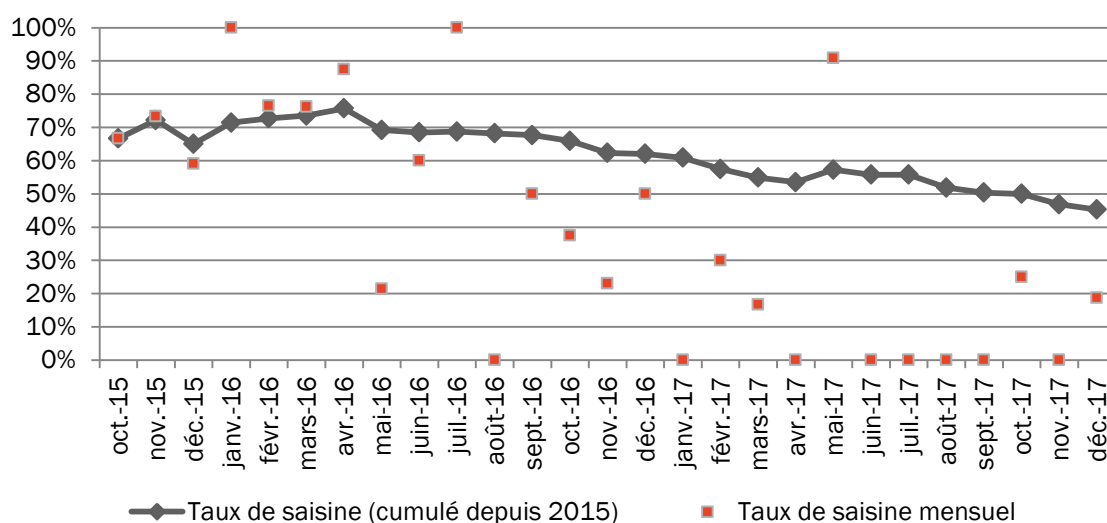
Les 101 liaisons n'ayant pas fait l'objet d'une saisine malgré l'existence d'un service conventionné similaire ne semblent pas présenter de caractéristiques singulières par rapport aux autres déclarations.

La répartition par opérateur des déclarations qui auraient pu faire l'objet d'une saisine mais ne l'ont pas fait correspond globalement à celle du total des déclarations de liaisons de moins de 100 kilomètres publiées en 2017, Ouibus (60 %), FlixBus (15 %), Faure (14 %), Eurolines (6 %) et autres (5 %).

L'analyse de la part des déclarations ayant fait l'objet de saisines dans le total des services déclarés depuis 2015 montre en fait que la propension des AOT à saisir l'Autorité décroît, même lorsqu'elles organisent un service conventionné similaire, en particulier lorsqu'il s'agit d'un service ferroviaire.

Comme en 2016, cette tendance peut s'expliquer par une appropriation progressive par les AOT de la méthode d'analyse de l'Autorité. Celles-ci anticipent mieux le sens des avis de l'Autorité et, dès lors, ne la saisissent plus de manière systématique lorsqu'il existe un service conventionné similaire, notamment un service ferroviaire de capacité très supérieure à celle du service librement organisé.

Figure 48 – Pour chaque mois, part (cumulée) des déclarations ayant fait l'objet de saisines dans le total des déclarations avec service conventionné similaire reçues depuis 2015 et part dans le total des déclarations du mois



5.3.5. Les contentieux relatifs aux avis émis par l'Autorité

En 2016, trois décisions rendues par le Conseil d'Etat avaient confirmé des avis de l'Autorité, et en particulier les principes d'évaluation du caractère substantiel de l'atteinte sur la base de ratios et de la comparaison de la perte de recette potentielle, non seulement aux recettes du service conventionné, mais également aux concours publics versés par l'AOT sur le périmètre d'analyse retenu.

Au cours de l'année 2017, le Conseil d'Etat a rejeté 7 recours pour excès de pouvoir dirigés contre les avis de l'Autorité rendus sur les projets de décision de plusieurs régions visant à interdire les services déclarés par des entreprises de transport public routier de personnes (FlixBus et Eurolines) et rejeté un référé suspension introduit par la SAGEB et le SMABT contre plusieurs avis défavorables aux projets d'interdiction de liaisons entre Paris et l'aéroport de Beauvais-Tillé.

Ces décisions confirment la pertinence des analyses de l'Autorité pour évaluer le risque d'impact économique d'une liaison par autocar librement organisée sur un service de transport public.

En particulier, le Conseil d'Etat a confirmé la définition, retenue par l'Autorité, de la ligne de transport public dont l'équilibre économique était susceptible d'être atteint, l'appréciation de la substituabilité des services déclarés, l'estimation de l'impact économique cumulé des liaisons par autocar sur la ligne conventionnée, et enfin, l'appréciation de l'atteinte portée à l'équilibre économique du service conventionné, qui repose sur la comparaison de la perte de recettes commerciales avec les recettes commerciales du service conventionné et avec le montant de la compensation versée par l'autorité organisatrice.

Le Conseil d'Etat a notamment estimé que, si l'Autorité était tenue de suivre la méthode d'analyse définie dans ses lignes directrices, elle pouvait cependant tenir compte de l'ensemble des circonstances pertinentes de la situation particulière qui lui était soumise. Ainsi, l'appréciation de la substituabilité entre le service routier et le service conventionné doit nécessairement reposer sur les caractéristiques de l'offre et de la demande (horaires, fréquence, temps de parcours) mais peut également prendre en compte les spécificités du service librement organisé (localisation des arrêts).

6. LES GARES ROUTIERES ET AUTRES AMENAGEMENTS DE TRANSPORT ROUTIER

6.1. L'action du régulateur relative aux aménagements de transport routier.

Dans l'objectif de « *concourir à l'exercice d'une concurrence effective au bénéfice des usagers des services de transport* » (article L. 3114-8 du code des transports), l'Autorité a, entre autres missions, celles d'informer les parties prenantes du secteur sur les aménagements de transport routier et de garantir aux entreprises de transport public routier des conditions d'accès à ces aménagements « *objectives, transparentes et non-discriminatoires* » afin de permettre le développement d'une offre concurrentielle de services de transport.

L'Autorité assure sa mission d'information notamment grâce au registre public des gares routières et autres aménagements de transport routier qu'elle tient, depuis le 1er mai 2016, en application de l'article L. 3114-10 du code des transports. Ce registre a fait l'objet de la décision n° 2016-051 du 13 avril 2016 dans laquelle l'Autorité avait défini le périmètre des aménagements assujettis à l'obligation de déclaration au registre, ainsi que l'ensemble des informations que les exploitants de ces aménagements devaient déclarer. Pour mémoire, l'Autorité considère que « *pour répondre à l'objectif fixé par le législateur, le registre des gares routières et autres aménagements de transport routier doit comprendre :*

- toutes les informations sur la localisation ainsi que les caractéristiques essentielles de ces aménagements pour permettre aux entreprises de transport routier de voyageurs comme aux autorités organisatrices de transport de concevoir leur offre ;
- l'identification des exploitants de ces aménagements et tous les renseignements utiles sur les procédures à suivre pour pouvoir solliciter un droit d'accès »⁴⁵.

Le registre tenu par l'Autorité est publié sur son site internet en accès libre. Il est actualisé par l'Autorité au fil des déclarations reçues de la part des exploitants de gares routières et autres aménagements routiers et mis à jour en modifiant les informations initialement déclarées en cas de changements notifiés par les exploitants.

Egalement disponible sous forme de carte interactive, le registre permet par exemple aux entreprises de transport public routier envisageant l'exploitation d'une liaison donnée de localiser et identifier les aménagements susceptibles d'être utilisés comme points d'arrêt, puis d'accéder à des informations relatives aux modalités d'accès à ces aménagements, à leurs caractéristiques et contraintes techniques, ainsi qu'à la nature des services offerts aux voyageurs et aux opérateurs.

Par ailleurs, depuis le 1^{er} mai 2016 également, tout exploitant d'aménagement de transport routier relevant de l'article L. 3114-4 du code des transports est soumis à l'obligation de définir et mettre en œuvre « *des règles d'accès des entreprises de transport public routier à l'aménagement, ainsi qu'aux services qu'il y assure ou qu'il y fait assurer, transparentes, objectives et non discriminatoires* » et de notifier ces règles d'accès à l'Autorité préalablement à leur entrée en vigueur, conformément aux dispositions de l'article L. 3114-6 du même code. A cet effet, l'Autorité a adopté le 15 juin 2016 une décision relative à la structure-type des règles d'accès à ces aménagements (décision n° 2016-101) précisant le contenu et la structure des règles devant lui être notifiées.

En 2017, forte d'une plus fine connaissance du secteur, l'Autorité a adopté à l'issue de deux consultations publiques, trois décisions relatives aux gares routières et autres aménagements de transport routier : une décision relative aux règles d'accès aux aménagements de transport routier (décision n° 2017-116), une relative à la tenue du registre des gares routières et autres aménagements de transport routier (décision n° 2017-125) et une relative à transmission d'informations par les exploitants de ces aménagements (décision n° 2017-126).

⁴⁵ Cf. Décision n° 2016-051 du 13 avril 2016 relative à la tenue du registre public des gares routières et autres aménagements routiers prévu à l'article L. 3114-10 du code des transports.

6.1.1. La décision relative aux règles d'accès

Afin de permettre le développement d'une offre concurrentielle de services de transport profitable à l'ensemble des usagers, l'Autorité s'est vu confier des compétences de régulation de l'accès aux aménagements de transport routier en vue de garantir aux entreprises de transport public routier des conditions d'accès à ces aménagements objectives, transparentes et non-discriminatoires.

À cette fin, et à l'issue d'entretiens avec les acteurs du marché et d'une consultation publique lancée fin août 2017, l'Autorité a adopté le 4 octobre 2017 une décision relative aux règles tarifaires, à la procédure d'allocation des capacités et à la comptabilité propre des aménagements de transport routier (décision n° 2017-116). Cette décision s'inscrit dans le prolongement de celle adoptée le 15 juin 2016 et relative à la structure-type des règles d'accès à ces aménagements (décision n°2016-101).

Elle précise, en application de l'article L. 3114-12 du code des transports, les règles relatives à l'élaboration des tarifs d'accès et celles relatives à la procédure publique d'allocation des capacités à suivre par les exploitants. Elle traite également des conditions de mise en œuvre et de vérification de l'obligation de tenue d'une comptabilité propre à l'aménagement, prévue à l'article L. 3114-5 du code des transports, ainsi que les exceptions à cette obligation. L'ensemble de ces dispositions visent à permettre, pour tous les transporteurs, des conditions d'accès transparentes et non-discriminatoires aux gares routières, et notamment des tarifs raisonnables, liés aux coûts supportés par les exploitants pour l'accueil des services.

S'agissant de l'allocation, la décision précise que lorsque la capacité d'un aménagement et la dynamique d'évolution des demandes adressées à l'exploitant permettent d'exclure tout risque de refus d'accès à court ou moyen terme, l'exploitant est libre de répondre aux demandes au fil de l'eau. En revanche, dans la situation inverse, c'est-à-dire pour les aménagements susceptibles d'être saturés, l'ensemble des demandes formulées par les opérateurs souhaitant accéder à un aménagement de transport routier sont traitées selon une procédure d'allocation des capacités qui concerne tous les services, conventionnés comme librement organisés.

Concernant la tarification, dans le cas d'aménagements relevant du service public, l'Autorité a rappelé que le tarif d'accès a le caractère d'une redevance pour service rendu. Son montant doit donc par principe trouver sa contrepartie dans la prestation fournie par le service à l'utilisateur, le montant pouvant comprendre une rémunération raisonnable des capitaux investis. Elle a également précisé que les éventuelles différenciations tarifaires par catégorie d'utilisateurs devaient être justifiées par des différences objectives dans l'usage des aménagements et proportionnées à ces usages.

L'Autorité a accompagné tout au long du dernier trimestre 2017 les exploitants de gares routières dans l'élaboration de règles d'accès conformes à cette décision. La notification de ces règles devait être effectuée pour le 1er janvier 2018. L'année 2018 sera ainsi consacrée au suivi et au contrôle des notifications des règles d'accès pour les aménagements concernés. Des procédures en manquement à l'encontre des exploitants ne respectant pas les décisions pourraient être ouvertes.

6.1.2. Les décisions relatives à la tenue du registre et la transmission d'informations

Après plus d'une année de tenue du registre et d'observation de l'évolution du marché des services de transport public routier librement organisés, l'Autorité a souhaité faire évoluer le contenu du registre afin d'en améliorer la qualité et ainsi de mieux répondre à l'objectif fixé par le législateur.

À l'issue d'une consultation publique lancée fin octobre 2017, l'Autorité a adopté le 4 décembre 2017 deux décisions. La décision n°2017-125 relative à la tenue du registre public des gares routières et autres aménagements routiers prévu à l'article L. 3114-10 du code des transports et la décision n°2017-126 relative à la transmission d'informations par les exploitants d'aménagements routiers.

Dans sa décision n° 2017-125 précitée, l'Autorité a redéfini le périmètre des aménagements dont les exploitants sont assujettis à l'obligation de déclaration au registre et compléter l'ensemble des informations à déclarer pour ne retenir que les plus pertinents pour les services librement organisés. Sont ainsi assujettis à l'obligation de déclaration au registre les aménagements relevant de l'article L. 3114-1 du code des transports à l'exclusion des « aménagements consistant en un ou plusieurs emplacements d'arrêt situés sur la chaussée et destinés aux seuls services de transport conventionnés (urbain, interurbain, scolaire) en application d'un arrêté de police de la circulation et du stationnement. » En outre, cette décision a été l'occasion pour l'Autorité de préciser la notion d'exploitant telle qu'entendue pour l'application de l'article L. 3114-3 du code des transports, de définir une typologie des aménagements routiers utiles pour leur meilleure identification et également de moderniser la procédure de déclaration.

Conformément à cette décision, la mise à jour des déclarations au registre devait avoir lieu au plus tard le 4 février 2018. L'année 2018 sera donc consacrée à deux objectifs. Le premier est d'améliorer la complétude du registre en ciblant les aménagements d'intérêt non déclarés au registre. Il s'agit en priorité d'aménagements desservis par des SLO au sein d'agglomérations importantes. Le second objectif est la montée en qualité du registre en s'appuyant sur la décision. En effet, en facilitant le mode de transmission, la décision n° 2017-125 précitée permet une plus simple mise à jour des déclarations. D'autre part, la prise en compte de nouvelles informations garantira une meilleure pertinence du registre. La poursuite de ces deux buts nécessite un accompagnement des exploitants par l'Autorité.

La décision n° 2017-126 précitée a quant à elle permis à l'Autorité d'imposer aux exploitants des aménagements assujettis à l'obligation de déclaration au registre la transmission d'informations utiles pour sa mission de régulation, mais n'ayant pas vocation à être publiées dans le cadre du registre.

6.2. Retour sur les contentieux : pouvoirs de l'Autorité et contentieux dénoués dans l'année

Le code des transports (article L. 1263-3) dispose que toute entreprise de transport public routier de personnes, tout exploitant d'un aménagement relevant de l'article L. 3114-1 ou tout fournisseur de services à destination des entreprises de transport public routier dans ces aménagements peut saisir l'Autorité d'un différend dès lors qu'il s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés aux règles et conditions d'accès à un aménagement. L'Autorité dispose également d'un pouvoir de sanction en cas de non-respect des obligations relatives à l'exploitation des aménagements.

Au cours de l'année 2017, l'Autorité a mené en parallèle deux procédures relatives aux conditions d'accès au pôle multimodal de l'aéroport de Beauvais-Tillé, exploité par la Société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais (ci-après « SAGEB ») dans le cadre de la convention de délégation de service public conclue avec le syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Pour rappel, en sa qualité de délégataire de la gestion de l'aéroport de Beauvais-Tillé, la SAGEB est exploitante des deux aménagements routiers permettant la desserte de cet aéroport, le pôle multimodal et le parking dépose-bus et exploite également la ligne d'intérêt national de transport public de personnes reliant l'aéroport de Beauvais-Tillé à Paris (Porte Maillot).

Fin 2016, s'interrogeant sur le caractère transparent, objectif et non discriminatoire des règles d'accès au pôle multimodal et au parking dépose-bus de l'aéroport de Beauvais-Tillé, l'Autorité avait décidé d'ouvrir une procédure en manquement à l'encontre de la SAGEB. Un mois plus tard, en janvier 2017, le transporteur Frethelle a saisi l'Autorité d'une demande de règlement de différend (RDD) portant sur les conditions d'accès au pôle multimodal de l'aéroport de Beauvais-Tillé. La société Frethelle contestait les modalités tarifaires d'accès au pôle multimodal, ainsi que les modalités d'attribution des capacités non utilisées.

Dans sa décision du 18 octobre 2017 (n° 2017-117) relative à la demande de RDD, l'Autorité a estimé que les conditions tarifaires ainsi que les règles d'allocation des capacités disponibles définies par la SAGEB n'étaient pas transparentes, objectives et non discriminatoires. Dans le cadre de l'instruction, l'Autorité a notamment établi que le tarif de 90 euros HT demandé par la SAGEB pour le

passage d'un autocar ne correspondait pas à la contrepartie du service fourni. En particulier, l'Autorité a souligné que le tarif d'accès au pôle multimodal, construit à partir d'une méthode ne tenant pas compte des capacités réellement disponibles, constituait un obstacle à l'accès effectif à cet aménagement pour la société Frethelle comme pour tout candidat souhaitant accéder au pôle multimodal.

Afin de garantir l'existence d'un tarif défini au regard de critères objectifs et rationnels, et dans l'attente de l'entrée en vigueur de règles de tarification et d'allocation des capacités en application de la décision n°2017-116 du 4 octobre 2017, l'Autorité a enjoint à la SAGEB de fixer le tarif d'accès au pôle multimodal à 14,70 euros HT et de modifier ses règles d'allocation des emplacements disponibles afin de permettre aux transporteurs d'adresser à tout moment des demandes d'accès. Le 13 novembre 2017, la SAGEB a notifié à l'Autorité de nouvelles règles d'accès conformes à la décision susmentionnée et a, en parallèle, fait appel de cette décision devant la Cour d'appel de Paris.

Le 4 décembre 2017, constatant que la SAGEB avait modifié les règles d'accès au pôle multimodal conformément à la décision de règlement de différend précitée, l'Autorité a clôturé l'instruction de la procédure en manquement (décision n°2017-129). Toutefois, dans sa décision, l'Autorité rappelle qu'elle veillera au respect par la SAGEB des dispositions de sa décision du 4 octobre 2017 qui encadre les règles tarifaires et la procédure d'allocation des capacités dans les gares routières et qu'en cas de méconnaissance de ces dispositions, une nouvelle procédure en manquement sera engagée par l'Autorité.

6.3. Données sur les aménagements fréquentés

6.3.1. Le registre public des gares routières et autres aménagements routiers

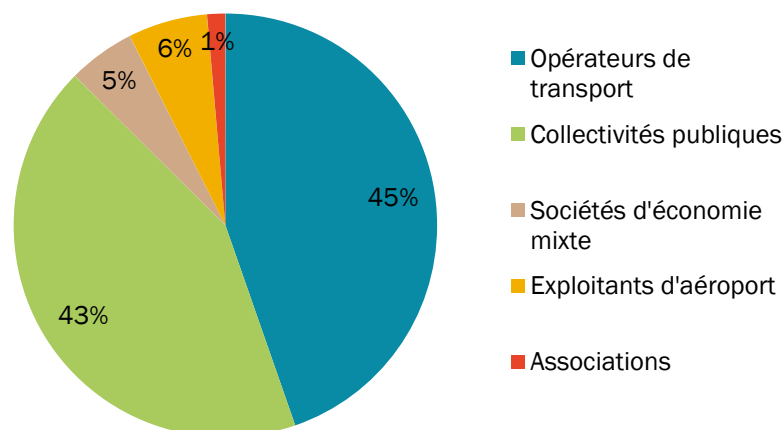
Au 31 décembre 2017, le registre public tenu par l'Autorité comptait 215 aménagements de transport routier déclarés par leurs exploitants, contre 186 à la fin de l'année précédente. D'une façon générale, cette augmentation ne provient pas de la déclaration d'aménagements nouvellement créés, mais d'une meilleure prise de conscience par les exploitants des obligations qui leur incombent, notamment grâce au travail de pédagogie et d'accompagnement réalisé par les services de l'Autorité.

Par exemple, la décision n° 2017-116 précitée a permis de préciser la définition du terme exploitant. L'exploitant y est défini comme « *l'unique personne physique ou morale qui exerce la responsabilité de décisionnaire final pour délivrer les autorisations d'accès à cet aménagement au bénéfice d'entreprises de transport et définir le montant des tarifs qui y sont pratiqués* »⁴⁶. Cette définition offrant un cadre précis pour définir les entités responsables de la déclaration des aménagements au registre a permis aux entités concernées de prendre conscience de leurs obligations et de se mettre en conformité avec les décisions de l'Autorité. On peut citer en exemple, le cas de l'agglomération d'Aix-Marseille, qui a ainsi pu mettre à jour les déclarations initialement déposées par des gestionnaires délégués.

S'agissant des caractéristiques des différents exploitants, celles-ci ne sont pas significativement différentes de celles relevées en 2016. Ainsi, les opérateurs de transport (45 % en 2017 et 48 % en 2016) et les collectivités territoriales (43 % en 2017 et 39 % en 2016) représentent toujours la très grande majorité des exploitants des aménagements déclarés au registre aux côtés des exploitants d'aéroport (6 % en 2017), des sociétés d'économie mixte (5 %) et des quelques associations (1 %).

⁴⁶ Voir point 8 de ladite décision.

Figure 49 – Répartition des aménagements déclarés par type d'exploitant



S'agissant de la typologie des aménagements déclarés au registre, comme évoqué plus haut, la décision n° 2017-125 précitée a permis de définir les termes suivants :

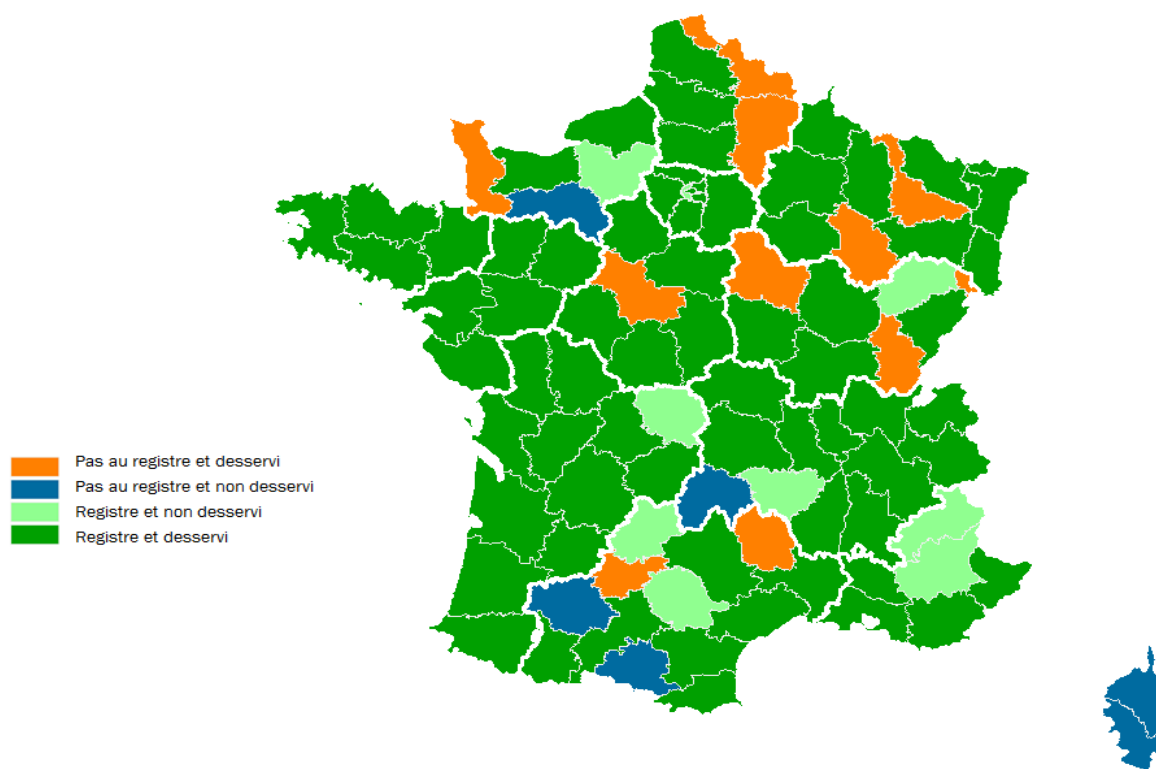
- une gare routière est un aménagement situé hors voirie et équipé d'un bâtiment d'accueil ouvert au public ;
- une halte routière est un aménagement situé hors voirie et non équipé d'un bâtiment d'accueil ouvert au public ;
- un aménagement sur parc de stationnement est un aménagement situé dans un espace ou un bâtiment dont la fonction première est le stationnement des véhicules et à titre accessoire la prise en charge et la dépose de passagers des services de transport routier ;
- un pôle d'échange multimodal est un aménagement de transport ayant pour fonction de permettre aux usagers des services de transport d'un mode donné d'emprunter un autre mode de transport.

En l'état actuel des informations déclarées par les exploitants, 79 % des aménagements sont définis comme étant des gares routières, 14 % comme étant des haltes routières et seulement 7 % comme des parcs de stationnement. Ces premiers chiffres confirment les observations faites lors du rapport annuel précédent et montrent que les aménagements déclarés sont situés essentiellement hors-voirie (97 % des aménagements déclarés avaient été identifiés comme étant hors-voirie en 2016).

S'agissant de la répartition géographique des aménagements déclarés au registre, notons que les aménagements déclarés au registre sont tous situés en France métropolitaine continentale mais sont inégalement répartis sur le territoire. Ainsi, seuls 79 départements abritent au moins un aménagement de transport routier déclaré au registre. De même, sur les 94 préfectures de France métropolitaine continentale, seules 65 abritent au moins un tel aménagement.

Par ailleurs, s'agissant de la situation centrale ou périphérique des aménagements déclarés ou de leur proximité à d'autres infrastructures de transport, il ressort de l'analyse du registre que la très grande majorité des aménagements déclarés sont situés en centre-ville (77 %), à proximité d'un arrêt de transport en commun urbain (88 %) et à proximité d'un service ferroviaire ou aérien (74 % des aménagements dont la déclaration a été mise à jour).

Figure 50 – Aménagements déclarés au registre par département de France métropolitaine

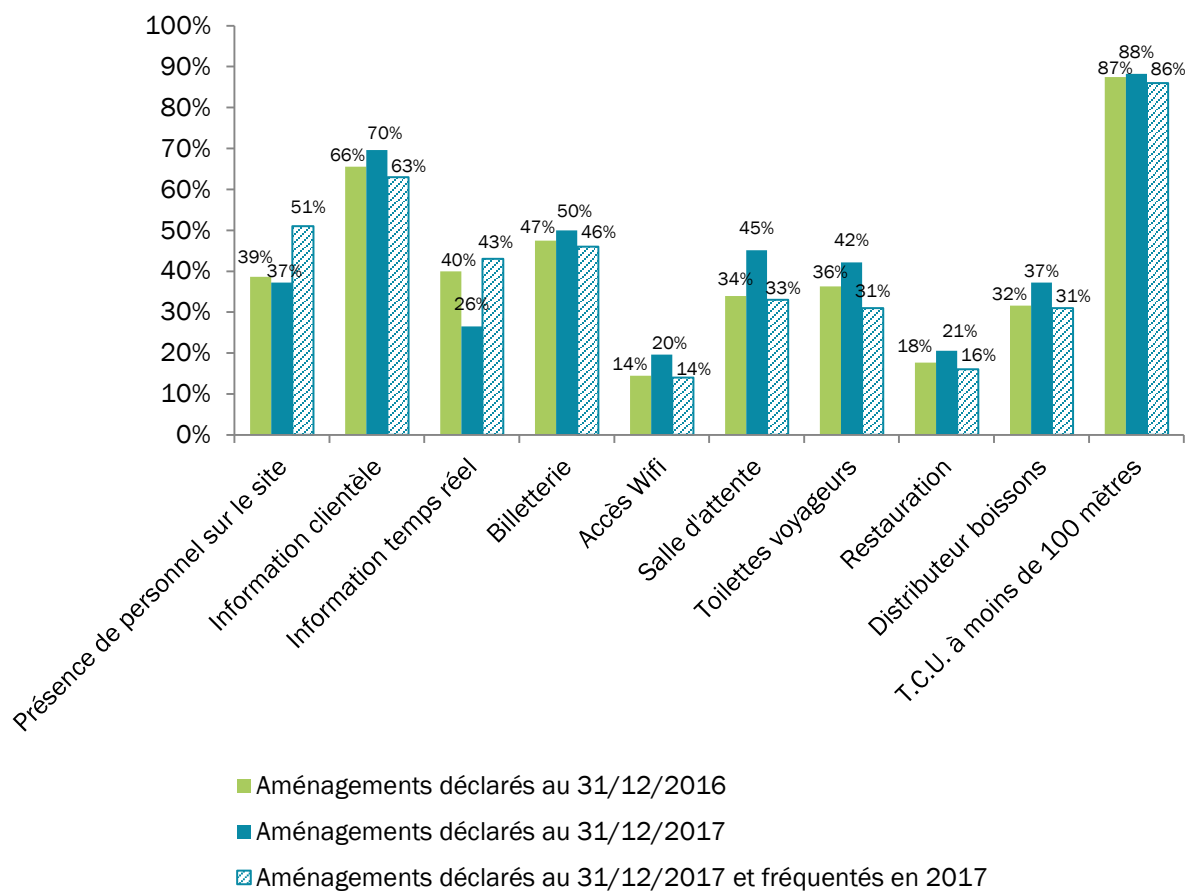


6.3.2. Les services offerts dans les aménagements déclarés au registre

Les aménagements déclarés pour la première fois en 2017 ne modifient pas significativement les taux d'équipement et de services proposés au sein des aménagements déclarés en 2016, comme le montre le tableau suivant. Toutefois, il semble que les aménagements nouvellement déclarés sont globalement mieux équipés que les précédents puisque le taux d'équipement de l'ensemble des services présentés ci-dessous a augmenté entre le 31/12/2016 et le 31/12/2017, à l'exception de la présence de personnel sur le site (-2 pp) et l'information en temps réel qui chute de façon importante (-14 pp).

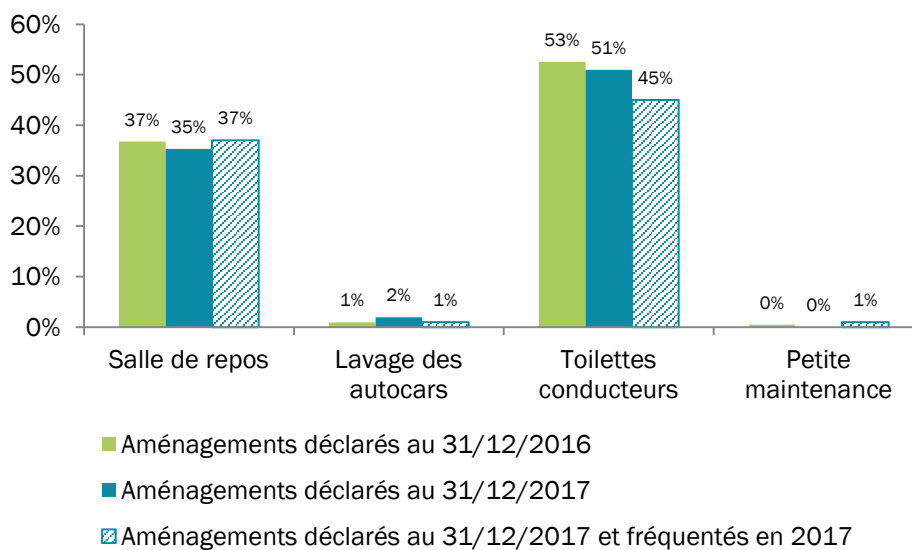
La qualité d'accueil des voyageurs au sein des aménagements est une question qui alimente régulièrement les discussions qui entourent le transport routier de voyageurs. Par exemple, la société Flixbus a largement communiqué sur différentes études sur la qualité des aménagements desservis perçue par ses passagers. L'Autorité pour sa part, s'est également intéressée à ce sujet à travers une étude plus globale sur les voyageurs de transports routiers (cf. partie 6.4).

Figure 51 – Services offerts aux voyageurs dans les aménagements déclarés au registre



Concernant les services offerts aux opérateurs, aucune évolution notable n'est à noter par rapport à 2016 comme le montre le tableau suivant.

Figure 52 – Services offerts aux opérateurs dans les aménagements déclarés au registre



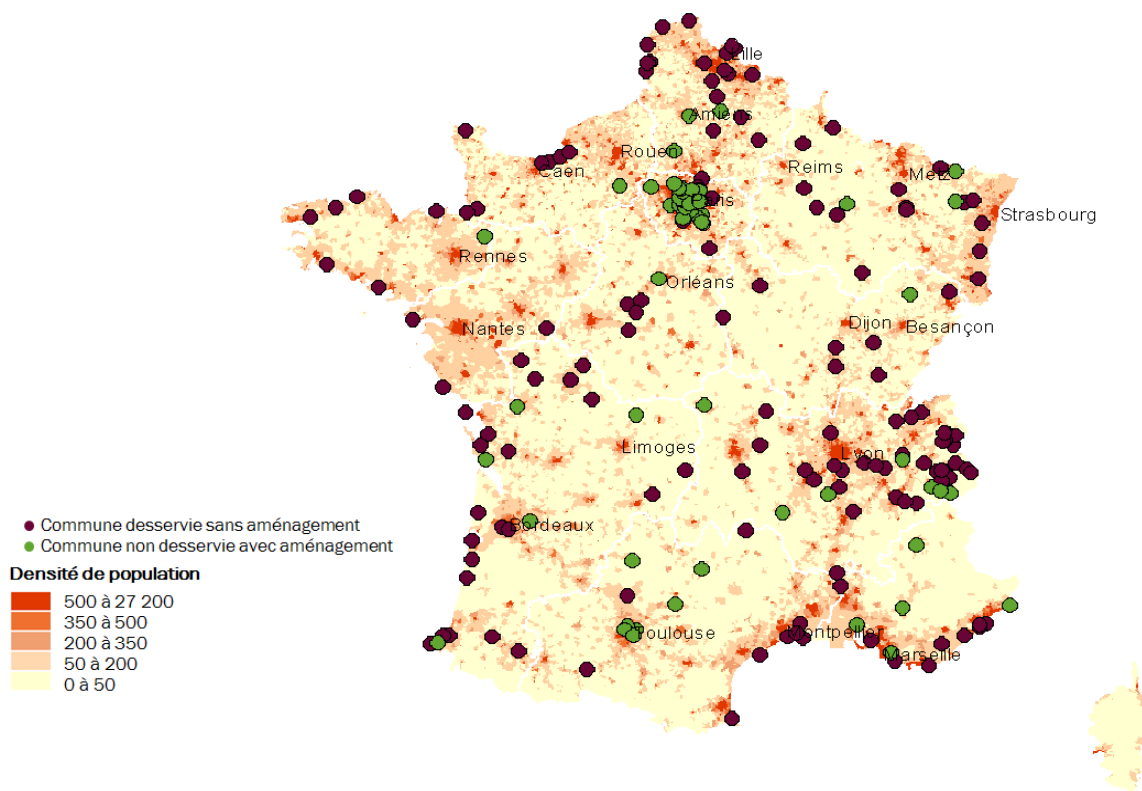
6.3.3. Les aménagements desservis

Au quatrième trimestre 2017, les services librement organisés desservait 347 aménagements routiers parmi lesquels ne figurent que 102 aménagements déclarés au registre au 31 décembre 2017.

Ainsi, moins d'un tiers (29 %) des aménagements desservis par des services librement organisés sont déclarés au registre. Au demeurant, plus de la moitié (52 %) des aménagements déclarés n'ont pas encore été desservis par des services librement organisés. Cette faible représentation, en nombre, des aménagements déclarés par les aménagements desservis par les SLO au quatrième trimestre 2017 doit toutefois être relativisée dans la mesure où ces 102 aménagements représentent 55% des mouvements d'autocars enregistrés en 2017 et 68 % des montées-descentes.

S'agissant de la répartition géographique des 347 aménagements routiers desservis par les services librement organisés au quatrième trimestre 2017, ceux-ci sont situés dans 215 communes différentes dont 147 n'abritent aucun aménagement déclaré au registre. Ces dessertes hors aménagements déclarés ne concernent pas que de petites communes, puisque 15 des 29 préfectures n'abritant aucun aménagement déclaré ont été desservies par des services librement organisés au quatrième trimestre 2017.

Figure 53 – Communes desservies par les SLO mais n'abritant pas d'aménagement déclaré au registre au 31 décembre 2017 (en violet) et communes non desservies par des SLO mais abritant au moins un aménagement déclaré (en vert)



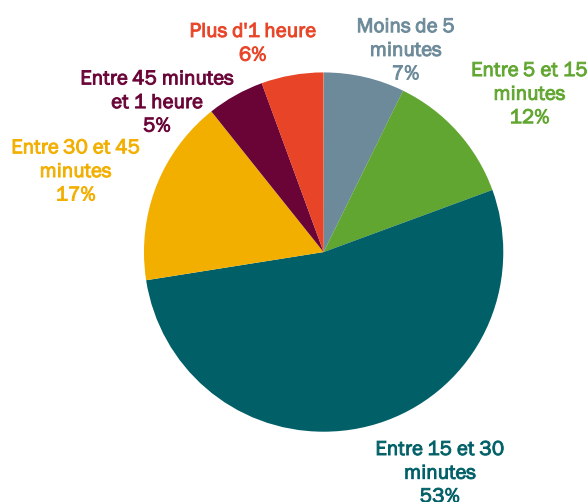
6.4. Sur le comportement des passagers aux points d'arrêt desservis par les SLO en 2017

L'enquête réalisée par l'Arafer auprès des passagers des SLO⁴⁷ (voir section 1.2.1) a permis d'obtenir des éléments d'information sur le comportement des voyageurs dans les aménagements de transport routier desservis par les SLO.

6.4.1. Durant l'attente au sein des aménagements de transport routier

Il ressort de cette enquête que le temps d'attente des voyageurs est de 20 minutes en moyenne, ce qui représente environ 7 % du temps de trajet total⁴⁸ et peut donc être considéré comme relativement court. Cependant, comme le montre le graphique suivant, si seuls 28 % de ces voyageurs attendent le départ de leur autocar plus de 30 minutes, ils sont moins de 20 % à l'attendre moins de 15 minutes.

Figure 54 : Répartition du temps d'attente



Ainsi, une très grande majorité des voyageurs patientent plus d'un quart d'heure au point d'arrêt de leur autocar avant le départ. Or, un temps d'attente d'une durée d'au moins 15 minutes semble suffisant pour apprécier la disponibilité de certains services (comme les toilettes ou des sièges) ou en regretter l'absence. Dès lors, les services à la disposition des voyageurs au sein des aménagements routiers et qui y déterminent leurs conditions d'attente, peuvent être considérés comme un facteur non négligeable pour la qualité de l'expérience voyageur vécue par les usagers des SLO et, partant, pour la qualité de service qu'ils perçoivent.

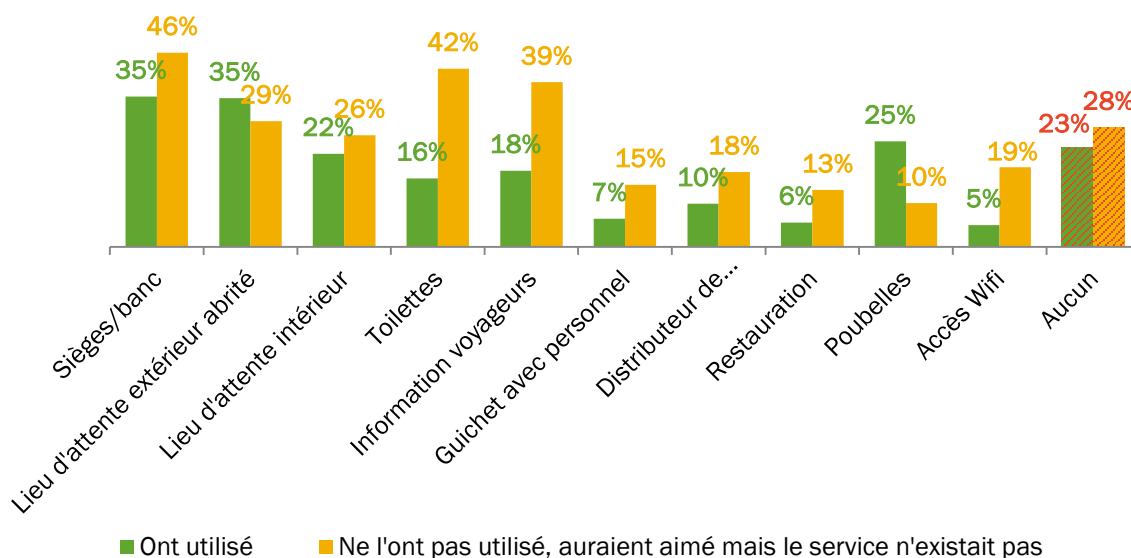
Comme le montre le graphique suivant, les services les plus utilisés par les voyageurs sont les sièges mis à leur disposition pour patienter (35 %), les lieux d'attente extérieurs abrités (35 %), les poubelles (25 %), les lieux d'attente intérieurs (22 %), les services d'informations voyageurs (18 %) et les toilettes (16 %). Notons également que 23 % de voyageurs ont déclaré n'avoir utilisé, durant leur attente, aucun des services énumérés.

Soulignons toutefois que ces taux de réponse ne reflètent pas nécessairement les choix délibérés des voyageurs, mais peuvent également résulter des contraintes imposées par l'absence de certains services au sein de l'aménagement routier fréquenté. Par exemple, comme l'indique également le graphique suivant, parmi les voyageurs ne s'étant pas assis durant leur attente, 46 % auraient souhaité le faire, mais n'ont eu à leur disposition ni siège ni banc. De même, 42 % des voyageurs n'ayant pas utilisé les toilettes durant leur attente auraient souhaité pouvoir le faire. En outre, 39 % des voyageurs n'ayant pas pu bénéficier d'un service d'information voyageurs au point d'arrêt de leur autocar auraient souhaité en disposer.

⁴⁷ Cette enquête est disponible à l'adresse suivante : <http://www.arafer.fr/wp-content/uploads/2018/01/enquete-2017-mobilite-des-voyageurs-en-autocar-slo-arafer-1.pdf>.

⁴⁸ Temps de trajet total= Temps de pré/post-acheminement + Temps d'attente au point d'arrêt + Temps de trajet.

Figure 55 : Services utilisés par les usagers des SLO durant leur attente



Note de lecture : 23 % des voyageurs ont déclaré n'avoir utilisé, durant leur attente au point d'arrêt, aucun des services énumérés. De plus, 28 % des voyageurs n'ayant utilisé, durant leur attente au point d'arrêt, aucun des services énumérés déclarent que ce service leur a manqué.

Ainsi, il apparaît que si les services les plus utilisés par les voyageurs interrogés correspondent le plus souvent à des services basiques offerts au sein des aménagements routiers desservis par ces autocars, la disponibilité de ces mêmes services fait pourtant défaut pour une part importante des voyageurs. Cela suggère qu'un nombre important d'aménagements de transport routier desservis par les SLO ne proposent pas aux voyageurs les services basiques dont ceux-ci souhaiteraient pouvoir bénéficier durant leur attente (sièges, abris, information voyageurs, toilettes).

Notons également qu'avec des pourcentages d'utilisation inférieurs à 10 %, les services plus élaborés tels que la présence de guichets avec du personnel, les services de restauration ou encore l'accès à un réseau Wifi semblent revêtir un caractère plus accessoire puisque leur disponibilité au sein des aménagements routiers fait défaut aux voyageurs dans de relativement moindres proportions. Par exemple, alors que seulement 7 % des voyageurs déclarent s'être adressés à un guichet, seuls 15 % d'entre eux n'ayant pu le faire déclarent avoir regretté l'absence de guichets avec du personnel. De même, alors que seulement 5 % des voyageurs déclarent avoir profité d'un accès Wifi au sein des aménagements routiers desservis par les autocars, seuls 19 % d'entre eux n'ayant pu accéder à ce service en ont regretté l'absence.

En tout état de cause, les services proposés aux voyageurs au sein des aménagements routiers y affectent leurs conditions d'attente. Ces services influent donc sur la satisfaction des voyageurs relative aux points d'arrêt desservis par leurs autocars, mais celle-ci dépend également de l'expérience voyageur vécue avant et après l'arrivée à ces points d'arrêt.

6.4.2. Sur la satisfaction des voyageurs relative aux aménagements de transport routier

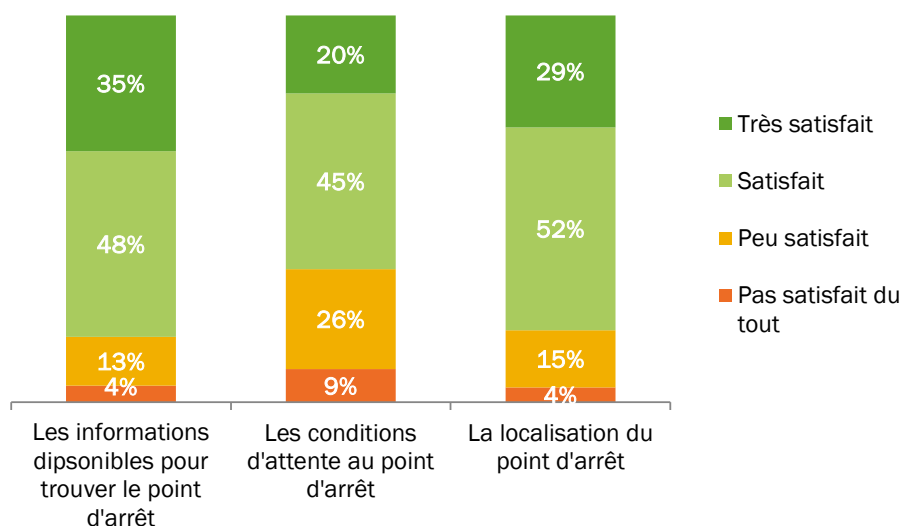
La satisfaction d'un voyageur relative à un aménagement de transport routier dépend non seulement de la qualité des conditions d'attente qu'il perçoit au sein de cet aménagement, mais également de la qualité de l'expérience voyageur qui s'ouvre avec le trajet préacheminement, le conduisant de son lieu de départ à ce point d'arrêt, et s'achève avec le trajet post-acheminement, le conduisant de ce point d'arrêt à sa destination finale. Ainsi, outre les conditions d'attente aux points d'arrêt desservis par les SLO, leurs localisations et les informations disponibles pour trouver ces points d'arrêts, qui déterminent leur plus ou moins bonne accessibilité, peuvent aussi affecter le niveau de satisfaction des voyageurs relatif aux points d'arrêt desservis par leurs autocars.

De manière générale, les voyageurs sondés sont plutôt satisfaits de la localisation du point d'arrêt desservi par leur autocar et des informations disponibles pour trouver ce point d'arrêt. En effet, comme le montre le graphique ci-dessous, seuls 19 % des voyageurs interrogés se disent peu satisfaits (15 %) ou pas du tout satisfaits (4 %) de la localisation du point d'arrêt de leur autocar.

De même, seulement 17 % des sondés se déclarent peu satisfaits (13 %) ou pas du tout satisfaits (4 %) des informations disponibles pour trouver le point d'arrêt de leur autocar.

En revanche, les conditions d'attente au point d'arrêt font l'objet d'une certaine insatisfaction pour une plus grande part des voyageurs interrogés (35 %). Comme évoqué plus haut, ces conditions d'attente dépendent fortement de la qualité des services proposés aux voyageurs au sein des aménagements desservis par les SLO. L'insatisfaction de plus d'un voyageur sur trois sur ses conditions d'attente semble par conséquent pouvoir s'expliquer par l'absence de services basiques dont les voyageurs souhaiteraient pouvoir bénéficier durant leur attente (sièges, abris, information voyageurs, toilettes) au sein des aménagements routiers fréquentés par un nombre important des sondés.

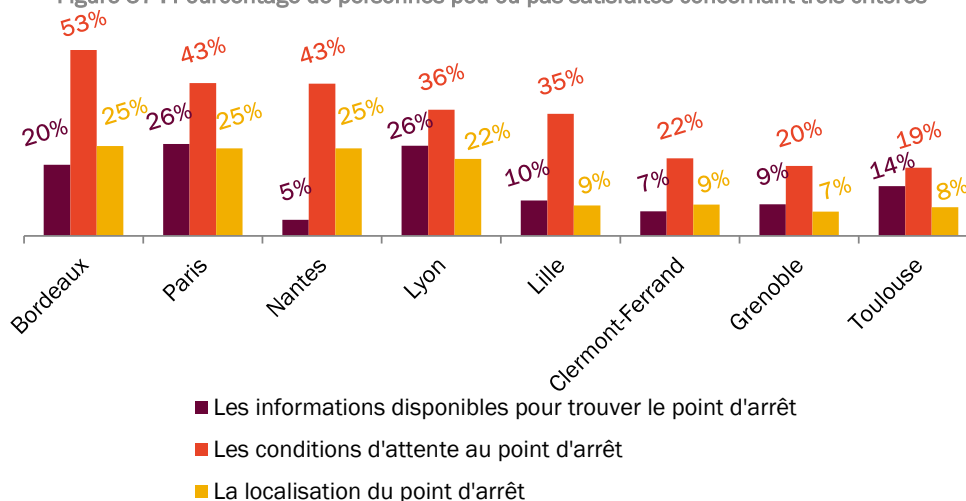
Figure 56 : Degré de satisfaction relatif à divers critères



Le niveau de satisfaction relatif à un point d'arrêt quant à sa localisation dans l'espace urbain, les informations disponibles pour le trouver ou la qualité des conditions d'attente perçue par les voyageurs est davantage la conséquence de choix de politiques publiques plutôt que de choix ou de décisions pris par les opérateurs SLO desservant ce point d'arrêt lorsque celui-ci est un aménagement routier public. En effet, l'implantation des gares routières et la localisation des aménagements routiers susceptibles d'accueillir des SLO résultent le plus souvent de décisions prises par les autorités publiques compétentes en matière d'organisation des transports. De même, les informations disponibles pour trouver ces aménagements, comme leur identification dans l'espace urbain au moyen d'une signalétique verticale, dépendent également en partie de ces autorités publiques. Enfin, les services à disposition des voyageurs au sein d'un aménagement et qui y déterminent la qualité de leurs conditions d'attente résultent le plus souvent des décisions de l'exploitant de cet aménagement. A ce titre, il est donc intéressant de comparer la satisfaction des voyageurs dans différentes villes.

De façon générale, les aménagements des grandes villes telles que Paris, Lyon, Nantes, Lille ou Bordeaux ne semblent pas offrir de meilleures conditions d'attente aux voyageurs que ceux de villes de taille plus modeste telles que Clermont-Ferrand ou Grenoble, comme le montre la figure suivante.

Figure 57 : Pourcentage de personnes peu ou pas satisfaites concernant trois critères



Ainsi, par exemple, plus de la moitié (53 %) des voyageurs interrogés déclarent ne pas être satisfaits des conditions d'attente au sein de l'aménagement routier fréquenté à Bordeaux, alors que ce taux d'insatisfaction s'élève à 20 % pour une ville comme Grenoble.

6.5. Zooms sur quatre des villes plus desservies par les SLO (Paris, Marseille, Lyon, Nantes)

Le développement des services réguliers de transport routier de voyageurs par autocar librement organisés a donné lieu à l'émergence d'une problématique nouvelle pour les exploitants de gares routières et autres aménagements de transport routier : l'accueil de ces services et de leurs passagers. Si cette problématique s'inscrit au chapitre de toute politique urbaine, chaque territoire lui apporte des solutions particulières, en fonction de son organisation et de ses spécificités. Dès lors, les modalités d'organisation et d'exploitation des aménagements routiers susceptibles d'accueillir des SLO présentent une très grande diversité.

Il est ainsi proposé ci-après une courte analyse descriptive de la situation de quatre villes parmi les plus desservies par les SLO en 2017 visant à illustrer la diversité des situations rencontrées, sans toutefois chercher à analyser cette diversité de manière exhaustive.

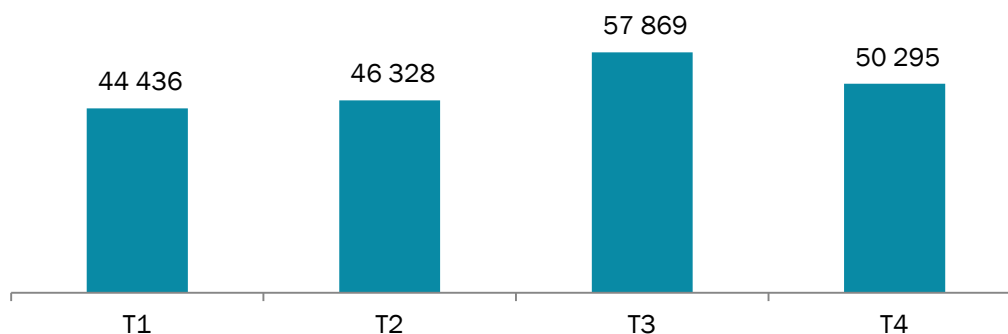
A Paris, l'exploitation des aménagements routiers peut être qualifiée de mixte : deux des quatre principales gares routières sont exploitées de façon privative par deux opérateurs SLO qui les utilisent essentiellement pour leurs propres services, alors que les deux autres, représentant la principale alternative pour les autres opérateurs de transport, sont exploitées par la Mairie de Paris. A Marseille, c'est la Métropole qui exploite la principale gare routière concentrant l'essentiel des mouvements de SLO. A Lyon, la situation est plus complexe puisque chacun des trois principaux aménagements de transport routier accessibles aux SLO est exploité par une entité différente (un syndicat mixte, SNCF Gares & Connexions et SNCF Mobilités). Enfin, à Nantes, les deux aménagements routiers accessibles aux SLO sont exploités par l'agglomération qui a choisi d'en affecter un aux services internationaux et l'autre aux services domestiques.

En 2018, l'Autorité réalisera une étude approfondie sur les aménagements de transport routier, afin de fournir à toutes les parties prenantes du secteur du transport routier de voyageurs un état des lieux de l'ensemble des aménagements susceptibles d'accueillir des SLO et proposera des orientations pour améliorer la qualité de service au sein de ces aménagements.

6.5.1. Paris

Paris et sa région ont accueilli en 2017 non moins de 3,9 millions de voyageurs transportés par des services librement organisés pour un total de 199 000 mouvements d'autocars au sein de quelque 12 aménagements de transport routier (incluant les aménagements routiers des aéroports parisiens d'Orly et de Roissy Charles-de-Gaulle, ainsi que les aménagements situés dans les banlieues limitrophes comme La Défense ou Gallieni).

Figure 58 : Nombre de mouvements d'autocars de services librement organisés accueillis dans les aménagements routiers parisiens (en milliers)



S'agissant de la situation dans Paris intra-muros, l'arrêté n° 2016 P 0211 du 5 janvier 2017 du Préfet de Police de Paris réglementant la circulation, l'arrêt et le stationnement des autocars à Paris est venu limiter le nombre d'aménagements routiers publics destinés à l'accueil des services librement organisés aux deux seuls aménagements exploités par la Mairie de Paris, à savoir, la gare routière de la Porte Maillot, sise boulevard Pershing dans le XVII^{ème} arrondissement (10 emplacements), et la gare routière de Bercy, sise quai de Bercy dans le XII^{ème} arrondissement (40 emplacements). La gare routière de Bercy SNCF, sise 48 boulevard de Bercy dans le XII^{ème} arrondissement (6 emplacements), et attenante à la gare ferroviaire de Bercy est exploitée par le transporteur Ouibus qui en a fait un usage exclusif.

Ainsi, point focal de toutes les liaisons radiales, Paris ne comptait cependant que trois aménagements de transport routier pour accueillir tous les SLO début 2017. Par la suite, en raison des risques pour la sécurité des usagers que représentait le nombre trop important de mouvements de SLO et en prévision des travaux de réaménagement de la gare de la Porte Maillot prévus en 2018, la Mairie de Paris a réduit la capacité d'accueil des SLO au sein de cet aménagement, contraignant ainsi certains opérateurs de services librement organisés présents sur ce site à se rabattre, à compter du 29 juin 2017, sur la gare routière de Bercy, dont la dénomination a été précisée en Bercy Seine ce même mois pour éviter la confusion avec la gare de Bercy SNCF exploitée par Ouibus.

Outre la ligne conventionnée assurant la liaison entre Paris et l'aéroport Beauvais-Tillé organisée par le SMABT qui a été maintenue à la gare routière de Porte Maillot, seules quelques lignes de SLO desservant l'ouest ont été conservées dans cet aménagement durant la saison estivale, avant d'être également transférées à Bercy Seine en septembre 2017.

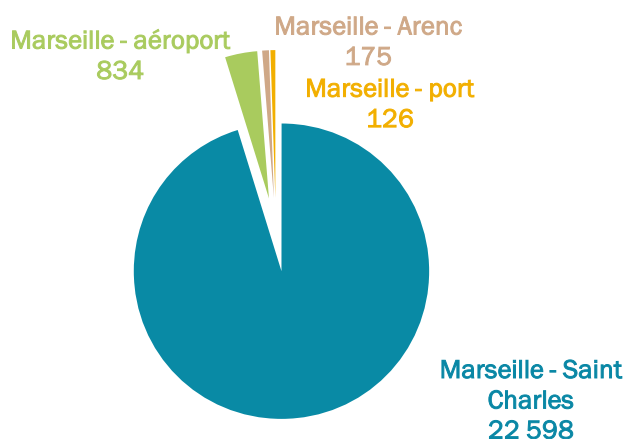
Des travaux d'amélioration de l'accueil des voyageurs ont été réalisés à Bercy Seine pour faire face à l'afflux de voyageurs à partir de juin 2017. Ces travaux qui portent notamment sur la modernisation des sanitaires, l'amélioration de la circulation d'accès, l'aménagement intérieur pour les personnes à mobilité réduite, la signalétique et l'affichage dynamique devraient ainsi contribuer à améliorer les conditions d'attente des voyageurs au sein de cette gare routière.

En outre, dans l'optique d'améliorer l'accessibilité de cette gare aux voyageurs, d'autres travaux sont prévus courant 2018 et 2019, notamment la reprise de la circulation d'accès à travers le jardin de Bercy ainsi que la reprise de la signalétique d'accès à partir de la nouvelle sortie de la ligne de métro M14 à Bercy.

6.5.2. Marseille

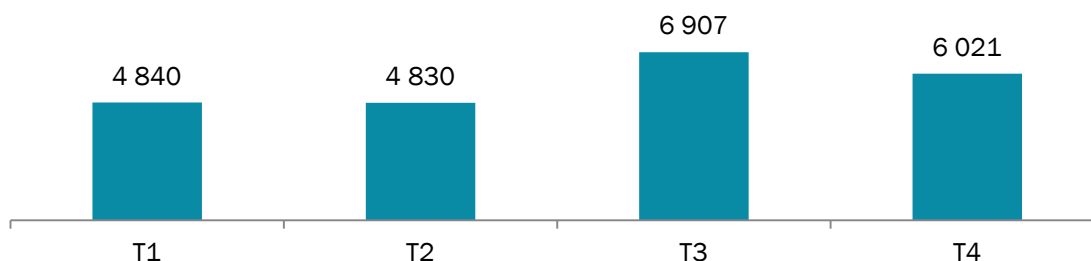
Quatre aménagements ont été utilisés par les SLO à Marseille en 2017 pour un total de 467 000 voyageurs et 24 000 mouvements accueillis sur le territoire de la commune. Le principal est la gare routière Saint-Charles, située à proximité immédiate de la gare ferroviaire du même nom. Un arrêt a été également desservi au premier trimestre par FlixBus à proximité de la gare TER d'Arenc-Euroméditerranée et de l'arrêt de tramway Arenc-Le Silo dans le deuxième arrondissement, avant d'être abandonné à partir du deuxième trimestre. A partir du troisième trimestre, des dessertes ont également été organisées à partir du port de Marseille (Ouibus) et de son aéroport (Ouibus et FlixBus).

Figure 59 – Mouvements à Marseille en 2017. La gare Saint-Charles tient une place prépondérante



La gare routière de Marseille Saint-Charles, exploitée par la Métropole Aix-Marseille Provence, figure au registre tenu par l'Autorité depuis le 15 mars 2017. Elle a accueilli en 2017 près de 23 000 mouvements de services librement organisés et 466 000 passagers de ces services (soit 20 voyageurs par véhicule en moyenne). Selon les règles d'accès notifiées à l'Autorité par l'exploitant, sur les 510 touchers de quais enregistrés chaque jour, 63 concernent ainsi les services librement organisés. La fréquentation de ces services est saisonnière avec une desserte plus importante en été.

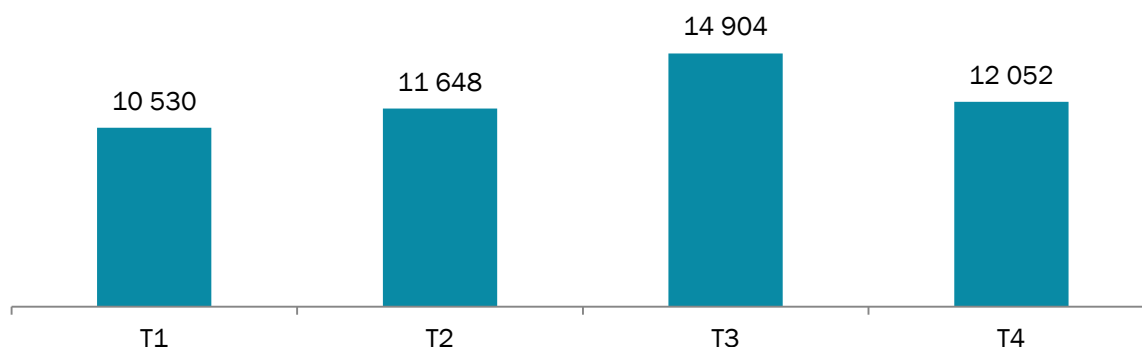
Figure 60 – Nombre de mouvements d'autocars de services librement organisés à la gare Saint-Charles en 2017
La fréquentation est plus importante au T3 (juillet à septembre)



6.5.3. Lyon

En 2017, la ville de Lyon est desservie par les trois principaux opérateurs de services librement organisés, pour un total de 1 245 000 voyageurs et 49 000 mouvements. Trois aménagements de transport routier permettent la desserte de la ville de Lyon, un aménagement à proximité immédiate de la gare ferroviaire Lyon Part-Dieu et deux aménagements à proximité de la gare ferroviaire Lyon Perrache. S'agissant de la gare routière Lyon Part-Dieu, elle était exploitée par SNCF Mobilités par délégation de la Métropole de Lyon. S'agissant des aménagements à proximité de la gare ferroviaire Lyon Perrache, l'un est exploité par le Sytral⁴⁹ (ci-après « gare Perrache Sytral ») et l'autre par SNCF Gares & Connexions (ci-après « gare Perrache G&C »).

Figure 61 – Nombre de mouvements d'autocars de services librement organisés accueillis dans les aménagements routiers lyonnais



Début 2017, la gare routière Part-Dieu était accessible à tout type d'opérateur (SLO, SC et occasionnels) et a été desservie par Flixbus et Ouibus. En octobre 2017, date de la fin de délégation de gestion de la gare routière Part-Dieu à SNCF Mobilités, des travaux de réaménagement ont été engagés par la Métropole de Lyon. Durant les travaux, les SLO ont été transférés à la gare Perrache Sytral avec l'accord du Sytral. La gare routière Part-Dieu ne reste accessible durant les travaux qu'aux services conventionnés et occasionnels.

La gare Perrache Sytral est composée de 18 quais (9 quai côté Est et 9 quais côté Ouest). En vertu d'une convention d'utilisation conclue entre le Sytral et Eurolines, les quais côté Ouest sont réservés à Eurolines, tandis que les quais côté Est étaient initialement réservés aux services conventionnés. L'accès aux quais côté Est a été élargi aux SLO, en l'occurrence Flixbus et Ouibus, avec le début des travaux à la gare Part-Dieu.

La gare Perrache G&C est composée de 2 quais. Cet aménagement est accessible à tout type de services mais a été desservi uniquement par Ouibus durant le premier trimestre 2017. Ouibus dessert depuis la gare Perrache Sytral.

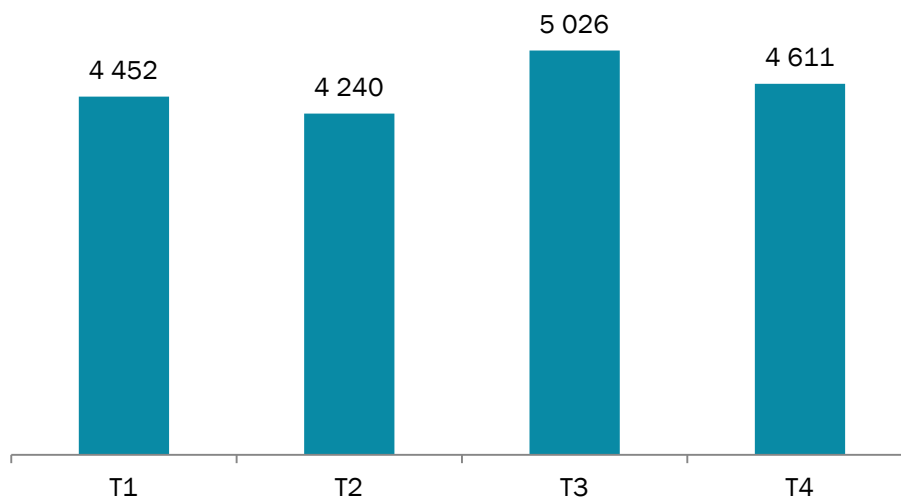
Les travaux à la gare routière Part-Dieu ont ainsi profondément affecté les dessertes. Alors que chaque opérateur desservait principalement un aménagement différent au début de 2017 (Ouibus desservait la gare Perrache G&C, Eurolines la gare Perrache Sytral et Flixbus la gare Part-Dieu), les 3 opérateurs desservent la gare Perrache Sytral à la fin de 2017.

⁴⁹ SYTRAL : Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise, autorité organisatrice de transports de la métropole de Lyon et du département du Rhône

6.5.4. Nantes

Deux aménagements d'accueil de transport routier de voyageurs sont disponibles à Nantes : le pôle d'échanges Haluchère-Batignolles en périphérie de la ville et la gare routière de l'allée Baco à proximité du centre-ville. Tous deux sont exploités par la métropole de Nantes qui a accueilli au sein de ces aménagements en 2017 près de 400 mille voyageurs de service librement organisé.

Figure 62 – Nombre de mouvements d'autocars de services librement organisés accueillis dans les aménagements routiers nantais



L'aménagement de Nantes Haluchère-Batignolles est un aménagement accessible gratuitement, mais avec réservation qui se situe à proximité immédiate de la gare ferroviaire Haluchère-Batignolles au nord-est de la ville et à près de 4 kilomètres du centre. Cet arrêt en périphérie permet un accès aisé au périphérique de Nantes et à l'autoroute A11. L'aménagement consiste en 5 arrêts le long de la chaussée avec deux abribus pour seules infrastructures destinées à l'attente des voyageurs, comme illustré par la figure suivante.

Si l'arrêt ne propose aucun service propre aux voyageurs des services de transport routier, ces derniers ont accès à un certain nombre de facilités présentes dans la gare ferroviaire. En effet, cet aménagement mis en service en 2012 (mais totalement opérationnel en 2014) est pensé comme un important pôle d'échange regroupant la ligne tram-train Nantes-Orléans à Châteaubriant, la ligne 1 du tramway et des services conventionnés routiers urbains et interurbains. Le coût total de ce projet étalé sur 8 ans était en 2014 de 72 millions d'euros TTC dont 52 millions financés par l'agglomération⁵⁰. En 2017, cet aménagement était fréquenté par les trois principales sociétés de transport librement organisé : Eurolines, Flixbus et Ouibus.

Pour ses services internationaux, la société Eurolines privilégie le second arrêt disponible à Nantes, la gare routière de l'allée Baco. Cet aménagement se situe proche du centre-ville et à proximité de la gare ferroviaire de Nantes, principale gare de l'agglomération. Si l'emplacement de cet aménagement est attractif pour les opérateurs de transport routier de voyageurs, Nantes Métropole précise qu'il n'est accessible qu'aux cars opérant des liaisons internationales, les autres services étant contraints de desservir l'arrêt de Nantes Haluchère-Batignolles.

⁵⁰ https://www.nantesmetropole.fr/medias/fichier/01270-thema-l1-l2-fr-web_1390560025900.pdf

Figure 63 – Capture d'écran Google Street View de l'arrêt « Pôle d'échanges Nantes Haluchère Batignolles » déclaré par la métropole de Nantes



En mettant en place un important pôle d'échange en périphérie de la ville et en refusant l'accès au centre-ville aux services librement organisés nationaux, la métropole de Nantes illustre ainsi sa volonté de décongestionner le centre-ville en privilégiant l'usage des transports en commun au cœur de l'agglomération.

CONCLUSION

Ce troisième rapport annuel sur le marché du transport routier par autocar et les gares routières fournit un éclairage sur le développement des services librement organisés et une évaluation de la complémentarité entre cette offre et les services interurbains routiers et ferroviaires, conventionnés ou non, sur l'année 2017.

Avec plus de 7 millions de voyageurs transportés en 2017, la fréquentation des services librement organisés a poursuivi la forte croissance constatée en 2016. Plus d'un million de ces déplacements n'auraient pas été effectués sans l'offre de mobilité proposée dans le cadre de la libéralisation du transport routier par autocar. Les presque 6 millions de déplacements restants auraient été réalisés essentiellement en train et en voiture individuelle ou partagée (covoiturage).

La demande reste marquée par d'importantes variations saisonnières, avec un pic en période estivale, plus propice à la mobilité, et un ralentissement en début et en fin d'année. Les liaisons ayant pour origine ou pour destination Paris ne représentent plus que la moitié de la fréquentation des services librement organisés, contre les trois quarts en 2015. En outre, près d'un quart des passagers ont voyagé sur des liaisons infrarégionales en 2017.

Le développement commercial des services librement organisés s'est poursuivi en 2017, avec une densification du réseau des villes desservies (+ 28 % par rapport à 2016) et une forte augmentation du nombre de liaisons commercialisées (+34%). Ce développement s'est accompagné, comme les années précédentes, d'une recherche d'optimisation par les opérateurs, se traduisant par de nettes évolutions de leurs offres d'un trimestre à l'autre, pour s'ajuster aux variations saisonnières et tenir compte des résultats commerciaux obtenus. Ainsi, seule la moitié des liaisons commercialisées en 2017, l'ont été au cours des quatre trimestres. Les opérateurs ont également su faire évoluer leur offre en fonction des pics hebdomadaires de demande, confirmant ainsi leur agilité dans la politique d'offre.

Cette rationalisation de l'offre a permis aux opérateurs de dégager un chiffre d'affaires pour des trajets réalisés en France de 26 % de plus qu'en 2016, et ainsi d'améliorer le taux de couverture de leurs coûts d'exploitation par les recettes, sans que cela ne suffise toutefois à atteindre l'équilibre financier en 2017. Néanmoins, le secteur a continué de créer des emplois (environ 260 ETP créés en 2017, contre 450 l'année précédente).

La structuration du marché autour des trois transporteurs principaux n'a pas empêché plusieurs opérateurs « locaux » de commercialiser des lignes se composant essentiellement de trajets de moins de 100 km, notamment des offres de type « navette » vers un aéroport ou une gare TGV. En particulier, la desserte de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry a suscité un vif intérêt chez les opérateurs de transport : cet aéroport qui n'était desservi en moyenne que 5 fois par jour en 2016 a enregistré 92 mouvements quotidiens en 2017.

S'agissant de l'offre de transport routier conventionné, le panorama 2017 est basé sur une collecte d'informations auprès des AOT compétentes en matière de transport interurbain qui ont, malgré des délais restreints, transmis leurs données d'offre à l'Autorité. Il ressort de ce panorama que l'offre de transport des services routiers conventionnés couvre un réseau cinq fois plus dense que le réseau ferroviaire national actuel. Cette offre conventionnée permet à 7 personnes sur 10 de bénéficier d'un service routier conventionné dans leur commune de résidence.

Pour être certaine d'obtenir un panorama exhaustif de l'offre conventionnée malgré le délai restreint, l'Autorité n'a pas souhaité complexifier la collecte d'informations auprès des AOT. Elle n'a donc pas demandé d'informations détaillées portant sur l'offre et la demande. Pour la prochaine édition de ce rapport, l'Autorité s'attachera à travailler en partenariat avec les régions pour obtenir un panorama plus complet de l'offre (en intégrant la notion de nombre de sièges offerts), mais également de la demande (notamment sur les liaisons opérées à la fois par un service librement organisé et par un service conventionné).

La comparaison multimodale entre les offres de transport des services ferroviaires (conventionnés et commerciaux), des services routiers (covoiturage ou autocars conventionnés), du transport aérien et des services librement organisés par autocar menée par l'Autorité, a révélé que moins d'un tiers des liaisons opérées par un service librement organisé commercialisées en 2017 sont également opérées

par un service conventionné (tous modes confondus). Il ressort toutefois de ces analyses que près de deux tiers des liaisons opérées par un service librement organisé possèdent des alternatives de transport non conventionné (tous modes confondus). Ainsi, plus de 9 voyageurs sur 10 ayant emprunté un service par autocar librement organisé en 2017 avaient également la possibilité de choisir un autre service commercial direct pour effectuer leur trajet.

S'agissant des missions de régulation du secteur imparties à l'Autorité, l'analyse des déclarations de liaisons inférieures à 100 km publiées par l'Autorité en 2017 suggère que les opérateurs de services de transport librement organisés cherchent à actionner au moins deux leviers de croissance différents : l'un consistant à commercialiser des liaisons à fort potentiel de recettes telles que la desserte aéroportuaire, l'autre consistant à améliorer le taux de remplissage de leurs autocars en insérant des liaisons de moins de 100 kilomètres dans leurs lignes longue distance.

Par ailleurs, la baisse du nombre de saisines de l'Autorité par les AOT pour avis sur les projets d'interdiction ou de limitation de services réguliers de transport par autocar sur des liaisons de moins de 100 kilomètres, déjà constatée en 2016, s'est poursuivie en 2017. L'instruction de ces saisines dont la moitié concerne des services conventionnés routiers, se fait désormais selon la méthodologie décrite dans les lignes directrices adoptées par l'Autorité le 24 mai 2017 (cf. décision n° 2017-046).

La procédure de déclaration mise en place par le législateur ne semble pas constituer un frein au développement du marché des liaisons de moins de 100 km. En effet, d'une part, le nombre de déclarations de ces liaisons par les opérateurs de services librement organisés a continué à progresser en 2017. D'autre part, dans une très grande majorité des cas, l'atteinte par ces services à l'équilibre économique des services conventionnés n'a pas été considérée comme substantielle par l'Autorité, conduisant cette dernière à rendre le plus souvent un avis défavorable aux projets d'interdiction ou de limitation formés par les AOT.

En rejetant sept recours pour excès de pouvoir et un référé suspension dirigés contre des avis de l'Autorité rendus sur des projets de décision de plusieurs exploitants d'une offre de transport conventionnée visant à interdire des services librement organisés, le Conseil d'Etat a confirmé la pertinence des analyses de l'Autorité pour évaluer le risque d'impact économique d'une liaison par autocar opérée par un service librement organisé sur un service de transport public.

S'agissant des aménagements de transport routier, l'année 2017 a permis d'améliorer la complétude du registre. L'Autorité s'est fixé pour objectif d'améliorer en 2018 non seulement la complétude mais également la qualité de ce registre. A cet égard, la décision n° 2017-125 adoptée le 4 décembre 2017 permettra d'étoffer le contenu du registre et de faciliter sa mise à jour, sous réserve du respect par les exploitants de leurs obligations.

Par ailleurs, l'Autorité a adopté, le 4 octobre 2017, la décision n° 2017-116 relative aux règles tarifaires, à la procédure d'allocation des capacités et à la comptabilité propre des aménagements de transport routier. Cette décision vise à garantir, pour tous les transporteurs, une allocation transparente et non-discriminatoire des capacités des gares routières, ainsi qu'une tarification raisonnable de leurs capacités, liée aux coûts supportés par leurs exploitants.

La publication en 2018, par les exploitants des aménagements de transport routier régulés, de règles d'accès conformes aux principes édictés par cette décision, facilitera la conception d'offres de transport par les opérateurs qui disposeront alors d'une information objective en la matière.

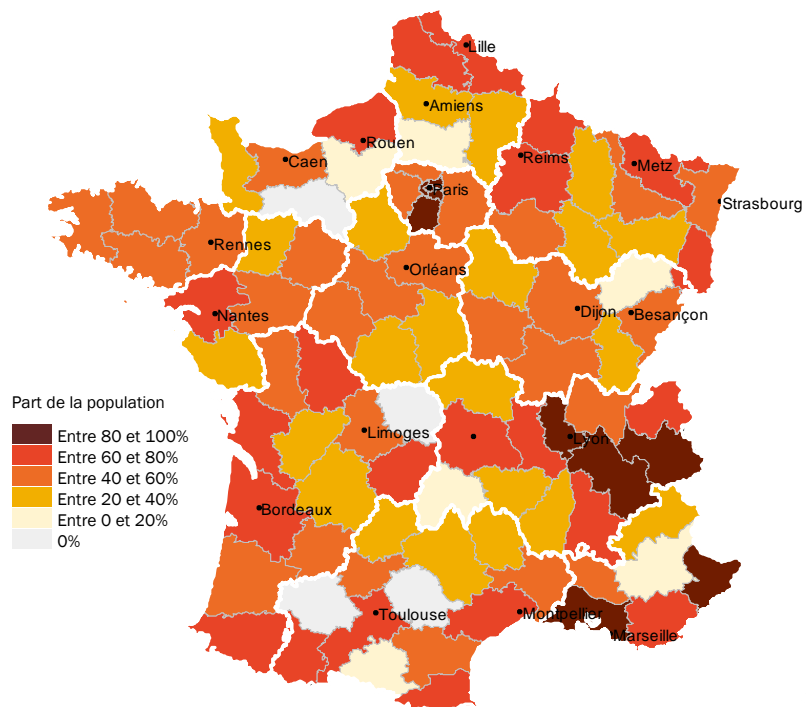
En 2018, l'Autorité décidera si nécessaire d'ouvrir des procédures en manquement à l'encontre des exploitants de gares routières qui ne respecteraient pas les décisions de portée réglementaire prises en la matière, comme elle l'a initié en 2017.

Enfin, grâce aux données collectées auprès des exploitants de gares routières en application de la décision n° 2017-126 du 4 décembre 2017, l'Autorité approfondira en 2018 sa connaissance de ses aménagements et pourra présenter une analyse plus précise de la diversité de leurs conditions de développement et d'exploitation et concourir ainsi à améliorer la qualité de service au sein de ces aménagements.

ANNEXE 1	77	ANNEXE 13	87
La couverture du territoire par les SLO		Caractéristiques des temps de trajets et des prix observés sur le Top 10 des liaisons	
ANNEXE 2	78	ANNEXE 14	88
Caractéristiques de l'offre de villes desservies par les services librement organisés		Méthodologie et dimensionnement de l'enquête	
ANNEXE 3	80	ANNEXE 15	89
Répartition des villes desservies en fonction du nombre de trimestres de commercialisation		Territoire desservi par (au moins) un autocar conventionné selon le type de service	
ANNEXE 4	81	ANNEXE 16	89
Évolution du nombre de villes desservies et taux de couverture		Part des communes desservies par une ligne routière conventionnée (nombre de villes desservies par un autocar régional sur le nombre de villes desservies par un autocar conventionné [TER + autocar régional])	
ANNEXE 5	82	ANNEXE 17	90
Cartographie des aéroports desservis en 2017 et des liaisons au départ/à destination de ces aéroports selon la nature de la liaison		Données relatives au transport routier conventionné	
ANNEXE 6	82	ANNEXE 18	92
Caractéristiques de l'offre de liaisons		Analyse intermodale Services librement organisés par autocar (SLO)/services de transport interurbain conventionnés/services commerciaux	
ANNEXE 7	83	ANNEXE 19	93
Évolution de l'offre de liaisons		Cartographie de l'analyse intermodale SLO/service conventionné	
ANNEXE 8	84	ANNEXE 20	94
Répartition des départs quotidiens par opérateur disposant d'un réseau national		Cartographie de l'analyse intermodale SLO/service commercial	
ANNEXE 9	85	ANNEXE 21	97
Liaisons dont la fréquence quotidienne est supérieure à 10 allers-retours quotidiens		Cartographie des liaisons uniquement opérées par les SLO	
ANNEXE 10	85	ANNEXE 22	98
Évolution trimestrielle de l'offre et de la demande		Méthodologie, données et hypothèses de l'estimation des transferts de voyageurs et de recettes des activités ferroviaires vers les SLO présentées dans la partie 4	
ANNEXE 11	86	ANNEXE 23	101
Évolution de la fréquentation quotidienne par type de liaisons et par Région		Fiches régionales	
ANNEXE 12	86		
Évolution des recettes (en euros) par passager aux 100km et par autocar-km (évolution T/T-1)			

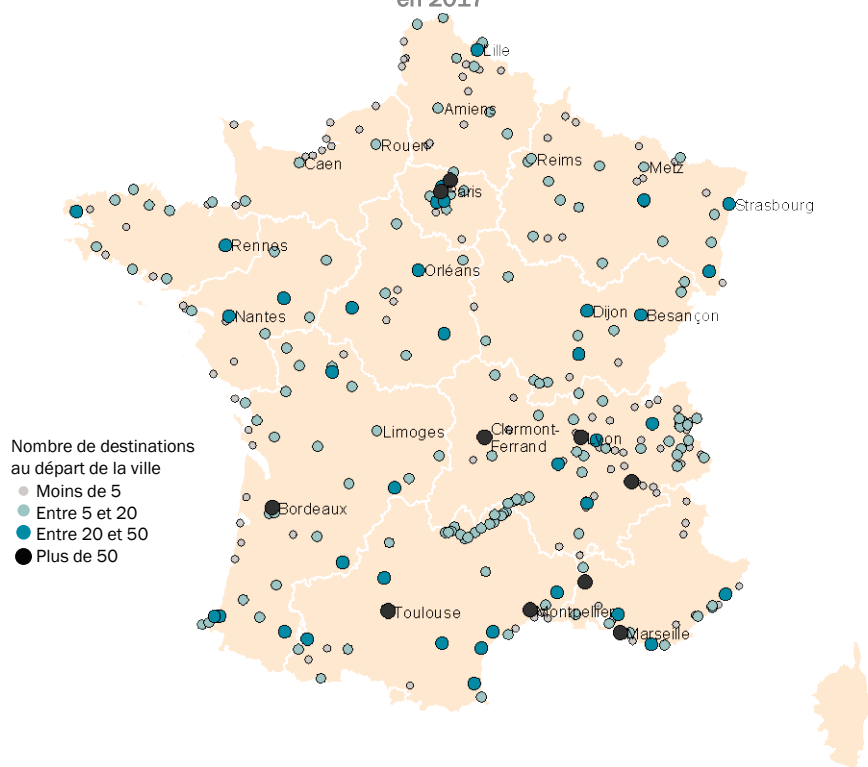
Annexe 1 – La couverture du territoire par les SLO

Annexe 1.1 - Part de la population⁵¹ résidant dans une commune située à moins de 10 km à vol d'oiseau d'un arrêt effectué par les services librement organisés



⁵¹ Source : Recensement de la population 2014, Insee

Annexe 1.2 – Nombre de destinations directes au départ de chacune des villes desservies en 2017

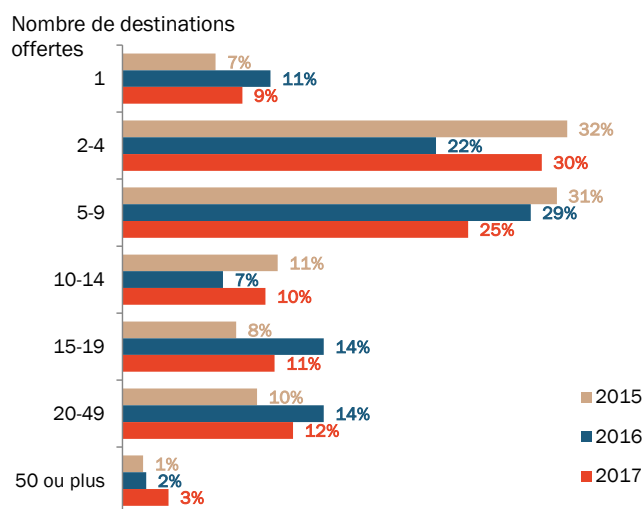


Annexe 2 – Caractéristiques de l’offre de villes desservies par les services librement organisés

Annexe 2.1 – Top 10 des villes desservies en nombre de destinations offertes en 2017

Nom ville	Nombre moyen de destinations différentes par an		Nombre moyen de trajets quotidiens en 2017
	2017	2016	
Paris	205	143	373
Lyon	113	106	134
Toulouse	65	51	65
Bordeaux	59	56	77
Marseille	58	44	61
Clermont-Ferrand	56	45	47
Roissy-en-France	56	28	72
Grenoble	55	48	77
Avignon	51	41	19
Montpellier	50	45	47

Annexe 2.2 – Répartition des villes desservies par les SLO selon le nombre de destinations offertes au moins une fois dans l'année



Annexe 2.3 – Répartition des villes desservies selon la population communale

Population communale	Nombre de villes desservies (% des villes desservies)			Part des villes desservies en 2017
	2015	2016	2017	
Moins de 10 000	25 (19%)	82 (35%)	100 (33%)	0,3%
Entre 10 000 et 50 000	49 (36%)	89 (38%)	127 (42%)	15%
Entre 50 000 et 100 000	27 (20%)	31 (13%)	40 (13%)	48%
Entre 100 000 et 400 000	30 (22%)	30 (13%)	32 (11%)	86%
Plus de 400 000	4 (3%)	4 (2%)	4 (1%)	100%
Total	135 (100%)	236 (100%)	303 (100%)	1%
Taille moyenne des villes desservies par les SLO	93 212	58 849	52 021	

Note de lecture : parmi les 303 communes desservies en 2017 par l'ensemble des opérateurs, 100 (33 %) comptent moins de 10 000 habitants. La population moyenne de l'ensemble des communes desservies en 2017 est de 52 021 habitants. En 2017, 1 % des communes de France, et 86 % des communes comptant entre 100 000 et 400 000 habitants, sont desservies par un SLO.

Annexe 2.4 – Evolution du nombre moyen de mouvements quotidiens et de destinations selon la population communale⁵²

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

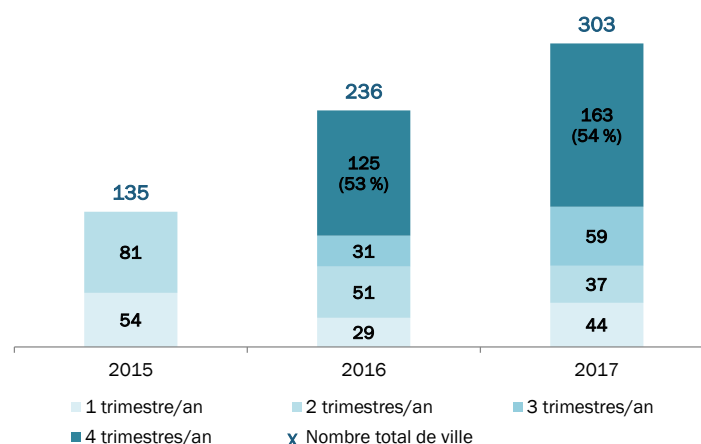
Note de lecture : 4,4 mouvements quotidiens d'autocars ont en moyenne été enregistrés en 2017 dans les communes de moins de 10 000 habitants desservis par un SLO contre plus de 158 dans les villes de plus de 400 000 habitants. En moyenne, 7,6 destinations sont accessibles au départ des communes de moins de 10 000 habitants.

Annexe 2.5 – Evolution du nombre de villes desservies par les SLO selon le type de communes

Type de communes	Nombre de villes desservies		
	2015	2016	2017
Communes classées en zone de montagne ⁵³	22	62	70
Communes classées en loi littoral ⁵⁴	25	49	69
Préfectures régionales et départementales	60	67	72
Sous-préfectures	37	56	69
Communes disposant d'une gare ferroviaire	119	172	209

Note de lecture : parmi les 303 communes desservies en 2017, 70 sont des communes classées en zone de montagne, 69 sont classées en loi littoral, 72 sont des préfectures de région et/ou de département, 69 sont des sous-préfectures et 209 disposent d'une gare ferroviaire.

Annexe 3 – Répartition des villes desservies en fonction du nombre de trimestres de commercialisation



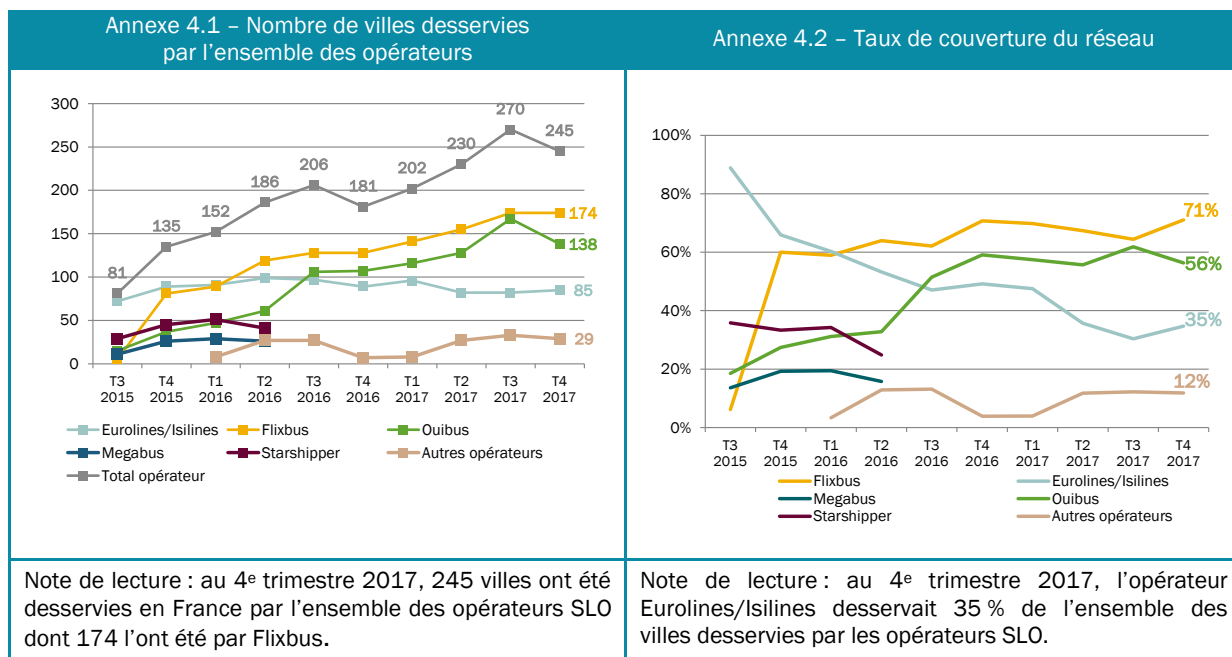
Note de lecture : parmi les 303 communes desservies en 2017, 163 (54 %) l'ont été sur l'ensemble des trimestres de l'année, 59 sur trois trimestres, 37 sur deux trimestres et 44 sur un seul trimestre.

⁵² Source : INSEE – Recensement de la population (2014)

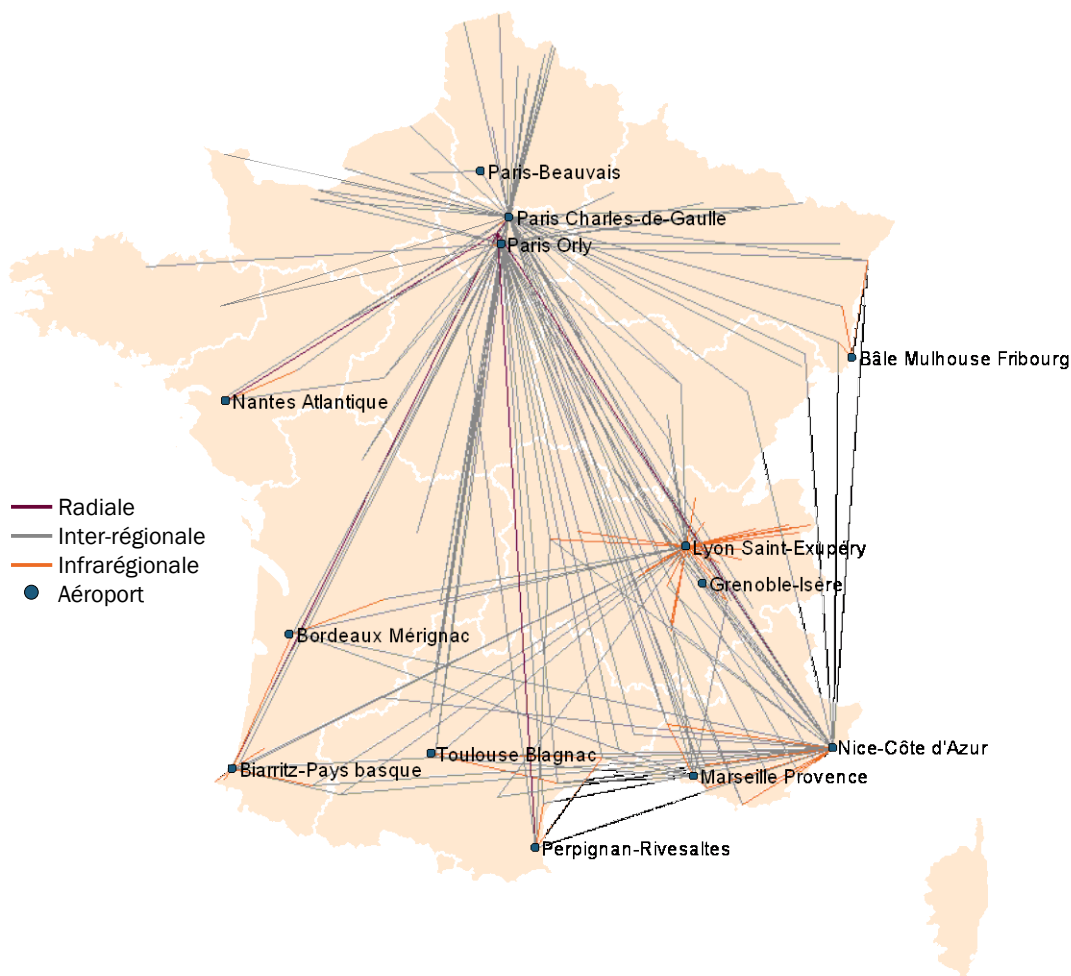
⁵³ Source : CGET / DGCL / MAAF

⁵⁴ Source : DGALN

Annexe 4 – Evolution du nombre de villes desservies et taux de couverture

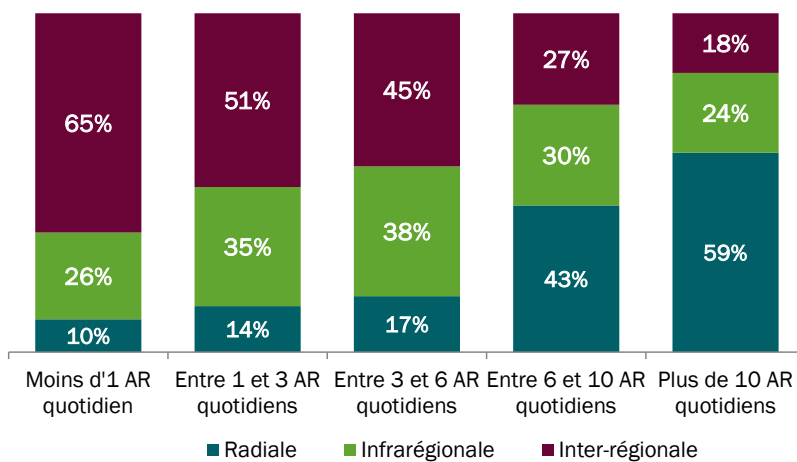


Annexe 5 - Cartographie des aéroports desservis en 2017 et des liaisons au départ/à destination de ces aéroports selon la nature de la liaison



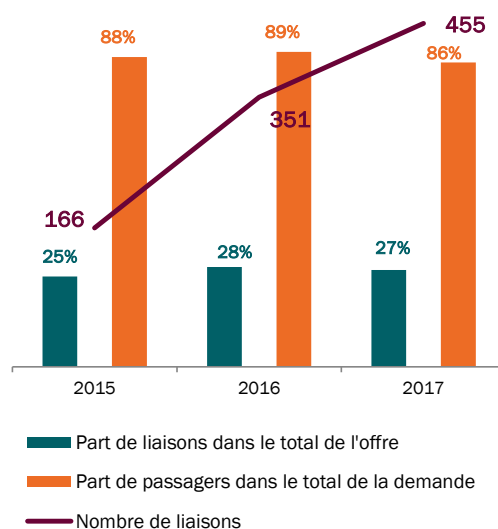
Annexe 6 – Caractéristiques de l'offre de liaisons

Annexe 6.1 - Répartition des liaisons selon leur nature et leur fréquence en 2017⁵⁵



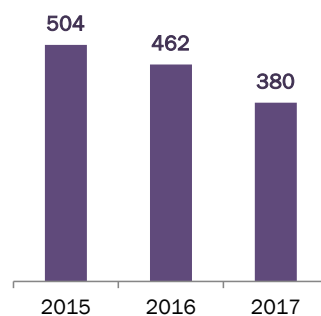
⁵⁵ Ce graphique inclut tous les opérateurs hors Migrantour.

Annexe 6.2 - Evolution du nombre de liaisons en concurrence et de leurs poids dans l'offre et la demande

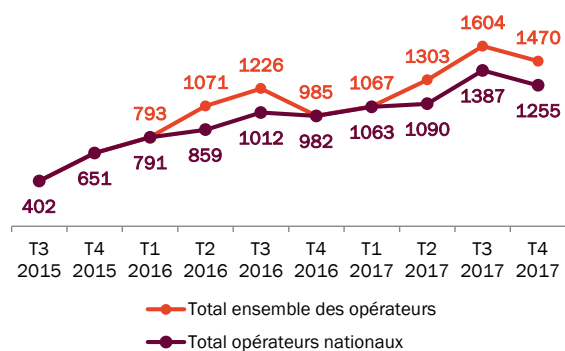


Annexe 7 - Evolution de l'offre de liaisons

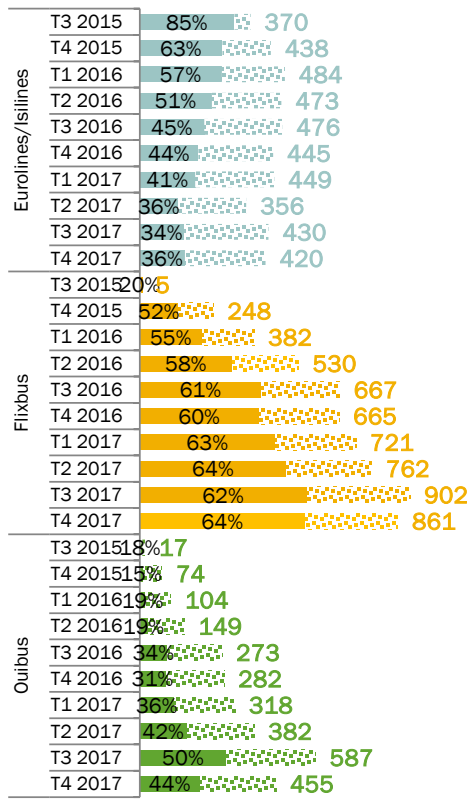
Annexe 7.1 - Evolution de la longueur moyenne des lignes



Annexe 7.2 - Evolution trimestrielle du nombre de liaisons opérées



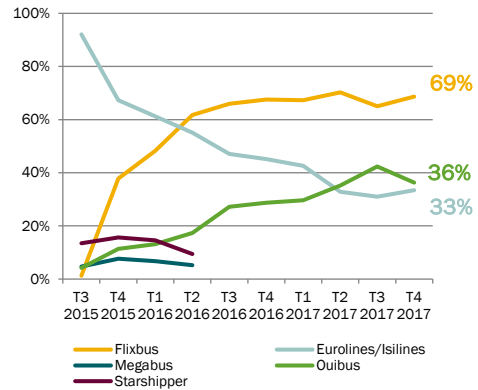
Annexe 7.3 - Nombre de liaisons commercialisées (dont en concurrence/en exclusivité) par les trois principaux opérateurs



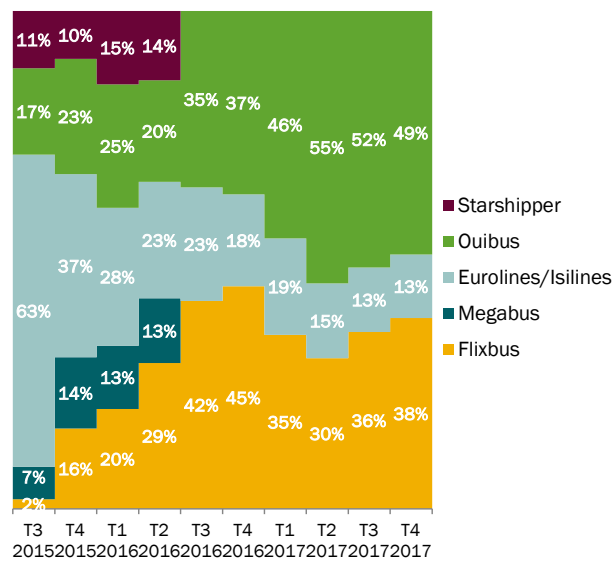
■ Exclusivité □ Concurrence

X%: % de liaisons en exclusivité

Annexe 7.4 - Taux de couverture par opérateur disposant d'un réseau national du réseau total de liaisons commercialisées



Annexe 8 - Répartition des départs quotidiens par opérateur disposant d'un réseau national

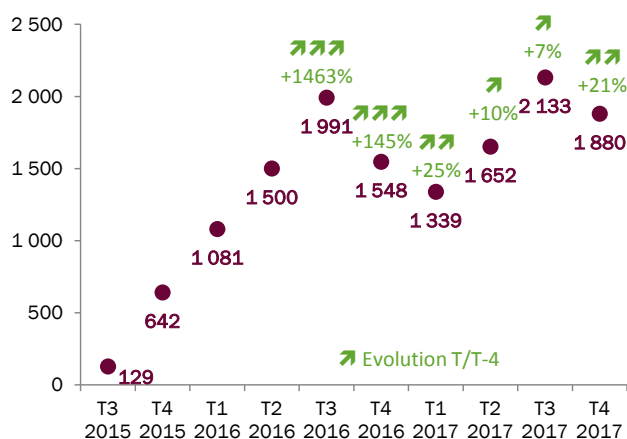


Annexe 9 - Liaisons dont la fréquence quotidienne est supérieure à 10 allers-retours quotidiens

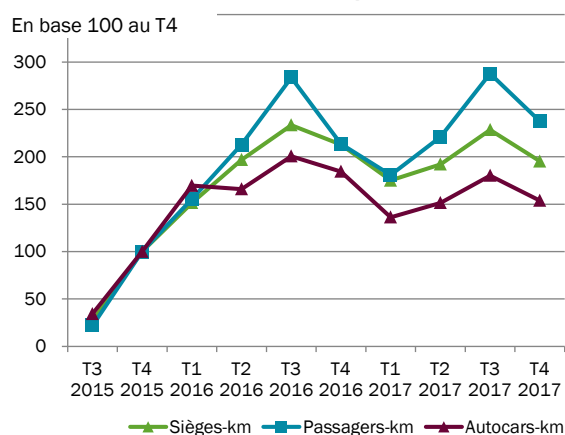
Liaison	Nombre d'allers-retours quotidiens		Evolution 2017 par rapport à 2016
	2017	2016	
Lille_Paris	28	35	-8
Lyon_Paris	25	36	-11
Grenoble_Aéroport de Lyon-Saint-Exupéry	19	NC ⁵⁶	NC
Bordeaux_Paris	16	20	-4
Paris_Rouen	16	21	-5
Tours_Paris	16	21	-5
Lille_Aéroport Paris-Charles-de-Gaulle	14	16	-2
Orléans_Paris	14	14	0
Strasbourg_Paris	13	20	-7
Grenoble_Lyon	13	17	-5
Nice_Marseille	13	14	-1
Toulouse_Bordeaux	13	14	-1
Clermont-Ferrand_Lyon	12	18	-5
Le Mans_Paris	12	19	-8
Marseille_Montpellier	11	11	0
Dijon_Paris	10	14	-3
Rennes_Paris	10	15	-5

Annexe 10 - Evolution trimestrielle de l'offre et de la demande

Annexe 10.1 - Evolution trimestrielle du nombre de passagers transportés (en milliers) et évolution annuelle en % (T/T-4)

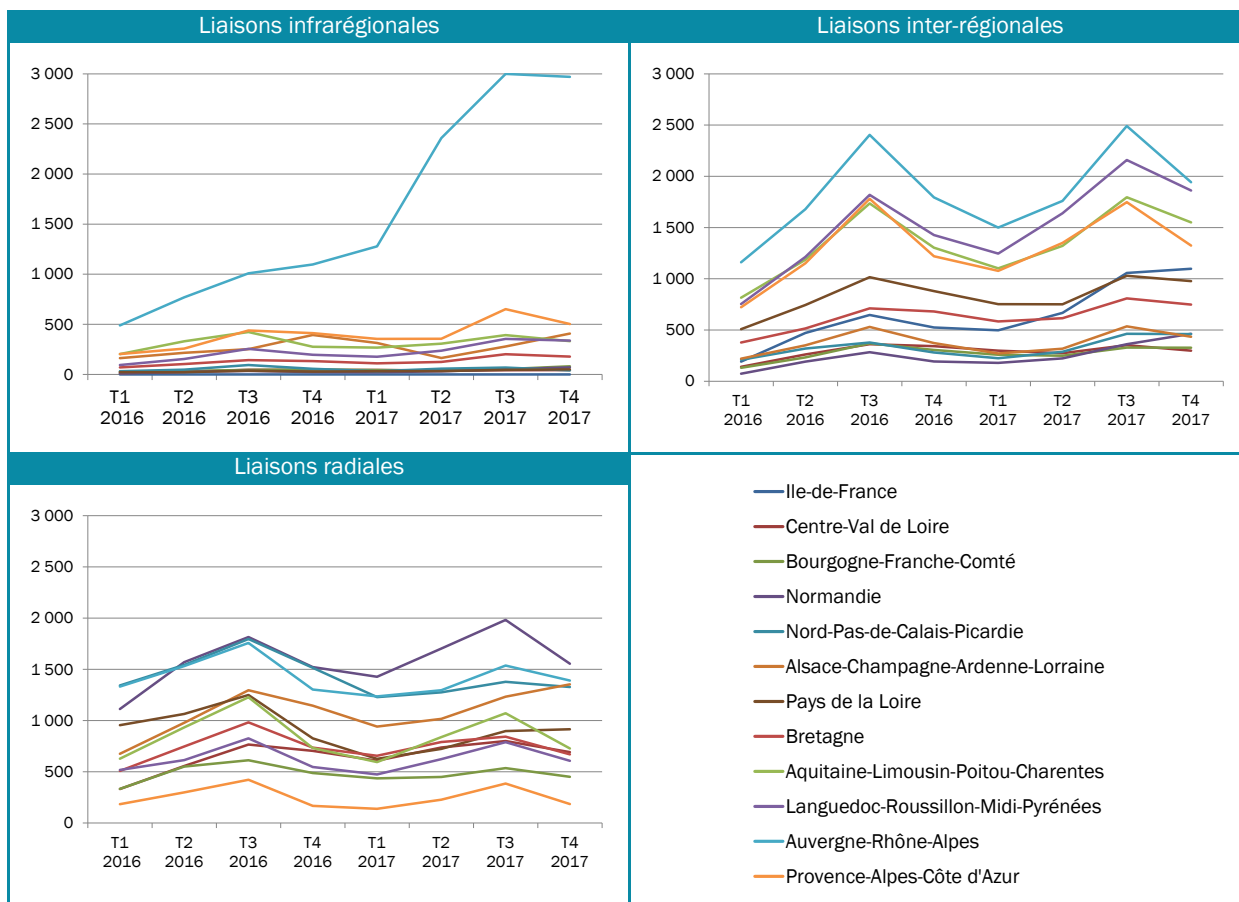


Annexe 10.2 - Evolution comparée de l'offre (sièges-km et autocars-km) et de la demande (passagers-km)

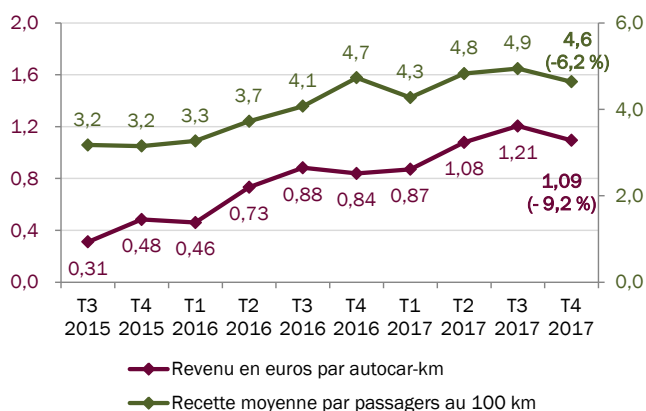


⁵⁶ Non commercialisée en 2016.

Annexe 11 – Evolution de la fréquentation quotidienne par type de liaisons et par Région



Annexe 12 – Evolution des recettes (en euros) par passager aux 100km et par autocar-km (évolution T/T-1)



**Annexe 13 – Caractéristiques des temps de trajets et des prix observés
sur le Top 10 des liaisons**

	Distance routière moyenne en km	Meilleur prix annoncé			Meilleur temps de trajet annoncé		
		SLO (Pa)	Ferroviaire (Pf)	Ecart (Pa-Pf)	SLO (Ta)	Ferroviaire (Tf)	Ecart (Ta-Tf)
Lille_Paris	236 km	5€	25€	20€	2h30	0h59	1h31
Lyon_Paris	479 km	15€	50€	35€	5h30	1h57	3h33
Paris_Rouen	130 km	5€	10€	5€	1h35	1h16	0h19
Aéroport de Lyon-Saint-Exupéry_Grenoble	92km	1€	16€	15€	1h00	1h04	0h04
Grenoble_Lyon	112 km	5€	23€	18€	1h35	1h24	0h11
Paris_Toulouse ⁵⁷	684 km	25€	24€	1€	9h05	4h17	4h48
Paris_Rennes ⁵⁸	383 km	12€	16€	4€	4h10	1h25	2h45
Paris_Tours	278 km	9€	43€	34€	2h55	1h12	1h43
Clermont-Ferrand_Lyon	169 km	7€	33€	26€	2h05	2h12	0h07
Le Havre_Paris	207 km	5€	15€	10€	2h20	2h11	0h09

⁵⁷ Le trajet à 24€ correspond à un temps de trajet de 6h40 (Intercités). Le meilleur prix annoncé pour le trajet de 4h17 est de 49€ (TGV).

⁵⁸ Le trajet à 16€ correspond à un temps de trajet de 2h02 (Ouigo). Le meilleur prix annoncé pour le trajet de 1h25 est de 35€ (TGV).

Annexe 14 – Méthodologie et dimensionnement de l'enquête

En 2017, l'Autorité a réalisé une nouvelle vague d'enquête auprès des voyageurs ayant utilisé les services réguliers librement organisés de transport par autocar (une précédente vague d'enquête ayant été faite en 2016). L'objectif est d'apporter un éclairage qualitatif sur le profil, les motivations et les critères de choix des voyageurs. Les trois principaux opérateurs (Flixbus, Isilines, Ouibus) ont coopéré à ce travail, en relayant par email le questionnaire de l'Autorité auprès d'un échantillon aléatoire de leurs bases clients respectives.

Environ 2 500 personnes ayant voyagé sur une ligne d'autocar librement organisée ont ainsi été interrogées.

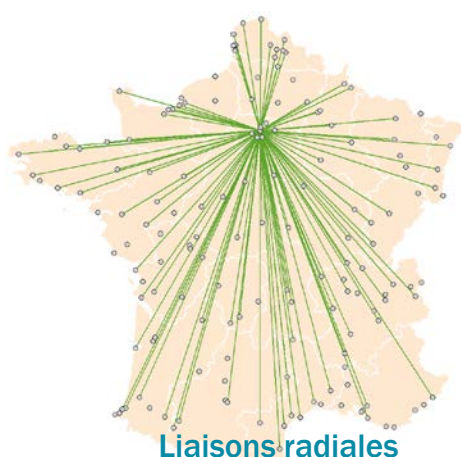
La base de réponses apportées par les sondés a été redressée des volumes de fréquentation des services SLO observée au premier semestre 2017 par type de liaison (radiale/transversale) et par classes de distance. Les panels d'enquêtés sur ces classes sont détaillés ci-après.

Panels d'enquêtés SLO

<i>Panel</i>	<i>Nature de la liaison</i>	<i>Classe de distance</i>	<i>Nombre d'enquêtés</i>
1	Liaisons radiales	<100km	0
2	Liaisons radiales	[100-250km]	438
3	Liaisons radiales	[250-500km]	354
4	Liaisons radiales	[500-750km]	250
5	Liaisons radiales	>750km	57
6	Liaisons transversales	<100km	55
7	Liaisons transversales	[100-250km]	577
8	Liaisons transversales	[250-500km]	413
9	Liaisons transversales	[500-750km]	244
10	Liaisons transversales	>750km	138

Source : Enquête ARAFER

Cartographie des trajets effectués par les répondants à l'enquête

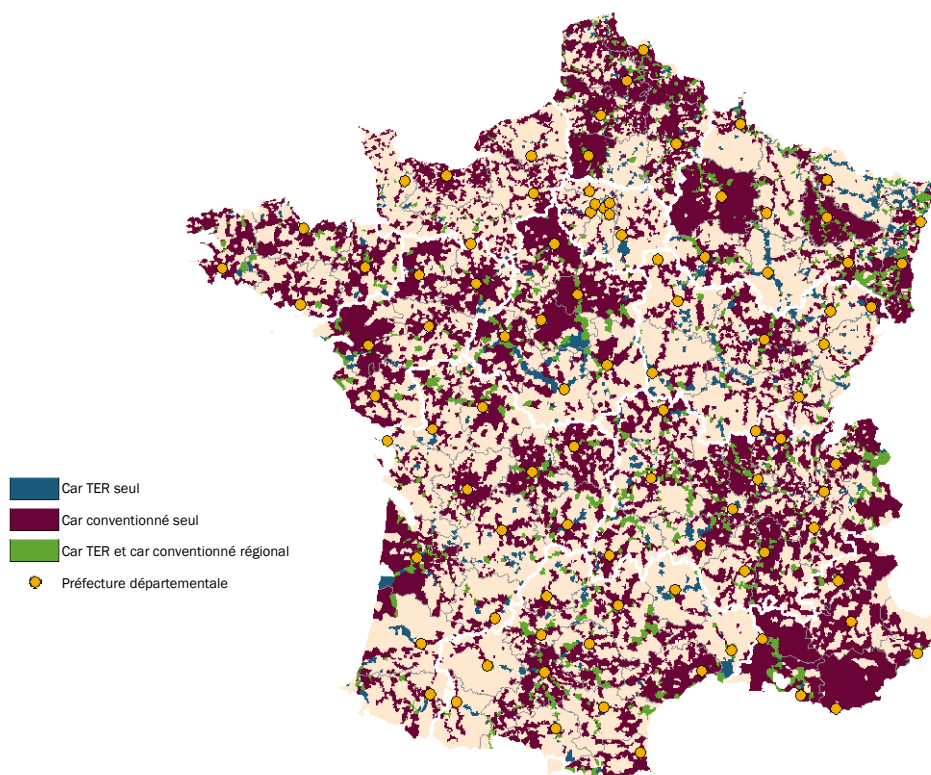


Nombre de liaisons radiales enquêtées (% offre de liaisons radiales 2017)	115 (69%)
Nombre d'observations	1099
Clé de pondération moyenne	1,25

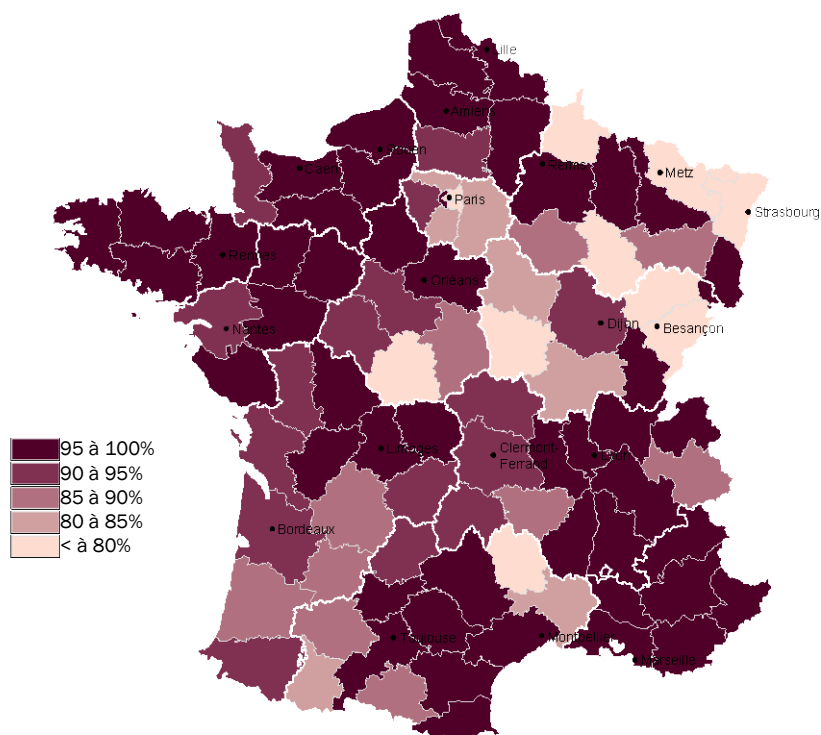


Nombre de liaisons transversales enquêtées (% offre de liaisons radiales 2017)	497 (44 %)
Nombre d'observations	1427
Clé de pondération moyenne	0,81

Annexe 15 – Territoire desservi par (au moins) un autocar conventionné selon le type de service



Annexe 16 – Part des communes desservies par une ligne routière conventionnée (nombre de villes desservies par un autocar régional sur le nombre de villes desservies par un autocar conventionné [TER + autocar régional])



Annexe 17 – Données relatives au transport routier conventionné

Annexe 17.1. – Description de l'offre de villes desservies par région

Nom de la région	Nombre de villes desservies	Part des communes de la région desservies	Part de la population résidant dans une commune desservie
Île-de-France	237	19%	37%
Centre-Val de Loire	1 005	55%	83%
Bourgogne-Franche-Comté	1 146	30%	62%
Normandie	1 067	37%	69%
Hauts-de-France	2 312	61%	75%
Grand Est	2 548	49%	78%
Pays de la Loire	695	51%	82%
Bretagne	588	47%	74%
Nouvelle-Aquitaine	1 517	34%	70%
Occitanie	1 405	31%	73%
Auvergne-Rhône-Alpes	2 172	53%	78%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	669	70%	94%
Total	15 361	43%	69%

Annexe 17.2. – Description de l'offre de liaisons opérées par région

Nom de la région	Nombre de liaisons ...						Longueur moyenne des liaisons	Nombre moyen de trajets quotidiens par liaison	
	Convention régionale		Convention TER		Total (hors doublons)			Convention régionale	Convention TER
	Infrarégionales	Inter-régionales	Infrarégionales	Inter-régionales	Infrarégionales	Inter-régionales			
Île-de-France	1 583	334	0	157	1 583	486	25,6	1,0	1,1
Centre-Val de Loire	5 929	542	861	185	6 663	709	24,0	6,6	4,6
Bourgogne-Franche-Comté	7 371	574	1 262	496	8 552	1 068	25,7	5,6	3,3
Normandie	7 699	970	142	97	7 811	1 056	24,8	8,2	2,1
Hauts-de-France	21 830	884	1 155	165	22 732	1 034	18,3	5,3	1,4
Grand Est	16 065	731	4 073	292	19 318	1 019	17,5	10,6	4,7
Pays de la Loire	4 092	189	213	72	4 250	259	23,6	6,7	0,9
Bretagne	2 966	55	153	25	3 079	78	21,7	11,3	2,7
Nouvelle-Aquitaine	8 704	581	1 054	131	9 567	690	25,5	8,0	1,1
Occitanie	8 298	673	1 383	196	9 266	860	24,9	17,0	2,6
Auvergne-Rhône-Alpes	14 452	1 004	1 984	481	15 843	1 470	23,0	15,2	3,5
Provence-Alpes-Côte d'Azur	4 974	361	150	21	5 074	379	31,1	8,8	1,7
Total	103 963	3 449	12 430	1 159	113 738	4 554	21,2	9,8	3,4

Annexe 18 – Analyse intermodale Services librement organisés par autocar (SLO)/services de transport interurbain conventionnés/services commerciaux

Méthode de recensement des liaisons domestiques opérées par des services de transport interurbain en parallèle de liaisons SLO

Ce recensement de l'offre de liaisons est effectué :

- pour les autocars régionaux conventionnés, à partir des données de plan de transport théoriques (fiches horaires, fichiers GTFS/NEPTUNE...) collectées auprès des régions dans le cadre de la construction de l'offre interurbaine de ce même rapport ;
- pour les « autocars TER », à partir des données de plan de transport théoriques (fichiers GTFS) collectées auprès de SNCF Mobilités ;
- pour le covoiturage, à partir d'un relevé d'offres effectué sur l'API BlablaCar le lundi 28 et le mardi 29 mai 2018. Ainsi, l'offre de covoiturage correspond seulement à une estimation à la date précise à laquelle a eu lieu la requête.
- pour les services de trains conventionnés TER et Intercités, et commerciaux TGV, à partir des données de plan de transport prévu la veille du jour de circulation sur la base des liaisons directes non-déprogrammées la veille de leur circulation pour l'horaire de service 2017 ;
- pour les services de trains commerciaux Thello, sur la base du plan de transport par un service Thello sur l'année civile 2017.

Le nombre moyen de trajets quotidiens correspond à la programmation prévue à la veille du jour de circulation. Une liaison ferroviaire est définie comme parallèle à une liaison SLO si les gares ferroviaires de montée et descente des passagers de la liaison sont localisées dans la même commune que les gares routières respectives d'origine et destination de la liaison SLO.

- pour les liaisons aériennes, les données sont issues du Bulletin Statistique 2017 sur le trafic aérien commercial de la Direction générale de l'Aviation civile⁵⁹. Dans le cas particulier des liaisons aériennes, pour effectuer l'analyse de superposition des offres modales alternatives, il a été retenu à la fois la commune sur laquelle se situe l'aéroport et la commune dont l'aéroport porte le nom.
- Exemple : pour l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry sont retenues, comme commune de départ (ou d'arrivée) des liaisons aériennes desservant l'aéroport, les communes de Colombier-Saugnieu et de Lyon.

Précisions concernant le calcul de la fréquentation des services ferroviaires

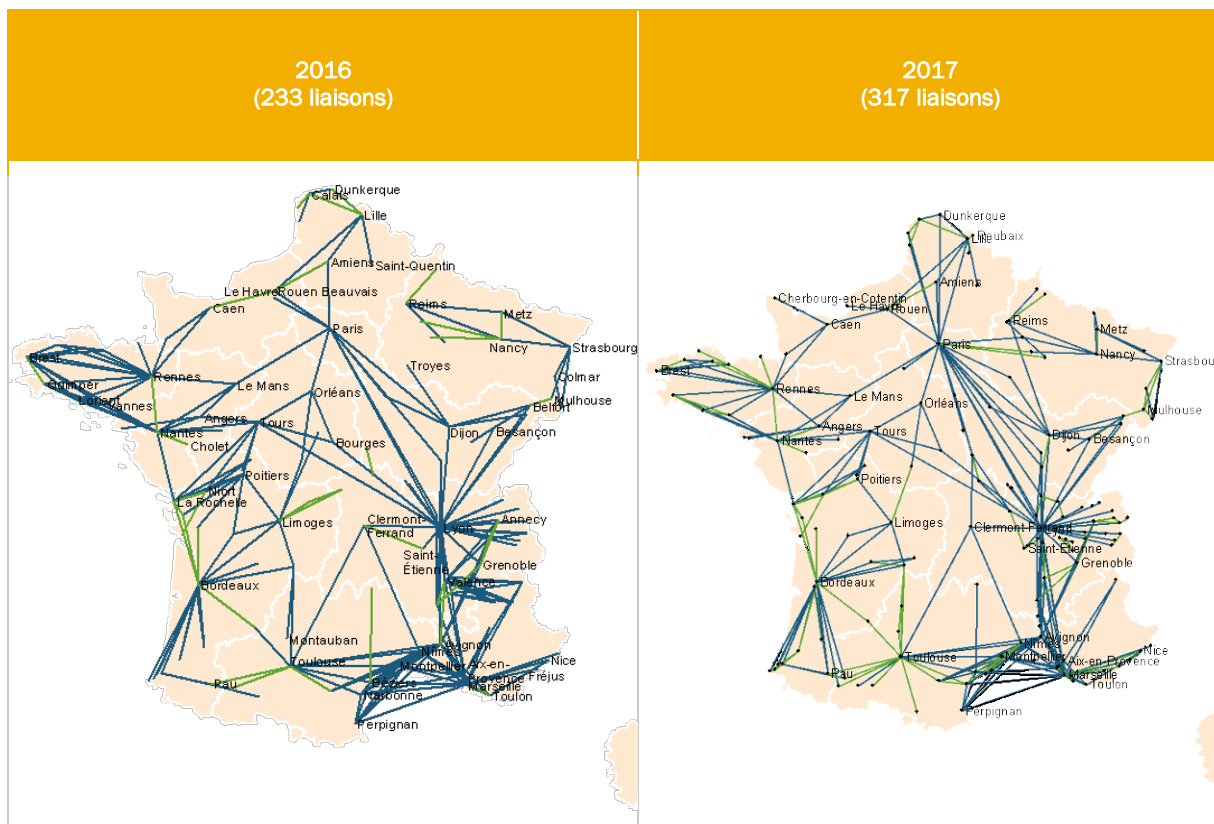
Ce trafic est estimé sur la base des données de fréquentation par origine/destination ferroviaire directe (hors correspondance) des voyageurs. Ces données sont issues des systèmes de ventes avec train connu de SNCF-Mobilités (Système d'information « Opale »). Une clé de pondération des volumes de trafics recensés par liaison a été appliquée pour y intégrer les flux ne transitant pas par les systèmes de ventes et inconnus à la maille de la liaison (par exemple ventes à l'étranger de voyages réalisés en France, voyages effectués à titre gratuit). Cette clé de pondération a été supposée identique pour l'ensemble des liaisons et évaluée à 1,4.

La mesure des passagers-km est faite pour les services de trains conventionnés et trains commerciaux TGV à partir des données de trafic et du distancier commercial transmis à la maille de la liaison par SNCF-Mobilités. Ce distancier présente des écarts avec les distances ferroviaires physiques mesurées par liaison.

⁵⁹ https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Bulletin_Stat_trafic_aerien_2017.pdf

Annexe 19 – Cartographie de l'analyse intermodale SLO/service conventionné

Les liaisons opérées à la fois par un service librement organisé
et par un train TER

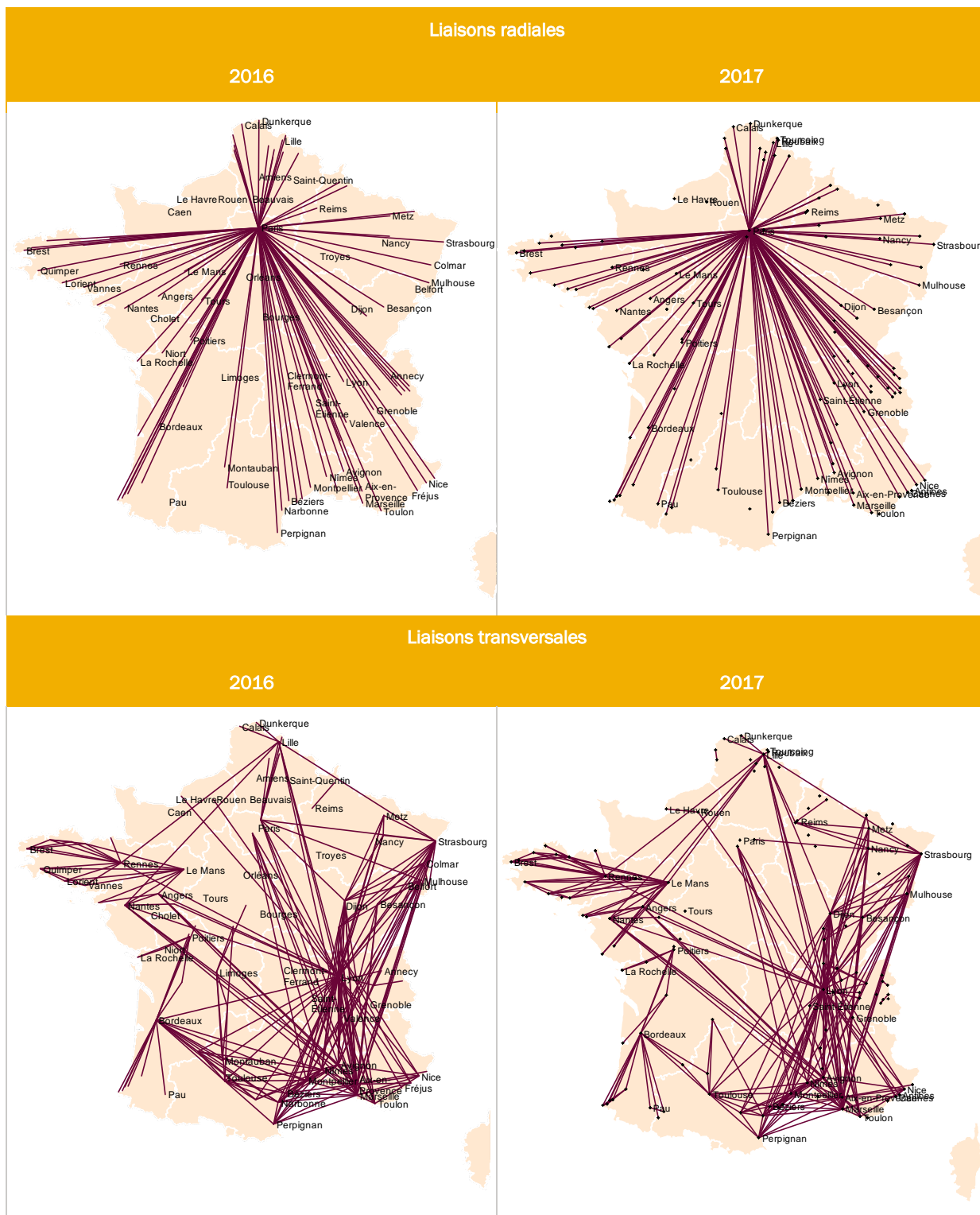


Légende :

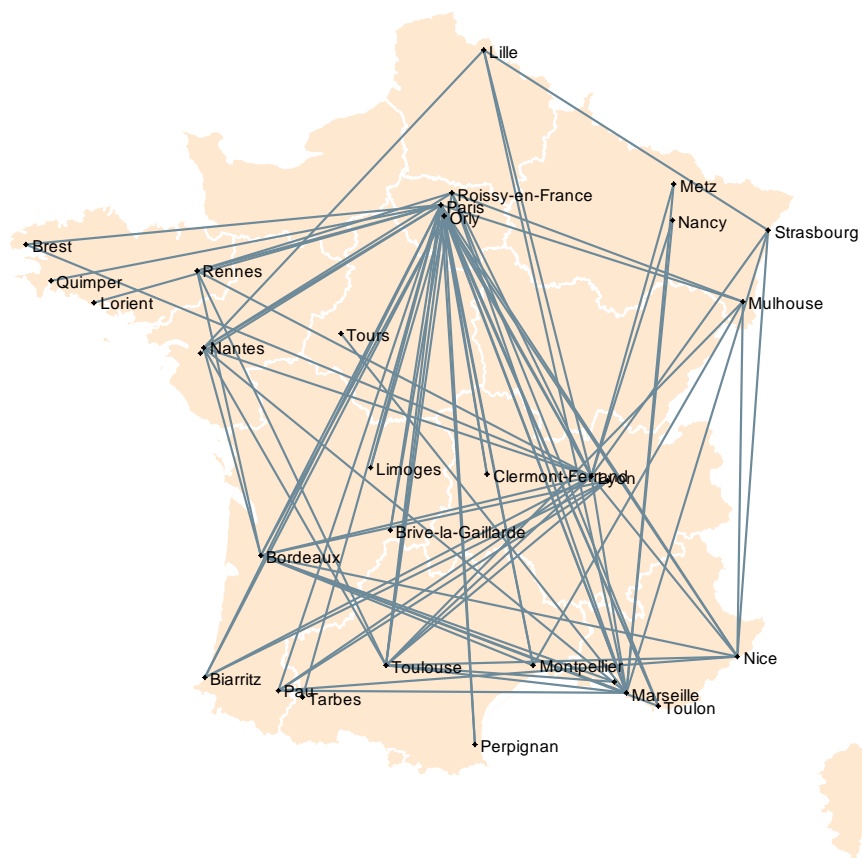
- En bleu : liaisons opérées par un service librement organisé et par un train TER
- En vert : liaisons opérées par un service librement organisé et par une ligne mixte train TER/car TER

Annexe 20 – Cartographie de l'analyse intermodale SLO/service commercial

Les liaisons opérées à la fois par un service librement organisé
et par un train TGV
(306 liaisons en 2016 et 388 en 2017)

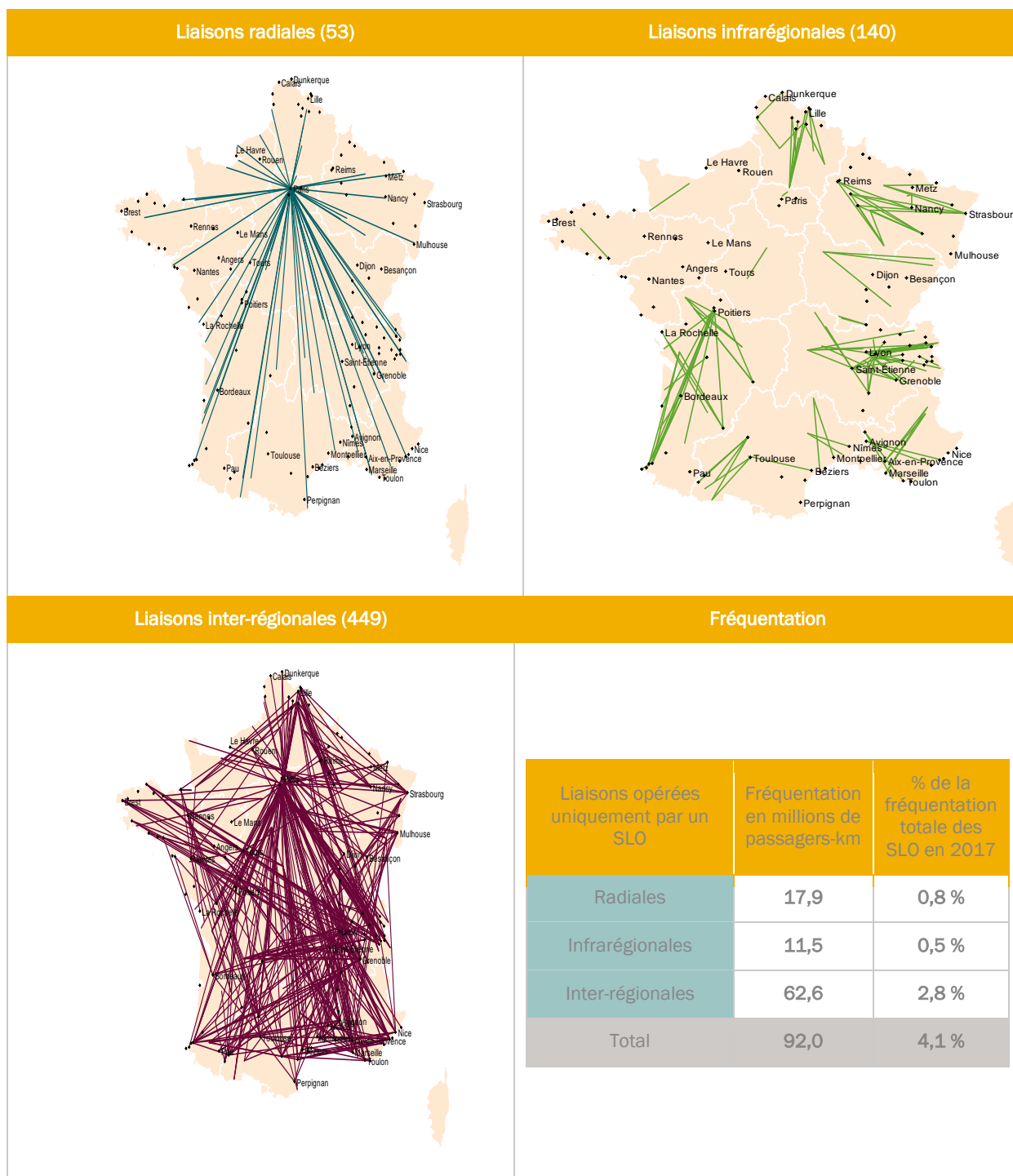


Les 83 liaisons opérées à la fois par un service librement organisé
et par un service aérien en 2017



Annexe 21 – Cartographie des liaisons uniquement opérées par les SLO

Les 642 liaisons opérées uniquement par un service librement organisé en 2017 et fréquentation associée (en passagers-km)



Annexe 22 – Méthodologie, données et hypothèses de l'estimation des transferts de voyageurs et de recettes des activités ferroviaires vers les SLO présentées dans la partie 4.

a. Hypothèses

Les estimations fournies dans la partie 4 reposent sur les données et hypothèses suivantes :

- **Données de trafic des services librement organisés (SLO) entre communes et trafic ferroviaire conventionné et non-conventionné sur ces mêmes origines-destinations**

Deux services sont considérés similaires s'ils prennent leur origine et leur destination dans les mêmes communes. Le critère de similarité retenu est donc distinct de celui de l'article R. 3111-37 du code des transports (distance en ligne droite d'au plus 5km, portée à 10 km en région Ile-de-France), mais aussi plus aisé à mettre en œuvre pour un grand nombre d'origines-destinations.

Notons que ce critère ne permet pas de considérer la concurrence portée par les SLO aux services ferroviaires desservant des communes limitrophes, bien que cette concurrence puisse s'exercer dans les faits. S'il ne semble pas problématique pour les activités TER ou TET, qui desservent essentiellement les communes-centres des agglomérations, il conduit à écarter de l'analyse les liaisons TGV depuis les gares de Belfort-Montbéliard, Besançon Franche-Comté, Haute-Picardie, Lorraine-TGV, Meuse-TGV, Saint-Pierre-des-Corps et Valence, situées dans des communes de taille modeste non desservies par les SLO. L'impact sur le transport ferroviaire non conventionné serait donc minimisé. Cependant, les trafics ferroviaires concernés sont faibles relativement au trafic longue-distance total⁶⁰ et la prise en compte de ces gares imposerait un exercice d'affectation des voyageurs concernés sur différentes liaisons SLO pour lequel l'Autorité ne dispose d'aucune donnée tangible. Rappelons également que la fréquentation des SLO s'effectue à hauteur de 90 % entre communes desservies par le transport ferroviaire et prises en compte dans l'analyse.

Les trafics ferroviaires sont fournis pour l'année 2016 et considérés stables d'une année sur l'autre ; les trafics SLO sont considérés sur la dernière année glissante disponible à la date de l'étude, c'est-à-dire pour la période du T4 2016 au T3 2017, pour tenir compte de l'évolution rapide de leur fréquentation.

- **Données de recettes 2016 des services ferroviaires par activité (TGV, IC, TER) et par origine-destination**

Ces recettes sont corrigées de la TVA, notamment pour comparaison avec les comptes de lignes des activités conventionnées. **Toutes les données de recettes à suivre s'entendent donc hors taxes.**

- **Hypothèse d'un report modal du ferroviaire vers les SLO à hauteur de 35 % à 54 % du trafic de ces derniers**

Le report potentiel de voyageurs des services ferroviaires, entendu tous services confondus, est estimé à hauteur de 35 % à 54 % de la fréquentation des SLO similaires (desservant les mêmes communes) selon la nature des liaisons et leur distance.

	Liaison radiale	Liaison transversale
Liaison ≤250 km	Taux de report de 54 %	Taux de report de 41 %
Liaison >250 km	Taux de report de 48 %	Taux de report de 35 %

⁶⁰ Ces gares représentent seulement [0-10] % de la fréquentation 2016 des gares ferroviaires d'intérêt national (catégorie A). Les gares de catégorie A sont celles dont la fréquentation par des voyageurs des services nationaux et internationaux de voyageurs est au moins égale à 250 000 voyageurs par an ou dont ces mêmes voyageurs représentent 100% des voyageurs.

Ces pourcentages sont fondés sur les résultats de l'enquête réalisée par l'Observatoire de l'ARAFER au T3 2017 sur les voyageurs des SLO, et *a priori* minimalistes. En effet, cette enquête établissait le nombre d'utilisateurs qui auraient utilisé un service ferroviaire en l'absence de services librement organisés. Il est attendu que ce chiffre soit supérieur ou égal s'agissant d'un échantillon d'origines-destinations pour lesquelles il existe une alternative ferroviaire directe⁶¹.

Le report potentiel de voyageurs ferroviaires tous services confondus vers les SLO est ensuite réparti entre activités au prorata de leur fréquentation sur chacune des origines-destinations concernées⁶².

Le manque à gagner pour les différentes activités est calculé à partir de leurs recettes moyennes par voyageur et par origine-destination. La fréquentation retenue pour les services TER est essentiellement une fréquentation occasionnelle, constituée d'une majorité de voyageurs qui acquittent le plein tarif, conformément aux analyses de substituabilité qui ont été menées par l'Autorité dans le cadre des avis sur les projets de liaisons de moins de 100 km. Les recettes moyennes retenues pour TER sont celles de ces voyageurs, et plus élevées que les recettes moyennes par origine-destination tous voyageurs confondus.

b. Détail pour la Région Rhône-Alpes

Comme vu dans le corps du rapport annuel, l'ancienne Région Rhône-Alpes est plus affectée que les autres par la concurrence des services librement organisés. Il s'avère **que l'impact est très concentré sur quelques liaisons en particulier**, comme en témoignent les éléments suivants :

Trois OD concentrent la quasi-totalité du manque à gagner en Rhône-Alpes

OD	Distance routière	Report de voyageurs	Manque à gagner estimé	En % du manque à gagner estimé du TER Rhône-Alpes
Lyon – Grenoble	114 kilomètres	[50 – 150] k	[1 – 5] M€	46%
Lyon – Clermont F.	167 kilomètres	[0 – 50] k	[0 – 1] M€	30%
Lyon – Annecy	149 kilomètres	[0 – 50] k	[0 – 1] M€	16%
Autres	-	[0 – 50] k	[0 – 1] M€	8%

Ces trois liaisons dépassent le seuil des 100 kilomètres et ne sont pas soumises à régulation. L'impact sur les lignes Lyon – Grenoble, Lyon – Annecy et Lyon – Clermont-Ferrand (en incluant la partie Auvergne) est présenté en détails dans la partie suivante.

c. Atteinte à l'équilibre économique de lignes TER

Une étude de l'atteinte à l'équilibre économique est menée pour les quelques lignes TER qui contiennent les 5 principales ODs TER impactées (Lyon – Clermont-Ferrand, Lyon – Grenoble, Rennes – Nantes, Lyon – Annecy et Marseille – Nice). Afin d'étudier l'impact pour les AOT sur les périmètres concernés, **sont prises en compte dans chacun des cas l'ensemble des autres liaisons commercialisées par les opérateurs de SLO qui sont susceptibles de porter atteinte au même périmètre** (à la(aux) même(s) ligne(s) TER). Les résultats sont présentés dans le tableau suivant.

⁶¹ Cependant, comme vu plus haut, la fréquentation des SLO s'effectue à hauteur de 90% entre communes desservies également par un service de transport ferroviaire.

⁶² Il existe une corrélation linéaire très forte entre la part du trafic de chaque activité dans le trafic total et la part d'offre de chacune dans l'offre ferroviaire totale sur les liaisons étudiées (coefficients de corrélation supérieurs à 0,9). La répartition du manque à gagner entre activités est donc principalement fonction du volume relatif de circulations offertes par chacune. Sur les liaisons où TER, Intercités et/ou TGV se côtoient, chacun circule le plus souvent sur lignes classiques avec des caractéristiques de transport similaires, la méthode retenue paraît donc raisonnable.

Liaison	Périmètre	Total report de voyageurs sur périmètre	Total du manque à gagner sur le périmètre	Impact sur les recettes du périmètre	Impact sur les concours publics du périmètre
Lyon - Clermont Ferrand	TER Rhône-Alpes : Ligne Lyon-Roanne	[0 - 50] k	[0 - 1] M€	[5 - 10]%	[0 - 5]%
	TER Auvergne : Ligne Clermont-Lyon	[0 - 50] k	[0 - 1] M€	[20 - 25]%	[10 - 15]%
Lyon - Grenoble	TER Rhône-Alpes : Ligne Lyon-Grenoble	50 - 150] k	[1 - 5] M€	[5 - 10]%	0 - 5]%
Rennes - Nantes	TER Bretagne : non traçable (segmentation par fonction)	[0 - 50] k	[0 - 1] M€	/	/
	TER Pays de Loire : Ligne Nantes-Rennes	[0 - 50] k	[0 - 1] M€	[20 - 25]%	5 - 10]%
Lyon - Annecy	TER Rhône-Alpes: ligne Lyon-Ambérieu-Evian/St Gervais	[0 - 50] k	[0 - 1] M€	0 - 5]%	0 - 5]%
Marseille - Nice	TER PACA : Ligne Marseille-Nice	[0 - 50] k	[0 - 1] M€	0 - 5]%	0 - 5]%

L'atteinte à l'équilibre économique des lignes concernées estimée sur la base du trafic réel peut être élevée, notamment dans le cas des périmètres les plus petits tels que la ligne Clermont-Lyon partie TER Auvergne et la ligne Rennes-Nantes partie TER Pays de Loire.

Annexe 23 – Fiches régionales

Auvergne-Rhône-Alpes

Données socio-économiques

		Région	France métropolitaine			Région	France métropolitaine
Démographie	Population	7 820 966	64 027 958	Economie	PIB	250 120	2 152 508
	Superficie (km ²)	30 979	364 097		% d'actifs	47,2%	46,6%
	Densité (habitants/km ²)	252	176		Taux de chômage	12,0%	13,5%
	Nombre de communes	4 133	35 756				
	... dont communes de plus de 100 000 habitants	5	39				
Caractéristiques des ménages	Taille moyenne des ménages	2,23	2,23	Tourisme	Nombre de chambres d'hôtels	86 525	641 265
	% de ménages propriétaires de leur logement	58,8%	57,8%		% des logements qui sont des résidences secondaires	11,7%	9,6%
	Revenu médian par unité de consommation	20 944	20 369		Nombre de nuitées hôtelières	23 684	200 090

Infrastructures de transport et accès aux services de transport

		Région	Moyenne de l'ensemble des régions			Région	Moyenne de l'ensemble des régions
Infrastructures	Km de réseau routier	150 426	89 835	Accès aux services de transport	Nombre de communes desservies par un service de transport ...		
	... dont autoroutes (%)	1,1%	1,8%		... routier conventionné	2 164	1 180
	Km de réseau ferré (voies principales)	6 009	49 253		... routier librement organisé (SLO)	69	23
	... dont LGV (%)	9,4%	8,4%		... ferroviaire conventionné	302	179
				... ferroviaire commercial	80	24	
				... aérien *	4	3	

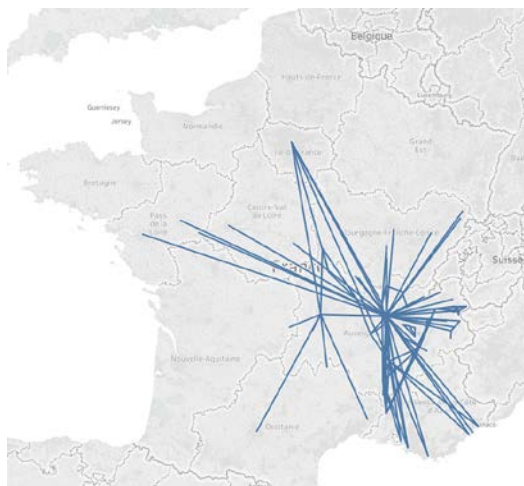
Services de transport routier librement organisé desservant la région

		Nombre de liaisons en 2017	Nombre de passagers en 2017 (en milliers)			Nombre moyen de trajets quotidiens en 2017	Nombre de passagers en 2017 (en milliers)
Nombre de liaisons SLO totales	511	2088,5	En fréquentation	Top 3 des liaisons Infrarégionales		
	... dont infrarégionales (%)	27%	42%		1 - Aéroport de Lyon_Grenoble	38,7	[186; 300]
	... dont inter-régionales (%)	66%	34%		2 - Grenoble_Lyon	25,7	186
	... dont radiales (%)	7%	24%		3 - Clermont-Ferrand_Lyon	24,2	143,6
	... dont liaisons inférieures à 100 km	65	[200; 350]				

Concurrence entre les services librement organisés et ...

... un service conventionné

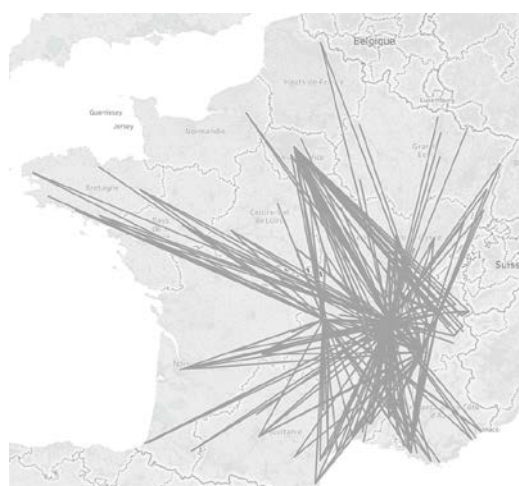
Cartographie des liaisons opérées par un SLO et par un service conventionné



		Région	Moyenne de l'ensemble des régions
... un service conventionné	Nombre de liaisons en 2017	109	39
	Nombre de passagers SLO en 2017 (en milliers)	1123,5	361,5

... un service commercial

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



		Région	Moyenne de l'ensemble des régions
... un service commercial	Nombre de liaisons en 2017	254	73
	Nombre de passagers SLO en 2017 (en milliers)	1973,4	500,9

Sources de données

Population, Activité, Ménages, Logements : Insee, Recensement de la population 2014
 Hôtels : Insee, Chiffres clés du tourisme 2018
 Nuitées hôtelières : Direction Générale des Entreprises, Mémento du tourisme 2017
 Revenu : Insee, Ménages fiscaux et revenu disponible en 2014 : comparaisons régionales
 Réseau routier : Ministère en charge des transports, Service de l'Observation et des Statistiques (SOeS) au 31/12/2015
 Réseau ferré : SNCF Réseau au 31/12/2015
 PIB : Insee 2015

Traitements ARAFER



REPUBLIQUE FRANÇAISE

Bourgogne-Franche-Comté

Données socio-économiques

		Région	France métropolitaine			Région	France métropolitaine	
Démographie	Population	2 820 623	64 027 958	Economie	PIB	73 942	2 152 508	
	Superficie (km²)	25 486	364 097		% d'actifs	45,5%	46,6%	
	Densité (habitants/km²)	111	176		Taux de chômage	12,7%	13,5%	
	Nombre de communes	3 777	35 756		Tourisme	Nombre de chambres d'hôtels	24 411	641 265
	... dont communes de plus de 100 000 habitants	2	39			% des logements qui sont des résidences secondaires	7,6%	9,6%
			Nombre de nuitées hôtelières	7 110		200 090		
Caractéristiques des ménages	Taille moyenne des ménages	2,16	2,23					
	% de ménages propriétaires de leur logement	62,9%	57,8%					
	Revenu médian par unité de consommation	20 089	20 369					

Infrastructures de transport et accès aux services de transport

		Région	Moyenne de l'ensemble des régions			Région	Moyenne de l'ensemble des régions
Infrastructures	Km de réseau routier	80 249	89 835	Accès aux services de transport	Nombre de communes desservies par un service de transport ...		
	... dont autoroutes (%)	1,1%	1,8%		... routier conventionné	1 146	1 180
	Km de réseau ferré (voies principales)	4 700	49 253		... routier librement organisé (SLO)	16	23
	... dont LGV (%)	18,9%	8,4%		... ferroviaire conventionné	188	179
			... ferroviaire commercial		23	24	
			... aérien *	0	3		

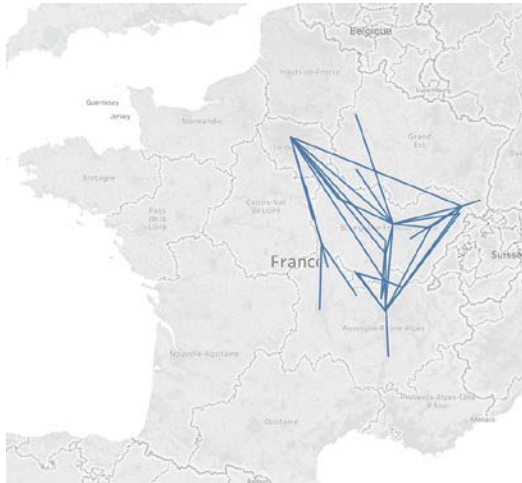
Services de transport routier librement organisé desservant la région

		Nombre de liaisons en 2017	Nombre de passagers en 2017 (en milliers)			Nombre moyen de trajets quotidiens en 2017	Nombre de passagers en 2017 (en milliers)
Nombre de liaisons SLO totales	163	296,8	En fréquentation	Top 3 des liaisons Infrarégionales		
	... dont infrarégionales (%)	10%	7%		1 - Auxerre_Dijon	10,9	17
	... dont inter-régionales (%)	82%	36%		2 - Dijon_Lons-le-Saunier	6,0	[2; 3]
	... dont radiales (%)	7%	58%		3 - Auxerre_Lons-le-Saunier	5,1	[0; 0,5]
	... dont liaisons inférieures à 100 km	10	[1; 5]				

Concurrence entre les services librement organisés et ...

... un service conventionné

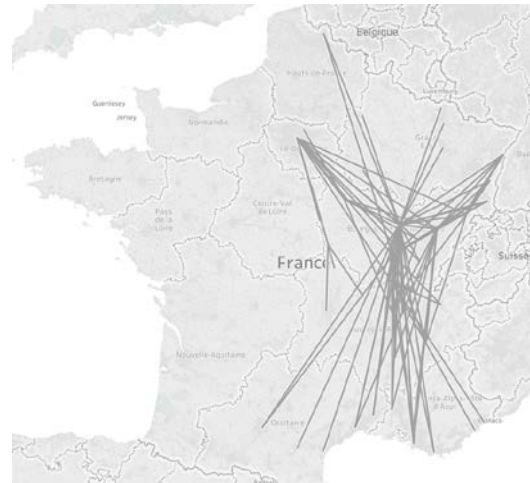
Cartographie des liaisons opérées par un SLO et par un service conventionné



		Région	Moyenne de l'ensemble des régions
... un service conventionné	Nombre de liaisons en 2017	36	39
	Nombre de passagers SLO en 2017 (en milliers)	220,4	361,5

... un service commercial

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



		Région	Moyenne de l'ensemble des régions
... un service commercial	Nombre de liaisons en 2017	92	73
	Nombre de passagers SLO en 2017 (en milliers)	279,5	500,9

Sources de données

Population, Activité, Ménages, Logements : Insee, Recensement de la population 2014

Hôtels : Insee, Chiffres clés du tourisme 2018

Nuitées hôtelières : Direction Générale des Entreprises, Mémento du tourisme 2017

Revenu : Insee, Ménages fiscaux et revenu disponible en 2014 : comparaisons régionales

Réseau routier : Ministère en charge des transports, Service de l'Observation et des Statistiques (SOeS) au 31/12/2015

Réseau ferré : SNCF Réseau au 31/12/2015

PIB : Insee 2015

Traitements ARAFER



RÉGION BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

Bretagne

Données socio-économiques

		Région	France métropolitaine			Région	France métropolitaine
Démographie	Population	3 276 543	64 027 958	Economie	PIB	91 910	2 152 508
	Superficie (km ²)	26 630	364 097		% d'actifs	45,0%	46,6%
	Densité (habitants/km ²)	123	176		Taux de chômage	11,8%	13,5%
	Nombre de communes	1 250	35 756				
	... dont communes de plus de 100 000 habitants	2	39				
Caractéristiques des ménages	Taille moyenne des ménages	2,16	2,23	Tourisme	Nombre de chambres d'hôtels	26 927	641 265
	% de ménages propriétaires de leur logement	66,3%	57,8%		% des logements qui sont des résidences secondaires	13,0%	9,6%
	Revenu médian par unité de consommation	20 470	20 369		Nombre de nuitées hôtelières	7 655	200 090

Infrastructures de transport et accès aux services de transport

		Région	Moyenne de l'ensemble des régions			Région	Moyenne de l'ensemble des régions
Infrastructures	Km de réseau routier	72 693	89 835	Accès aux services de transport	Nombre de communes desservies par un service de transport ...		
	... dont autoroutes (%)	0,1%	1,8%		... routier conventionné	588	1 180
	Km de réseau ferré (voies principales)	1 801	49 253		... routier librement organisé (SLO)	15	23
	... dont LGV (%)	0,0%	8,4%		... ferroviaire conventionné	107	179
			... ferroviaire commercial		20	24	
			... aérien *	5	3		

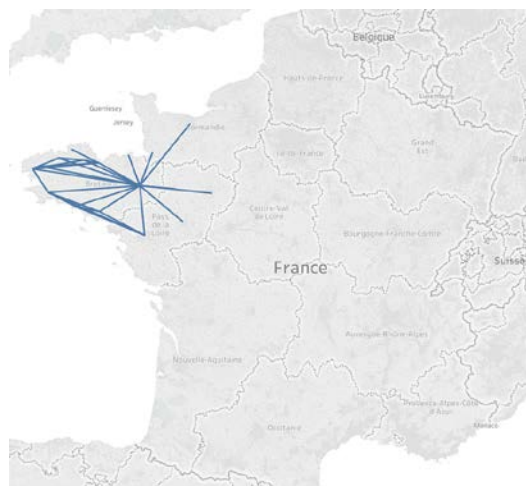
Services de transport routier librement organisé desservant la région

		Nombre de liaisons en 2017	Nombre de passagers en 2017 (en milliers)			Nombre moyen de trajets quotidiens en 2017	Nombre de passagers en 2017 (en milliers)
Nombre de liaisons SLO totales	139	577,9	En fréquentation	Top 3 des liaisons Infrarégionales		
	... dont infrarégionales (%)	18%	10%		1 - Brest_Lorient	11,9	13
	... dont inter-régionales (%)	72%	44%		2 - Brest_Rennes	7,0	9
	... dont radiales (%)	10%	47%		3 - Lorient_Rennes	3,8	7,7
	... dont liaisons inférieures à 100 km	12	[10; 20]				

Concurrence entre les services librement organisés et ...

... un service conventionné

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



		Région	Moyenne de l'ensemble des régions
... un service conventionné	Nombre de liaisons en 2017	29	39
	Nombre de passagers SLO en 2017 (en milliers)	165,6	361,5

... un service commercial

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



		Région	Moyenne de l'ensemble des régions
... un service commercial	Nombre de liaisons en 2017	101	73
	Nombre de passagers SLO en 2017 (en milliers)	558,2	500,9

Sources de données

Population, Activité, Ménages, Logements : Insee, Recensement de la population 2014
 Hôtels : Insee, Chiffres clés du tourisme 2018
 Nuitées hôtelières : Direction Générale des Entreprises, Mémento du tourisme 2017
 Revenu : Insee, Ménages fiscaux et revenu disponible en 2014 : comparaisons régionales
 Réseau routier : Ministère en charge des transports, Service de l'Observation et des Statistiques (SOeS) au 31/12/2015
 Réseau ferré : SNCF Réseau au 31/12/2015
 PIB : Insee 2015

Traitements ARAFER



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Centre-Val de Loire

Données socio-économiques

		Région	France métropolitaine			Région	France métropolitaine
Démographie	Population	2 577 435	64 027 958	Economie	PIB	70 355	2 152 508
	Superficie (km ²)	26 755	364 097		% d'actifs	45,8%	46,6%
	Densité (habitants/km ²)	96	176		Taux de chômage	12,8%	13,5%
	Nombre de communes	1 811	35 756				
	... dont communes de plus de 100 000 habitants	2	39				
Caractéristiques des ménages	Taille moyenne des ménages	2,20	2,23	Tourisme	Nombre de chambres d'hôtels	20 271	641 265
	% de ménages propriétaires de leur logement	64,0%	57,8%		% des logements qui sont des résidences secondaires	6,2%	9,6%
	Revenu médian par unité de consommation	20 338	20 369		Nombre de nuitées hotelières	5 802	200 090

Infrastructures de transport et accès aux services de transport

		Région	Moyenne de l'ensemble des régions			Région	Moyenne de l'ensemble des régions
Infrastructures	Km de réseau routier	68 238	89 835	Accès aux services de transport	Nombre de communes desservies par un service de transport ...	1 005	1 180
	... dont autoroutes (%)	1,4%	1,8%		... routier conventionné	10	23
	Km de réseau ferré (voies principales)	3 357	49 253		... routier librement organisé (SLO)	145	179
	... dont LGV (%)	11,8%	8,4%		... ferroviaire conventionné	9	24
				... ferroviaire commercial	1	3	
				... aérien *			

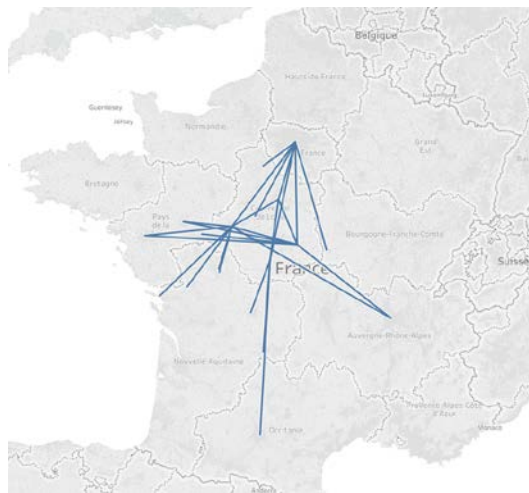
Services de transport routier librement organisé desservant la région

		Nombre de liaisons en 2017	Nombre de passagers en 2017 (en milliers)			Nombre moyen de trajets quotidiens en 2017	Nombre de passagers en 2017 (en milliers)
Nombre de liaisons SLO totales	136	385,6	En fréquentation	Top 3 des liaisons Infrarégionales		
	... dont infrarégionales (%)	4%	4%		1 - Orléans_Tours	8,9	10
	... dont inter-régionales (%)	89%	29%		2 - Bourges_Tours	3,5	3
	... dont radiales (%)	7%	67%		3 - Bourges_Orléans	4,3	[1; 2]
	... dont liaisons inférieures à 100 km	2	< 1				

Concurrence entre les services librement organisés et ...

... un service conventionné

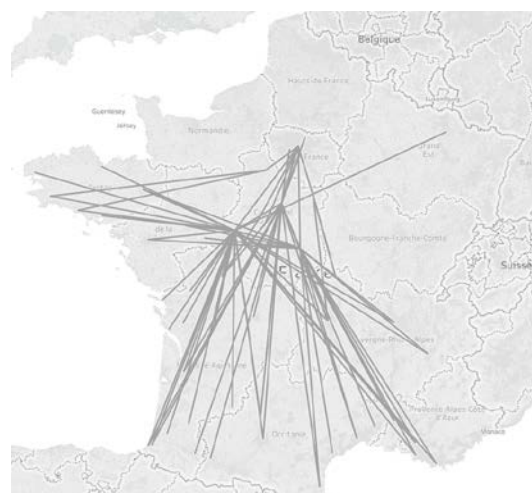
Cartographie des liaisons opérées par un SLO et par un service conventionné



		Région	Moyenne de l'ensemble des régions
... un service conventionné	Nombre de liaisons en 2017	26	39
	Nombre de passagers SLO en 2017 (en milliers)	299,1	361,5

... un service commercial

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



		Région	Moyenne de l'ensemble des régions
... un service commercial	Nombre de liaisons en 2017	78	73
	Nombre de passagers SLO en 2017 (en milliers)	351,9	500,9

Sources de données

Population, Activité, Ménages, Logements : Insee, Recensement de la population 2014
 Hôtels : Insee, Chiffres clés du tourisme 2018
 Nuitées hotelières : Direction Générale des Entreprises, Mémento du tourisme 2017
 Revenu : Insee, Ménages fiscaux et revenu disponible en 2014 : comparaisons régionales
 Réseau routier : Ministère en charge des transports, Service de l'Observation et des Statistiques (SoeS) au 31/12/2015
 Réseau ferré : SNCF Réseau au 31/12/2015
 PIB : Insee 2015

Traitements ARAFER



Grand Est

Données socio-économiques

		Région	France métropolitaine			Région	France métropolitaine	
Démographie	Population	5 554 645	64 027 958	Economie	PIB	152 170	2 152 508	
	Superficie (km²)	26 707	364 097		% d'actifs	47,0%	46,6%	
	Densité (habitants/km²)	208	176		Taux de chômage	14,1%	13,5%	
	Nombre de communes	5 152	35 756		Tourisme	Nombre de chambres d'hôtels	44 675	641 265
	... dont communes de plus de 100 000 habitants	5	39			% des logements qui sont des résidences secondaires	3,2%	9,6%
			Nombre de nuitées hôtelières	13 661		200 090		
Caractéristiques des ménages	Taille moyenne des ménages	2,23	2,23					
	% de ménages propriétaires de leur logement	58,6%	57,8%					
	Revenu médian par unité de consommation	20 418	20 369					

Infrastructures de transport et accès aux services de transport

		Région	Moyenne de l'ensemble des régions			Région	Moyenne de l'ensemble des régions
Infrastructures	Km de réseau routier	84 530	89 835	Accès aux services de transport	Nombre de communes desservies par un service de transport ...		
	... dont autoroutes (%)	1,5%	1,8%		... routier conventionné	2 546	1 180
	Km de réseau ferré (voies principales)	7 113	49 253		... routier librement organisé (SLO)	29	23
	... dont LGV (%)	6,6%	8,4%		... ferroviaire conventionné	353	179
				... ferroviaire commercial	37	24	
				... aérien *	3	3	

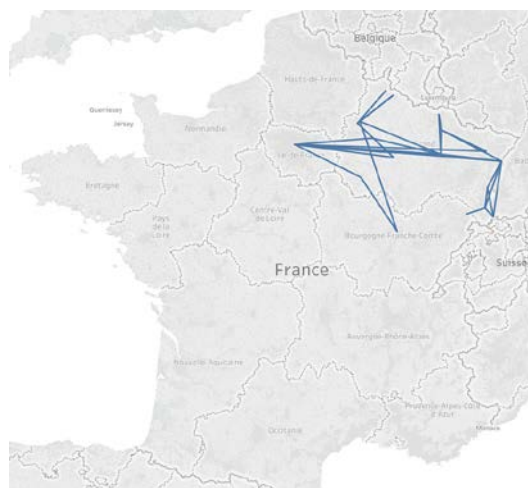
Services de transport routier librement organisé desservant la région

		Nombre de liaisons en 2017	Nombre de passagers en 2017 (en milliers)			Nombre moyen de trajets quotidiens en 2017	Nombre de passagers en 2017 (en milliers)
Nombre de liaisons SLO totales	188	707,2	En fréquentation	Top 3 des liaisons Infrarégionales		
	... dont infrarégionales (%)	25%	19%		1 - Gare de Lorraine TGV_Nancy	15,2	[47; 104]
	... dont inter-régionales (%)	62%	20%		2 - Nancy_Strasbourg	8,1	21
	... dont radiales (%)	13%	61%		3 - Mulhouse_Strasbourg	13,1	18,3
	... dont liaisons inférieures à 100 km	10	[50; 100]				

Concurrence entre les services librement organisés et ...

... un service conventionné

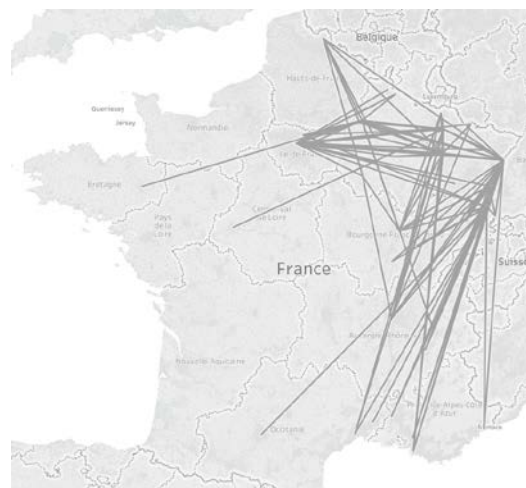
Cartographie des liaisons opérées par un SLO et par un service conventionné



		Région	Moyenne de l'ensemble des régions
... un service conventionné	Nombre de liaisons en 2017	29	39
	Nombre de passagers SLO en 2017 (en milliers)	281,3	361,5

... un service commercial

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



		Région	Moyenne de l'ensemble des régions
... un service commercial	Nombre de liaisons en 2017	102	73
	Nombre de passagers SLO en 2017 (en milliers)	637,0	500,9

Sources de données

Population, Activité, Ménages, Logements : Insee, Recensement de la population 2014
 Hôtels : Insee, Chiffres clés du tourisme 2018
 Nuitées hôtelières : Direction Générale des Entreprises, Mémento du tourisme 2017
 Revenu : Insee, Ménages fiscaux et revenu disponible en 2014 : comparaisons régionales
 Réseau routier : Ministère en charge des transports, Service de l'Observation et des Statistiques (SoES) au 31/12/2015
 Réseau ferré : SNCF Réseau au 31/12/2015
 PIB : Insee 2015

Traitements ARAFER



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Hauts-de-France

Données socio-économiques

		Région	France métropolitaine			Région	France métropolitaine	
Démographie	Population	6 006 156	64 027 958	Economie	PIB	156 922	2 152 508	
	Superficie (km²)	25 224	364 097		% d'actifs	45,2%	46,6%	
	Densité (habitants/km²)	238	176		Taux de chômage	16,9%	13,5%	
	Nombre de communes	3 818	35 756					
	... dont communes de plus de 100 000 habitants	2	39		Tourisme	Nombre de chambres d'hôtels	28 844	641 265
Caractéristiques des ménages			% des logements qui sont des résidences secondaires	3,6%		9,6%		
Taille moyenne des ménages	2,36	2,23	Nombre de nuitées hôtelières	9 116		200 090		
% de ménages propriétaires de leur logement	57,7%	57,8%						
Revenu médian par unité de consommation	18 812	20 369						

Infrastructures de transport et accès aux services de transport

		Région	Moyenne de l'ensemble des régions			Région	Moyenne de l'ensemble des régions
Infrastructures	Km de réseau routier	67 218	89 835	Accès aux services de transport	Nombre de communes desservies par un service de transport ...		
	... dont autoroutes (%)	1,8%	1,8%		... routier conventionné	2 308	1 180
	Km de réseau ferré (voies principales)	5 286	49 253		... routier librement organisé (SLO)	23	23
	... dont LGV (%)	14,5%	8,4%		... ferroviaire conventionné	308	179
			... ferroviaire commercial		27	24	
			... aérien *	2	3		

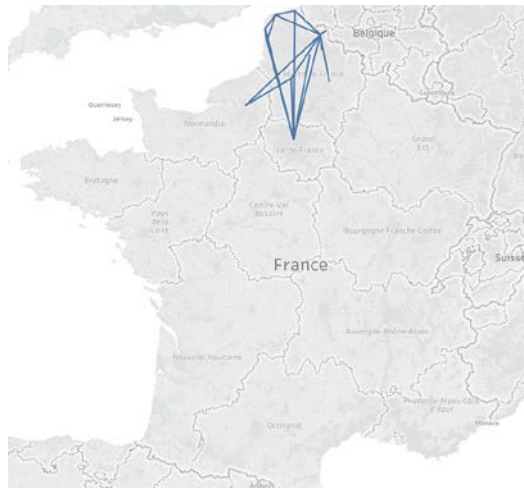
Services de transport routier librement organisé desservant la région

		Nombre de liaisons en 2017	Nombre de passagers en 2017 (en milliers)			Nombre moyen de trajets quotidiens en 2017	Nombre de passagers en 2017 (en milliers)
Nombre de liaisons SLO totales	132	625,7	Top 3 des liaisons Infrarégionales			
	... dont infrarégionales (%)	19%	3%	En fréquentation	1 - Lille_Parc Astérix	7,1	5
	... dont inter-régionales (%)	67%	21%		2 - Amiens_Lille	1,6	[3; 5]
	... dont radiales (%)	14%	76%		3 - Calais_Lille	2,9	2,9
	... dont liaisons inférieures à 100 km	11	[10; 20]				

Concurrence entre les services librement organisés et ...

... un service conventionné

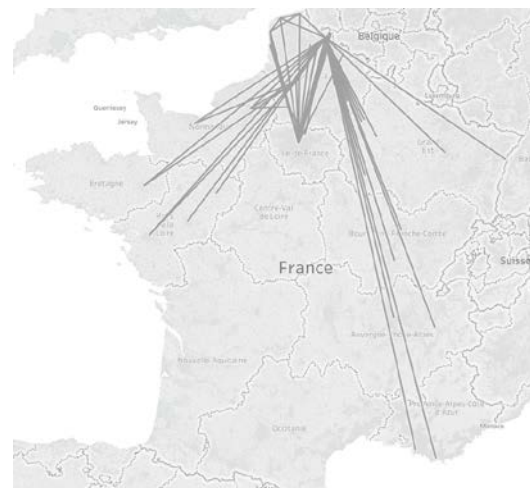
Cartographie des liaisons opérées par un SLO et par un service conventionné



		Région	Moyenne de l'ensemble des régions
... un service conventionné	Nombre de liaisons en 2017	18	39
	Nombre de passagers SLO en 2017 (en milliers)	448,8	361,5

... un service commercial

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



		Région	Moyenne de l'ensemble des régions
... un service commercial	Nombre de liaisons en 2017	51	73
	Nombre de passagers SLO en 2017 (en milliers)	586,4	500,9

Sources de données

Population, Activité, Ménages, Logements : Insee, Recensement de la population 2014
 Hôtels : Insee, Chiffres clés du tourisme 2018
 Nuitées hôtelières : Direction Générale des Entreprises, Mémento du tourisme 2017
 Revenu : Insee, Ménages fiscaux et revenu disponible en 2014 : comparaisons régionales
 Réseau routier : Ministère en charge des transports, Service de l'Observation et des Statistiques (SoES) au 31/12/2015
 Réseau ferré : SNCF Réseau au 31/12/2015
 PIB : Insee 2015

Traitements ARAFER



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Île-de-France

Données socio-économiques

		Région	France métropolitaine			Région	France métropolitaine
Démographie	Population	12 027 565	64 027 958	Economie	PIB	668 823	2 152 508
	Superficie (km²)	53 617	364 097		% d'actifs	50,6%	46,6%
	Densité (habitants/km²)	224	176		Taux de chômage	12,6%	13,5%
	Nombre de communes	1 278	35 756				
	... dont communes de plus de 100 000 habitants	5	39				
Caractéristiques des ménages	Taille moyenne des ménages	2,32	2,23	Tourisme	Nombre de chambres d'hôtels	156 405	641 265
	% de ménages propriétaires de leur logement	47,4%	57,8%		% des logements qui sont des résidences secondaires	3,3%	9,6%
	Revenu médian par unité de consommation	22 522	20 369		Nombre de nuitées hôtelières	61 518	200 090

Infrastructures de transport et accès aux services de transport

		Région	Moyenne de l'ensemble des régions			Région	Moyenne de l'ensemble des régions
Infrastructures	Km de réseau routier	38 366	89 835	Accès aux services de transport	Nombre de communes desservies par un service de transport ...		
	... dont autoroutes (%)	1,6%	1,8%		... routier conventionné	237	1 180
	Km de réseau ferré (voies principales)	4 711	49 253		... routier librement organisé (SLO)	12	23
	... dont LGV (%)	13,5%	8,4%		... ferroviaire conventionné	31	179
				... ferroviaire commercial	13	24	
				... aérien *	3	3	

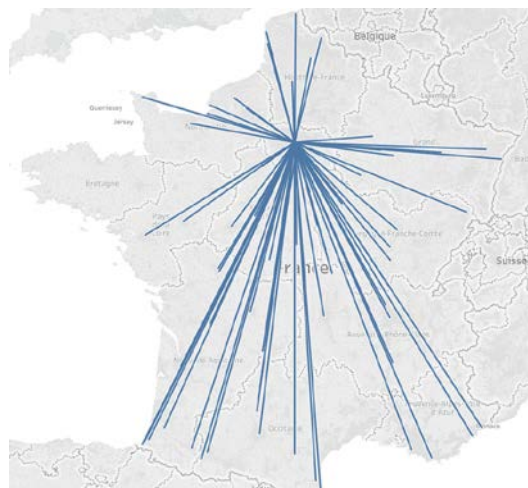
Services de transport routier librement organisé desservant la région

		Nombre de liaisons en 2017	Nombre de passagers en 2017 (en milliers)			Nombre moyen de trajets quotidiens en 2017	Nombre de passagers en 2017 (en milliers)
Nombre de liaisons SLO totales	394	3898,2	Top 3 des liaisons Infrarégionales			
	... dont infrarégionales (%)	0%	0%	En			
	... dont inter-régionales (%)	48%	7%	fréquentation			
	... dont radiales (%)	52%	93%				
	... dont liaisons inférieures à 100 km	5	[5; 10]				

Concurrence entre les services librement organisés et ...

... un service conventionné

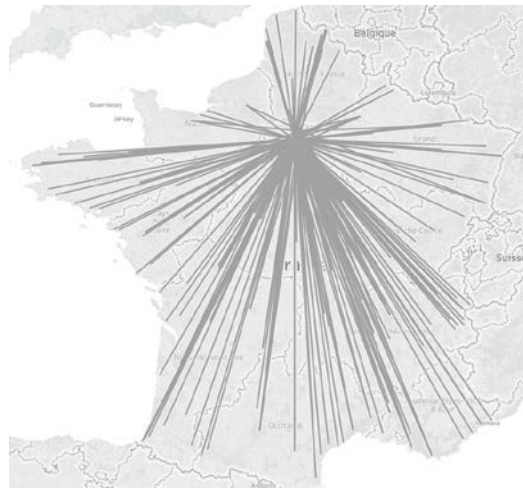
Cartographie des liaisons opérées par un SLO et par un service conventionné



		Région	Moyenne de l'ensemble des régions
... un service conventionné	Nombre de liaisons en 2017	66	39
	Nombre de passagers SLO en 2017 (en milliers)	2804,6	361,5

... un service commercial

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



		Région	Moyenne de l'ensemble des régions
... un service commercial	Nombre de liaisons en 2017	191	73
	Nombre de passagers SLO en 2017 (en milliers)	3580,3	500,9

Sources de données

Population, Activité, Ménages, Logements : Insee, Recensement de la population 2014
 Hôtels : Insee, Chiffres clés du tourisme 2018
 Nuitées hôtelières : Direction Générale des Entreprises, Mémento du tourisme 2017
 Revenu : Insee, Ménages fiscaux et revenu disponible en 2014 : comparaisons régionales
 Réseau routier : Ministère en charge des transports, Service de l'Observation et des Statistiques (SoES) au 31/12/2015
 Réseau ferré : SNCF Réseau au 31/12/2015
 PIB : Insee 2015

Traitements ARAFER



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Normandie

Données socio-économiques

		Région	France métropolitaine			Région	France métropolitaine	
Démographie	Population	3 335 645	64 027 958	Economie	PIB	91 740	2 152 508	
	Superficie (km²)	26 940	364 097		% d'actifs	45,6%	46,6%	
	Densité (habitants/km²)	124	176		Taux de chômage	13,7%	13,5%	
	Nombre de communes	2 885	35 756		Tourisme	Nombre de chambres d'hôtels	26 033	641 265
	... dont communes de plus de 100 000 habitants	3	39			% des logements qui sont des résidences secondaires	9,8%	9,6%
			Nombre de nuitées hôtelières	7 582		200 090		
Caractéristiques des ménages	Taille moyenne des ménages	2,23	2,23					
	% de ménages propriétaires de leur logement	58,2%	57,8%					
	Revenu médian par unité de consommation	19 900	20 369					

Infrastructures de transport et accès aux services de transport

		Région	Moyenne de l'ensemble des régions			Région	Moyenne de l'ensemble des régions
Infrastructures	Km de réseau routier	70 347	89 835	Accès aux services de transport	Nombre de communes desservies par un service de transport ...		
	... dont autoroutes (%)	1,0%	1,8%		... routier conventionné	1 062	1 180
	Km de réseau ferré (voies principales)	2 519	49 253		... routier librement organisé (SLO)	13	23
	... dont LGV (%)	0,0%	8,4%		... ferroviaire conventionné	106	179
				... ferroviaire commercial	15	24	
				... aérien *	1	3	

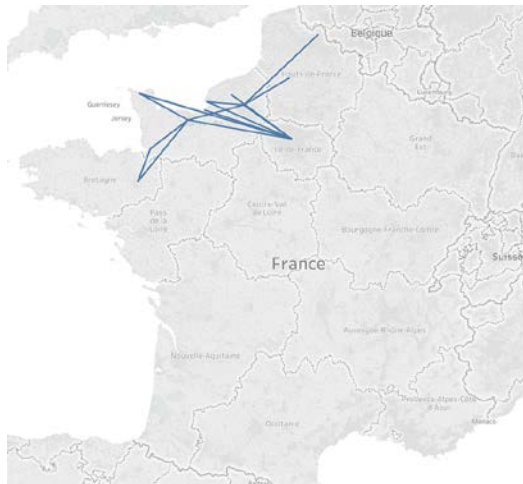
Services de transport routier librement organisé desservant la région

		Nombre de liaisons en 2017	Nombre de passagers en 2017 (en milliers)			Nombre moyen de trajets quotidiens en 2017	Nombre de passagers en 2017 (en milliers)
Nombre de liaisons SLO totales	55	737,1	En fréquentation	Top 3 des liaisons Infrarégionales		
	... dont infrarégionales (%)	13%	2%		1 - Caen_Rouen	2,3	[4; 8]
	... dont inter-régionales (%)	64%	15%		2 - Le Havre_Rouen	4,6	5
	... dont radiales (%)	24%	83%		3 - Caen_Le Mont-Saint-Michel	1,1	[1; 4]
	... dont liaisons inférieures à 100 km	7	[10; 20]				

Concurrence entre les services librement organisés et ...

... un service conventionné

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



		Région	Moyenne de l'ensemble des régions
... un service conventionné	Nombre de liaisons en 2017	14	39
	Nombre de passagers SLO en 2017 (en milliers)	597,6	361,5

... un service commercial

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



		Région	Moyenne de l'ensemble des régions
... un service commercial	Nombre de liaisons en 2017	26	73
	Nombre de passagers SLO en 2017 (en milliers)	507,2	500,9

Sources de données

Population, Activité, Ménages, Logements : Insee, Recensement de la population 2014
 Hôtels : Insee, Chiffres clés du tourisme 2018
 Nuitées hôtelières : Direction Générale des Entreprises, Mémento du tourisme 2017
 Revenu : Insee, Ménages fiscaux et revenu disponible en 2014 : comparaisons régionales
 Réseau routier : Ministère en charge des transports, Service de l'Observation et des Statistiques (SOeS) au 31/12/2015
 Réseau ferré : SNCF Réseau au 31/12/2015
 PIB : Insee 2015

Traitements ARAFER



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Nouvelle-Aquitaine

Données socio-économiques

		Région	France métropolitaine			Région	France métropolitaine	
Démographie	Population	5 879 144	64 027 958	Economie	PIB	163 898	2 152 508	
	Superficie (km ²)	27 008	364 097		% d'actifs	45,2%	46,6%	
	Densité (habitants/km ²)	218	176		Taux de chômage	13,2%	13,5%	
	Nombre de communes	4 466	35 756		Tourisme	Nombre de chambres d'hôtels	54 523	641 265
	... dont communes de plus de 100 000 habitants	2	39			% des logements qui sont des résidences secondaires	11,9%	9,6%
			Nombre de nuitées hôtelières	15 908		200 090		
Caractéristiques des ménages	Taille moyenne des ménages	2,13	2,23					
	% de ménages propriétaires de leur logement	62,4%	57,8%					
	Revenu médian par unité de consommation	19 992	20 369					

Infrastructures de transport et accès aux services de transport

		Région	Moyenne de l'ensemble des régions			Région	Moyenne de l'ensemble des régions
Infrastructures	Km de réseau routier	173 880	89 835	Accès aux services de transport	Nombre de communes desservies par un service de transport ...		
	... dont autoroutes (%)	0,8%	1,8%		... routier conventionné	1 516	1 180
	Km de réseau ferré (voies principales)	5 244	49 253		... routier librement organisé (SLO)	39	23
	... dont LGV (%)	0,0%	8,4%		... ferroviaire conventionné	309	179
			... ferroviaire commercial		30	24	
			... aérien *	6	3		

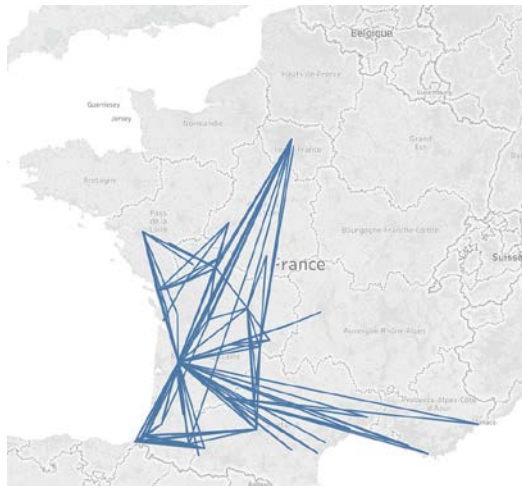
Services de transport routier librement organisé desservant la région

		Nombre de liaisons en 2017	Nombre de passagers en 2017 (en milliers)			Nombre moyen de trajets quotidiens en 2017	Nombre de passagers en 2017 (en milliers)
Nombre de liaisons SLO totales	361	941,1	En fréquentation	Top 3 des liaisons Infrarégionales		
	... dont infrarégionales (%)	27%	13%		1 - Bayonne_Bordeaux	13,7	22
	... dont inter-régionales (%)	66%	56%		2 - Bordeaux_La Rochelle	9,1	13
	... dont radiales (%)	7%	31%		3 - Biarritz_Bordeaux	10,4	11,7
	... dont liaisons inférieures à 100 km	7	[1; 5]				

Concurrence entre les services librement organisés et ...

... un service conventionné

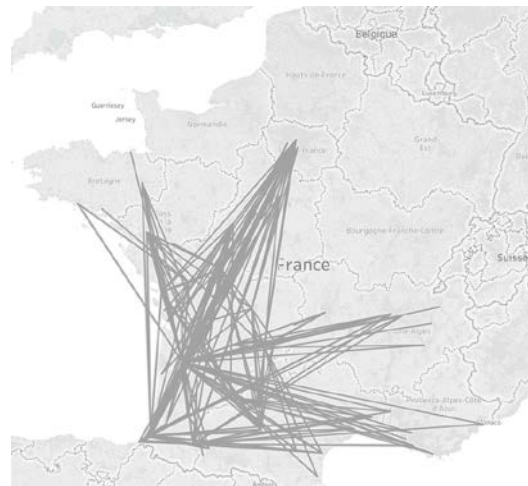
Cartographie des liaisons opérées par un SLO et par un service conventionné



		Région	Moyenne de l'ensemble des régions
... un service conventionné	Nombre de liaisons en 2017	119	39
	Nombre de passagers SLO en 2017 (en milliers)	675,8	361,5

... un service commercial

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



		Région	Moyenne de l'ensemble des régions
... un service commercial	Nombre de liaisons en 2017	207	73
	Nombre de passagers SLO en 2017 (en milliers)	887,3	500,9

Sources de données

Population, Activité, Ménages, Logements : Insee, Recensement de la population 2014
 Hôtels : Insee, Chiffres clés du tourisme 2018
 Nuitées hôtelières : Direction Générale des Entreprises, Mémento du tourisme 2017
 Revenu : Insee, Ménages fiscaux et revenu disponible en 2014 : comparaisons régionales
 Réseau routier : Ministère en charge des transports, Service de l'Observation et des Statistiques (SOeS) au 31/12/2015
 Réseau ferré : SNCF Réseau au 31/12/2015
 PIB : Insee 2015

Traitements ARAFER



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Occitanie

Données socio-économiques

		Région	France métropolitaine			Région	France métropolitaine	
Démographie	Population	5 730 753	64 027 958	Economie	PIB	159 115	2 152 508	
	Superficie (km ²)	26 744	364 097		% d'actifs	44,9%	46,6%	
	Densité (habitants/km ²)	214	176		Taux de chômage	15,2%	13,5%	
	Nombre de communes	4 516	35 756		Tourisme	Nombre de chambres d'hôtels	62 777	641 265
	... dont communes de plus de 100 000 habitants	4	39			% des logements qui sont des résidences secondaires	15,7%	9,6%
			Nombre de nuitées hôtelières	16 073		200 090		
Caractéristiques des ménages	Taille moyenne des ménages	2,15	2,23					
	% de ménages propriétaires de leur logement	59,5%	57,8%					
	Revenu médian par unité de consommation	19 457	20 369					

Infrastructures de transport et accès aux services de transport

		Région	Moyenne de l'ensemble des régions			Région	Moyenne de l'ensemble des régions
Infrastructures	Km de réseau routier	141 543	89 835	Accès aux services de transport	Nombre de communes desservies par un service de transport ...	1 403	1 180
	... dont autoroutes (%)	0,9%	1,8%		... routier conventionné	39	23
	Km de réseau ferré (voies principales)	3 932	49 253		... routier librement organisé (SLO)	242	179
	... dont LGV (%)	2,6%	8,4%		... ferroviaire conventionné	26	24
				... ferroviaire commercial	8	3	
				... aérien *			

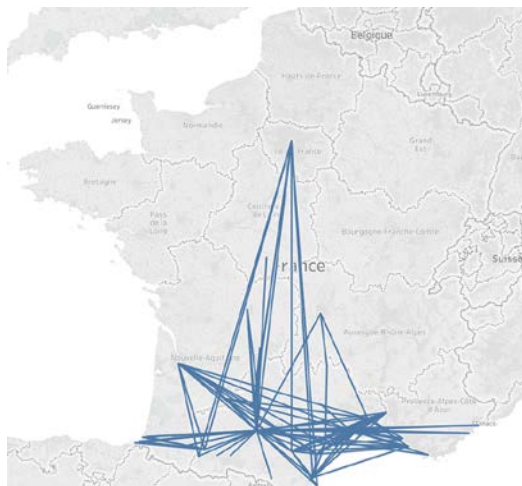
Services de transport routier librement organisé desservant la région

		Nombre de liaisons en 2017	Nombre de passagers en 2017 (en milliers)			Nombre moyen de trajets quotidiens en 2017	Nombre de passagers en 2017 (en milliers)
Nombre de liaisons SLO totales	354	964,8	En fréquentation	Top 3 des liaisons Infrarégionales		
	... dont infrarégionales (%)	16%	10%		1 - Montpellier_Toulouse	12,4	47
	... dont inter-régionales (%)	79%	66%		2 - Perpignan_Toulouse	6,4	13
	... dont radiales (%)	6%	24%		3 - Montpellier_Perpignan	8,8	9,5
	... dont liaisons inférieures à 100 km	43	[1; 5]				

Concurrence entre les services librement organisés et ...

... un service conventionné

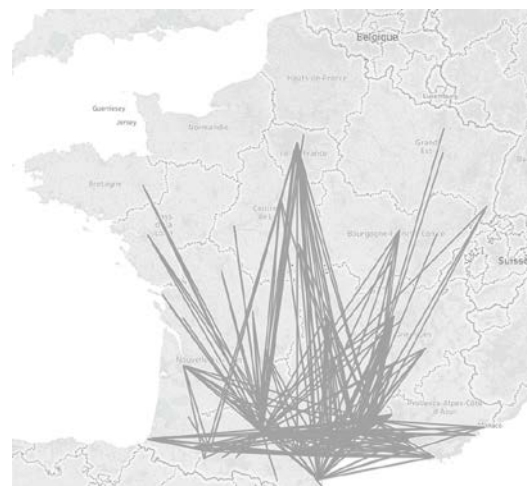
Cartographie des liaisons opérées par un SLO et par un service conventionné



		Région	Moyenne de l'ensemble des régions
... un service conventionné	Nombre de liaisons en 2017	108	39
	Nombre de passagers SLO en 2017 (en milliers)	671,8	361,5

... un service commercial

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



		Région	Moyenne de l'ensemble des régions
... un service commercial	Nombre de liaisons en 2017	212	73
	Nombre de passagers SLO en 2017 (en milliers)	911,2	500,9

Sources de données

Population, Activité, Ménages, Logements : Insee, Recensement de la population 2014
 Hôtels : Insee, Chiffres clés du tourisme 2018
 Nuitées hôtelières : Direction Générale des Entreprises, Mémento du tourisme 2017
 Revenu : Insee, Ménages fiscaux et revenu disponible en 2014 : comparaisons régionales
 Réseau routier : Ministère en charge des transports, Service de l'Observation et des Statistiques (SOeS) au 31/12/2015
 Réseau ferré : SNCF Réseau au 31/12/2015
 PIB : Insee 2015

Traitements ARAFER



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Pays de la Loire

Données socio-économiques

		Région	France métropolitaine			Région	France métropolitaine	
Démographie	Population	3 690 833	64 027 958	Economie	PIB	109 767	2 152 508	
	Superficie (km²)	28 639	364 097		% d'actifs	46,5%	46,6%	
	Densité (habitants/km²)	129	176		Taux de chômage	11,8%	13,5%	
	Nombre de communes	1 357	35 756					
	... dont communes de plus de 100 000 habitants	3	39		Tourisme	Nombre de chambres d'hôtels	24 682	641 265
Caractéristiques des ménages		Taille moyenne des ménages	2,24	2,23		% des logements qui sont des résidences secondaires	10,5%	9,6%
		Revenu médian par unité de consommation	20 150	20 369		Nombre de nuitées hôtelières	7 053	200 090

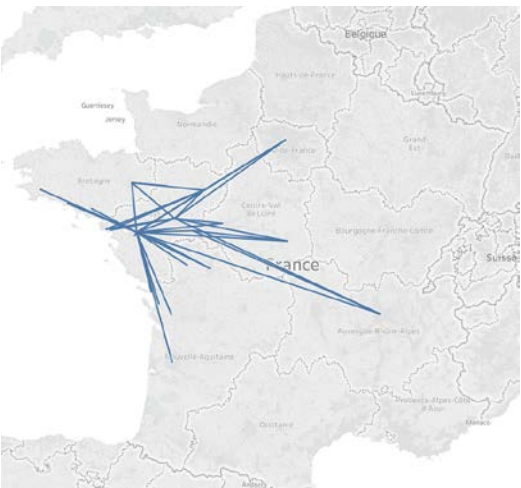
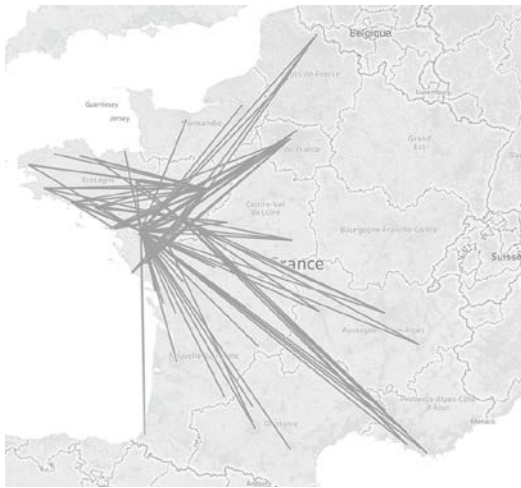
Infrastructures de transport et accès aux services de transport

		Région	Moyenne de l'ensemble des régions			Région	Moyenne de l'ensemble des régions
Infrastructures	Km de réseau routier	73 197	89 835	Accès aux services de transport	Nombre de communes desservies par un service de transport ...		
	... dont autoroutes (%)	1,0%	1,8%		... routier conventionné	694	1 180
	Km de réseau ferré (voies principales)	2 311	49 253		... routier librement organisé (SLO)	12	23
	... dont LGV (%)	2,8%	8,4%		... ferroviaire conventionné	124	179
				... ferroviaire commercial	16	24	
				... aérien *	2	3	

Services de transport routier librement organisé desservant la région

		Nombre de liaisons en 2017	Nombre de passagers en 2017 (en milliers)			Nombre moyen de trajets quotidiens en 2017	Nombre de passagers en 2017 (en milliers)
Nombre de liaisons SLO totales	127	624,1	En fréquentation	Top 3 des liaisons Infrarégionales		
	... dont infrarégionales (%)	13%	2%		1 - Le Mans_Nantes	11,2	{3; 10}
	... dont inter-régionales (%)	78%	51%		2 - Angers_Nantes	8,2	2
	... dont radiales (%)	9%	46%		3 - Angers_Le Mans	9,9	2,1
	... dont liaisons inférieures à 100 km	5	[1; 5]				

Concurrence entre les services librement organisés et ...

... un service conventionné		... un service commercial	
Cartographie des liaisons opérées par un SLO et par un service conventionné		Cartographie des liaisons opérées par un SLO et par un service commercial	
			
		Région	Moyenne de l'ensemble des régions
... un service conventionné	Nombre de liaisons en 2017	37	39
	Nombre de passagers SLO en 2017 (en milliers)	508,2	361,5
... un service commercial	Nombre de liaisons en 2017	101	73
	Nombre de passagers SLO en 2017 (en milliers)	616,1	500,9

Sources de données

Population, Activité, Ménages, Logements : Insee, Recensement de la population 2014	Traitements ARAFER
Hôtels : Insee, Chiffres clés du tourisme 2018	
Nuitées hôtelières : Direction Générale des Entreprises, Mémento du tourisme 2017	
Revenu : Insee, Ménages fiscaux et revenu disponible en 2014 : comparaisons régionales	RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Réseau routier : Ministère en charge des transports, Service de l'Observation et des Statistiques (SOeS) au 31/12/2015	arafer
Réseau ferré : SNCF Réseau au 31/12/2015	
PIB : Insee 2015	

Provence-Alpes-Côte d'Azur

Données socio-économiques

		Région	France métropolitaine			Région	France métropolitaine	
Démographie	Population	4 983 438	64 027 958	Economie	PIB	154 879	2 152 508	
	Superficie (km²)	30 688	364 097		% d'actifs	44,2%	46,6%	
	Densité (habitants/km²)	162	176		Taux de chômage	15,0%	13,5%	
	Nombre de communes	953	35 756		Tourisme	Nombre de chambres d'hôtels	72 675	641 265
	... dont communes de plus de 100 000 habitants	4	39			% des logements qui sont des résidences secondaires	17,5%	9,6%
			Nombre de nuitées hôtelières	21 793		200 090		
Caractéristiques des ménages	Taille moyenne des ménages	2,18	2,23					
	% de ménages propriétaires de leur logement	54,4%	57,8%					
	Revenu médian par unité de consommation	19 893	20 369					

Infrastructures de transport et accès aux services de transport

		Région	Moyenne de l'ensemble des régions			Région	Moyenne de l'ensemble des régions
Infrastructures	Km de réseau routier	49 071	89 835	Accès aux services de transport	Nombre de communes desservies par un service de transport ...		
	... dont autoroutes (%)	1,5%	1,8%		... routier conventionné	666	1 180
	Km de réseau ferré (voies principales)	2 270	49 253		... routier librement organisé (SLO)	24	23
	... dont LGV (%)	11,1%	8,4%		... ferroviaire conventionné	108	179
				... ferroviaire commercial	19	24	
				... aérien *	3	3	

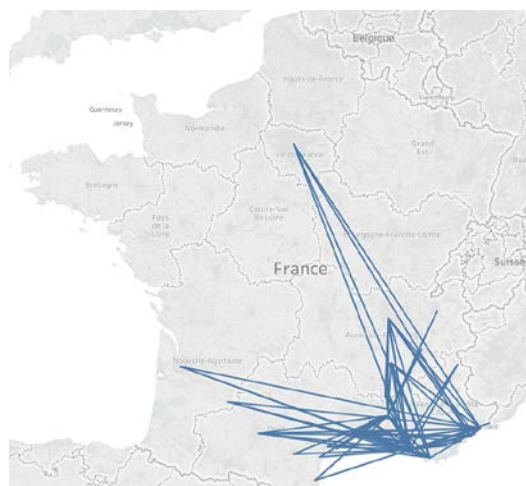
Services de transport routier librement organisé desservant la région

		Nombre de liaisons en 2017	Nombre de passagers en 2017 (en milliers)			Nombre moyen de trajets quotidiens en 2017	Nombre de passagers en 2017 (en milliers)
Nombre de liaisons SLO totales	287	758,5	En fréquentation	Top 3 des liaisons Infrarégionales		
	... dont infrarégionales (%)	14%	22%		1 - Marseille_Nice	25,1	104
	... dont inter-régionales (%)	80%	66%		2 - Aix-en-Provence_Nice	15,0	25
	... dont radiales (%)	5%	11%		3 - Nice_Toulon	5,8	[5; 25]
	... dont liaisons inférieures à 100 km	7	[5; 10]				

Concurrence entre les services librement organisés et ...

... un service conventionné

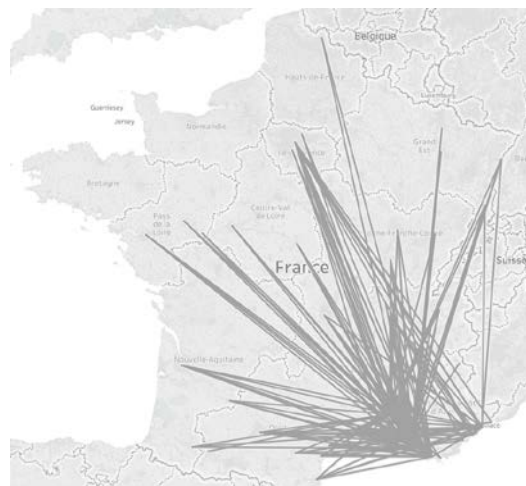
Cartographie des liaisons opérées par un SLO et par un service conventionné



		Région	Moyenne de l'ensemble des régions
... un service conventionné	Nombre de liaisons en 2017	83	39
	Nombre de passagers SLO en 2017 (en milliers)	586,9	361,5

... un service commercial

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



		Région	Moyenne de l'ensemble des régions
... un service commercial	Nombre de liaisons en 2017	176	73
	Nombre de passagers SLO en 2017 (en milliers)	728,1	500,9

Sources de données

Population, Activité, Ménages, Logements : Insee, Recensement de la population 2014
 Hôtels : Insee, Chiffres clés du tourisme 2018
 Nuitées hôtelières : Direction Générale des Entreprises, Mémento du tourisme 2017
 Revenu : Insee, Ménages fiscaux et revenu disponible en 2014 : comparaisons régionales
 Réseau routier : Ministère en charge des transports, Service de l'Observation et des Statistiques (SOeS) au 31/12/2015
 Réseau ferré : SNCF Réseau au 31/12/2015
 PIB : Insee 2015

Traitements ARAFER



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE