

Rapport annuel
Marché du transport par autocar
et gares routières

8 août 2015 - 30 juin 2016

Sommaire

SYNTHESE	3	04
INTRODUCTION	7	
RAPPELS	8	
01		
Le marché du transport routier librement organisé		
Le développement de l'offre de transport par autocar librement organisée	9	
L'évolution de la fréquentation des services librement organisés	14	
Bilan économique et social	18	
02		
L'offre de transport public routier conventionnée		
L'offre de transport public routier conventionnée départementale	20	
L'offre de transport public routier conventionnée régionale	20	
03		
Analyse de la complémentarité des offres de transport routier		
Complémentarité des transports routiers librement organisés et conventionnés	26	
Complémentarité des transports routiers et ferroviaires	29	
04		
Bilan de la régulation des services librement organisés de moins de 100 km	33	
Rappel de la procédure	33	
Bilan des déclarations	34	
Bilan des saisines	42	
Méthode d'analyse	46	
Bilan des interdictions et limitations de service	52	
Bilan des autorisations	52	
05		
Les aménagements de transport public routier	54	
Rappel du contexte et du cadre juridique	54	
Le registre public des gares routières et autres aménagements routiers	55	
Les services offerts dans les gares routières déclarées au registre	58	
Les exploitants des gares routières déclarées au registre	59	
Détail des gares routières desservies par les services librement organisés	60	
CONCLUSION	64	
ANNEXES	66	

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 km afin de préserver les services conventionnés d'impacts susceptibles de compromettre leur équilibre économique.

Ce premier rapport établi en application des articles L. 3111-23 et L. 3114-9 du code des transports rend compte du développement de ce nouveau marché en un peu moins d'un an, pour la période du 8 août 2015 au 30 juin 2016. Il fait le bilan des autorisations, interdictions et limitations des services déclarés sur les liaisons de moins de 100 km, avec, à chaque fois, un détail par région. Il rappelle également les actions engagées en vue de la mise en place du nouveau cadre de régulation des gares routières et autres aménagements de transport routier.

Le prochain rapport, qui coïncidera avec l'année civile, portera sur une année complète, du 1^{er} janvier au 31 décembre 2016.

Un marché en expansion continue depuis sa création

Cinq opérateurs d'envergure nationale et un opérateur régional se sont rapidement positionnés sur le marché nouvellement libéralisé, certains étant déjà présents de par leur activité d'exploitation de liaisons routières internationales. L'offre de services a connu une croissance soutenue, qui ralentit cependant, pour atteindre, au 30 juin 2016, 257 lignes régulières¹ assurant la desserte de 193 villes sur l'ensemble du territoire. 1 105 liaisons² distinctes sont dénombrées sur ces lignes.

Cette offre a rencontré une demande également croissante, avec près de 3,4 millions de passagers transportés sur la période, représentant 1,2 milliard de passagers-kilomètres. A titre comparatif, en 2015, le trafic réalisé en transports collectifs était de 189,9 milliards de voyageurs-kilomètres³ (dont 49,6% de transport ferroviaire et 37,5% d'autobus, autocars et tramways). Le trafic réalisé en véhicule personnel s'élevait quant à lui à 738 milliards de voyageurs-kilomètres.

La tarification particulièrement attractive pratiquée par les opérateurs en phase de démarrage du marché (3,4 euros hors taxes de recette par passager aux 100 km sur la période) contribue à ce résultat, même si l'on peut noter une tendance à l'augmentation des tarifs depuis le début de l'année.

Près des deux tiers des voyageurs se concentrent sur des trajets entre Paris et la province (10% des liaisons commercialisées au total), avec trois liaisons plus particulièrement empruntées (Paris-Lille, Paris-Lyon et Paris-Rouen).

Par ailleurs, 442 liaisons, soit près de 50% de l'offre de liaisons commercialisées⁴, n'ont pas d'alternatives directes en transport collectif terrestre⁵. Cette offre a transporté près de 350 000 voyageurs.

Le car apparaît comme un mode de transport privilégié pour des moyennes et longues distances, avec un trajet moyen parcouru d'environ 350 km.

Dans cette phase d'émergence du marché, le taux d'occupation moyen des autocars a progressé passant de moins de 30% à ses débuts à environ 40% au 30 juin 2016, sous l'effet conjugué d'une croissance de la fréquentation (+40%) et de premières actions de restructuration de l'offre au deuxième trimestre 2016.

Au total, le chiffre d'affaires enregistré depuis la libéralisation du marché s'élève à 40,5 millions d'euros (hors taxes).

¹ Une ligne est définie par deux terminus et une politique de desserte (points d'arrêt intermédiaires) unique.

² Trajet sans correspondance entre une ville origine et une ville destination toutes deux situées en France.

³ Source : SOeS - Comptes des transports 2015

⁴ 442 liaisons sur 895 hors Migratour, ou 652 liaisons sur 1105 en comptant Migratour.

⁵ Au moins 1 correspondance est nécessaire en train (conventionné ou non) ou transport public routier conventionné.

En terme d'emploi, le développement du marché a permis de porter d'environ 650 à 2 000 le nombre de salariés employés, directement ou indirectement (en ne comptabilisant dans cette dernière catégorie que les conducteurs salariés d'entreprises sous-traitantes).

Une offre nouvelle à la fois marginale et complémentaire par rapport à l'offre de transport routier interurbain existante

Dans l'attente de la réception des données relatives au transport départemental, reportée au 31 décembre 2016 pour tenir compte des difficultés rencontrées par les acteurs du marché, les seules informations disponibles portent sur l'offre de transport routier conventionnée par les régions.

Les services conventionnés régionaux, qui regroupent les « cars TER » inscrits dans les conventions conclues avec SNCF Mobilités et les autres lignes routières régulières contractualisées directement par les régions, constituent, selon les estimations de l'Autorité, un réseau de 22 000 liaisons intercommunales, qui assure la desserte de 3 200 communes sur le territoire métropolitain. L'offre de transport librement organisée représente ainsi moins de 5 % de l'offre conventionnée au niveau régional (en nombre de liaisons).

Les services routiers librement organisés se positionnent avant tout sur des liaisons de moyenne et de longue distances, largement distinctes de celles visées par l'offre de transport régionale. Cette différence s'illustre à la fois par la longueur moyenne des liaisons (28 km pour les services conventionnés contre 238 km pour les services librement organisés) et par le périmètre géographique couvert (93% des liaisons conventionnées sont infrarégionales⁶ contre 26% des liaisons librement organisées).

Par conséquent, le recouvrement des deux offres est extrêmement limité. Seule une quarantaine de liaisons (dont seulement 3 de moins de 100 km) fait l'objet d'une double desserte, par des services routiers conventionnés et des services librement organisés, ce qui représente 3,7% de l'offre de services routiers librement organisés et 0,2 % de l'offre de services routiers conventionnés. Sur ces liaisons, 192 000 passagers ont voyagé en utilisant la nouvelle offre depuis la libéralisation du marché⁷.

Une nouvelle offre de transport routier davantage en concurrence avec le transport ferroviaire de longue distance

En l'absence des données de trafic sur les liaisons ferroviaires opérées par SNCF Mobilités⁸, les seuls éléments de comparaison disponibles à ce jour entre les services routiers interurbains librement organisés et les services ferroviaires se rapportent à l'offre de transport.

Sur un total d'environ 45 000 liaisons ferroviaires desservies par TER, 160 liaisons (dont 30 sont aussi opérées par car TER dans le cadre de lignes mixtes) sont également desservies par un service routier librement organisé, soit moins de 0,5% de l'offre TER et 14,8% de l'offre de services librement organisés. Entre le 8 août 2015 et le 30 juin 2016, près de 560 000 passagers ont voyagé sur ces liaisons, d'une longueur moyenne de 140 km, en empruntant la nouvelle offre de transport routier (soit l'équivalent de 16,5% de la fréquentation des services librement organisés).

Sur cette même période, ce sont au total près de 86%⁹ des nouveaux voyageurs par car qui ont effectué des liaisons de moyenne ou longue distance également desservies par train, que ce soit par un TGV (2 millions sur 223 liaisons concernées) ou par un Intercités (1,6 million sur 174 liaisons concernées).

⁶ Reliant deux communes situées au sein d'une même Région.

⁷ La fréquentation des services conventionnés sur ces mêmes liaisons n'est pas disponible à ce stade en l'absence des informations reçues des opérateurs concernés par l'application de la décision n° 2016-077 du 25 mai 2016 de l'Autorité.

⁸ Données prévues par la décision n° 2016-052 du 13 avril 2016 de l'Autorité non communiquées à ce jour.

⁹ Un certain nombre de liaisons sont opérées par plusieurs services ferroviaires différents, de sorte que l'on ne peut sommer tel quel les passagers transportés par car sur les liaisons parallèles à chaque service ferroviaire.

Un positionnement variable des opérateurs sur les liaisons de moins de 100 km

Au 30 juin 2016, 171¹⁰ déclarations de liaisons de moins de 100 km ont été déposées auprès de l'Autorité, dont environ 70% susceptibles de concurrencer une liaison conventionnée. Le nombre et la localisation des liaisons déclarées attestent de stratégies très différentes entre les opérateurs, certains n'ayant déclaré aucune liaison, d'autres se spécialisant géographiquement ou visant un objectif de couverture beaucoup plus fine du territoire.

L'offre déclarée sur les liaisons de moins de 100 km se distingue, en général, de celle des services conventionnés à de nombreux égards : une fréquence hebdomadaire substantiellement moindre (dans un rapport de 1 à 16), un nombre de sièges offerts par trajet près de 3 fois inférieur en moyenne, un temps de parcours significativement plus élevé (en moyenne de 19 minutes pour une durée moyenne de trajet de 1 h 16 min), avec un risque potentiellement important sur le respect des horaires de départ puisque les liaisons déclarées s'inscrivent la plupart du temps sur des lignes de longue distance (environ 600 km en moyenne).

Sur le périmètre des liaisons (de moins de 100 km) déclarées au 30 avril 2016 et susceptibles de concurrencer un service conventionné régional, 80 % de ces liaisons ont fait l'objet d'une saisine de l'Autorité en vue d'un projet d'interdiction ou de limitation du service de la part d'autorités organisatrices de transport (AOT) régionales. Pour sa part, l'Etat, autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire, n'a introduit aucune procédure.

Dans le prolongement des lignes directrices adoptées le 21 octobre 2015, l'instruction des 83 saisines a conduit l'Autorité à préciser sa méthode d'analyse, en particulier pour mieux prendre en compte la préférence horaire d'utilisateurs occasionnels et ainsi mieux estimer l'impact d'un service librement organisé sur l'équilibre économique des services conventionnés.

Dans son examen des saisines, l'Autorité note une certaine difficulté des AOT à produire des données suffisamment fiables et précises pour appuyer leur dossier et ainsi justifier une atteinte substantielle à l'équilibre économique des services conventionnés. Des progrès apparaissent donc nécessaires pour améliorer la connaissance de l'offre de transport mise en œuvre par SNCF Mobilités et de la demande qui s'adresse à elle.

Sur les 61 saisines ayant fait l'objet d'un avis avant le 30 juin 2016, l'Autorité a réservé des suites favorables à 21 projets de décision soumis par les AOT (dont 5 assorties de réserves, c'est-à-dire avec une limitation du service différente de celle proposée par l'AOT), parmi lesquels 15 portent sur le cas singulier de la desserte de l'aéroport de Beauvais-Tillé depuis Paris ou sa proche banlieue, et des suites défavorables à 40 saisines. 7 avis de l'Autorité ont fait l'objet de recours auprès du Conseil d'Etat.

Au 30 juin 2016, sur les 67 liaisons de moins de 100 km dont la desserte par un ou plusieurs opérateurs est autorisée, seules 9 liaisons font l'objet d'une commercialisation pour moins de 1 500 passagers transportés¹¹.

¹⁰ Il y a eu 181 déclarations déposées auprès de l'Autorité, dont 10 ont été retirées.

¹¹ En dehors de la ligne Le Puy-en-Velay-Conques opérée par l'opérateur régional Migratour.

Un inventaire difficile des gares routières

Parallèlement à la libéralisation du marché du transport interurbain par autocar, la loi du 6 août 2015 a prévu une refonte du cadre juridique applicable aux gares routières de voyageurs.

L'ordonnance n° 2016-79 du 29 janvier 2016 relative aux gares routières a ainsi confié à l'Autorité la régulation de l'accès aux gares routières par les entreprises de transport routier, ce qui suppose l'identification préalable de ces infrastructures à partir des déclarations à fournir par leurs exploitants.

Dans ce cadre, une première version du registre public des gares routières et des aménagements de transport routier, établie à partir des 92 déclarations des exploitants reçues à cette date, a été mise en ligne le 2 mai 2016 sur le site internet de l'Autorité. Au 30 juin 2016, 150 aménagements sont recensés, sans que ce nombre ne reflète toutefois la totalité des aménagements (une soixantaine au moins est identifiée par ailleurs).

Les aménagements déclarés sont exploités par des collectivités publiques (c'est le cas de 28 % des aménagements déclarés), des sociétés d'économie mixte ou assimilées (8 %), des opérateurs de transport ou des entreprises liées à des opérateurs de transport (37 %), Gares & Connexions (21 %) et des aéroports (6 %).

Au 30 juin 2016, 77 des 171 communes desservies par des services librement organisés (hors Migratour) ne disposent pas de gare routière.

Les travaux à venir de l'Autorité

Pour la suite de ses travaux, l'Autorité approfondira l'analyse des effets du développement des services librement organisés sur les services routiers conventionnés et ferroviaires de manière à fournir des comparaisons de l'offre de sièges et des niveaux de fréquentation, sous réserve de pouvoir accéder aux informations nécessaires auprès des opérateurs.

Les tendances identifiées dans le champ de la régulation des liaisons inférieures à 100 km devront être confirmées à l'avenir. Les méthodes d'analyse utilisées pour évaluer l'atteinte à l'équilibre économique d'une ligne ou d'un contrat de service public causée par un service librement organisé sur une liaison inférieure à 100 km seront affinées en fonction du résultat des enquêtes en cours sur la mobilité des voyageurs.

Enfin, l'Autorité s'attachera à préciser le cadre de régulation des gares routières, en application de l'article L. 3114-12 du code des transports, notamment sur les règles applicables au processus d'allocation des capacités ou à la tarification.

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 km. L'exploitation de ces dernières est soumise à une déclaration préalable de l'opérateur et peut, le cas échéant, faire l'objet d'une interdiction ou d'une limitation en cas d'atteinte substantielle à l'équilibre économique de services conventionnés, à la demande de l'autorité organisatrice des transports concernée.

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 km, afin de vérifier si l'exploitation de ces derniers porte 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 premier 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. »

Pour permettre une analyse avec un recul suffisant depuis la libéralisation du marché intervenue au milieu de l'année 2015, ce rapport couvre exceptionnellement la période allant du 8 août 2015 au 30 juin 2016, c'est-à-dire un peu moins d'un an de fonctionnement du nouveau régime.

Le prochain rapport, qui coïncidera avec l'année civile, portera sur une année complète, du 1^{er} janvier au 31 décembre 2016.

RAPPELS

L'alinéa 1 de l'article L. 3111-24 du code des transports dispose que l'Autorité « peut recueillir des données, procéder à des expertises et mener des études et toutes actions d'information nécessaires dans le secteur des services réguliers interurbains de transport routier et ferroviaire de personnes. Elle peut notamment, par une décision motivée, imposer la transmission régulière d'informations par les entreprises de transport public routier de personnes, par les entreprises ferroviaires et par les entreprises intervenant dans le secteur des services réguliers interurbains de transport routier de personnes ».

En vertu de l'alinéa 2 de ce même article, « (...) les entreprises de transport public routier de personnes, les entreprises ferroviaires et les autres entreprises intervenant dans le secteur des services réguliers interurbains de transport routier de personnes sont tenues de fournir [à l'Autorité] les informations statistiques concernant l'utilisation, la fréquentation, les zones desservies, les services délivrés et les modalités d'accès aux services proposés ».

Ces dispositions viennent compléter le pouvoir général dont dispose l'Autorité d'accéder aux données comptables, économiques, financières et sociales des entreprises de transport public de personnes. L'alinéa 1 de l'article L. 1264-2 du code des transports dispose en effet que « Pour l'accomplissement de ses missions, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières dispose d'un droit d'accès à la comptabilité des gestionnaires d'infrastructure, des exploitants d'installations de service, des entreprises ferroviaires et des autres candidats, de la SNCF, des entreprises de transport public routier de personnes et des concessionnaires d'autoroutes, ainsi qu'aux informations économiques, financières et sociales nécessaires ».

Afin de réaliser ses missions et conformément aux pouvoirs qui lui ont été confiés, l'Autorité a pris, s'agissant du secteur du transport routier, deux décisions motivées de collecte régulière d'informations, au terme d'un processus de consultation publique avec les principaux acteurs et parties prenantes (dont les instances professionnelles représentatives) :

- la première décision, en date du 2 décembre 2015 (décision n° 2015-043), permet à l'Autorité de collecter, auprès des entreprises de transport public routier effectuant des services réguliers interurbains librement organisés, des données trimestrielles relatives à l'offre de services proposée, à la fréquentation de ces services ainsi que des données économiques (chiffre d'affaires) et sociales (emplois), de manière à assurer un suivi détaillé de ce nouveau marché ;
- la deuxième décision, en date du 25 mai 2016 (décision n° 2016-077), répond à deux objectifs : permettre à l'Autorité (1) de connaître et suivre l'offre et la fréquentation des services réguliers conventionnés départementaux (à un rythme annuel) et régionaux (à un rythme trimestriel) au regard du développement de l'offre librement organisée et (2) collecter des informations annuelles relatives aux résultats financiers (comptes) des entreprises de transport public routier effectuant des services réguliers interurbains (conventionnés ou librement organisés).

La décision n° 2016-077 a été modifiée le 21 septembre 2016 par la décision n° 2016-197 afin d'allonger le délai de transmission des informations demandées pour tenir compte des difficultés pratiques rencontrées dans l'application de cette décision.

Les difficultés sont de deux ordres : l'identification des entreprises concernées et la complétude des réponses reçues. Ce dernier obstacle existe également dans le secteur du transport ferroviaire de voyageurs où la décision n° 2016-052 du 13 avril 2016 n'a pu être mise en œuvre.

C'est pourquoi l'analyse précise des complémentarités intermodales et en particulier la comparaison des trafics s'avère à ce stade limitée.

1. LE MARCHÉ DU TRANSPORT ROUTIER LIBREMENT ORGANISÉ

Sur la base des données collectées trimestriellement auprès des opérateurs en application de la décision n°2015-043 du 2 décembre 2015, un premier bilan de l'activité peut être réalisé depuis l'ouverture du secteur, soit du 8 août 2015 au 30 juin 2016.

1.1. Le développement de l'offre de transport par autocar librement organisée

➤ 6 opérateurs présents sur le marché

Cinq opérateurs se sont positionnés sur le marché français dès la libéralisation, soit dès le troisième trimestre 2015. Il est à noter que tous opéraient auparavant des lignes internationales régulières pouvant, le cas échéant, comporter des liaisons de cabotage. Ces opérateurs sont, par ordre alphabétique, les suivants :

- Eurolines/Isilines (Groupe Transdev - France)
- Flixbus (Société indépendante de services de transports - Allemagne)
- Megabus (Groupe Stagecoach - Royaume-Uni)
- Ouibus¹² (Groupe SNCF - France)
- Starshipper (réseau d'autocaristes français « Réunir », devenue S.A.S. en décembre 2015).

Au deuxième trimestre 2016, la société Migratour a également lancé une ligne régulière librement organisée entre Le Puy-en-Velay (Haute-Loire) et Conques (Aveyron), venant ainsi compléter l'offre des 5 opérateurs nationaux déjà présents depuis la libéralisation. Il s'agit d'une ligne saisonnière, pour laquelle la société a déclaré auprès de l'Autorité 39 liaisons inférieures à 100 km, qui n'ont pas fait l'objet de saisine de la part d'autorités organisatrices de transport (AOT) au terme du délai imparti de 2 mois.

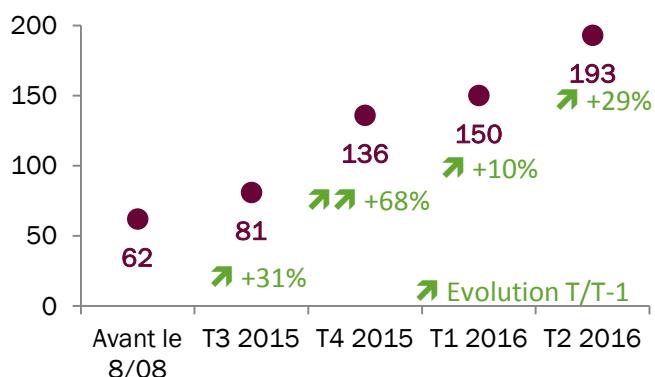
➤ Un réseau qui dessert 193 villes françaises, soit trois fois plus qu'avant la libéralisation

Le nombre de villes desservies par des services librement organisés a plus que triplé depuis la libéralisation, passant de 62 villes desservies par des liaisons de cabotage à 193 villes desservies à la fin du deuxième trimestre 2016 (Graphique 1 ci-dessous et Carte en annexe 1).

Les opérateurs ont prioritairement desservi les villes de taille supérieure à 100 000 habitants, puis ont développé leur réseau vers les communes de taille inférieure (voir Tableau en annexe 1). La population totale vivant dans les 193 villes desservies s'élève à 13,5 millions d'habitants, soit 21% de la population française métropolitaine.

Les opérateurs proposent par ailleurs des dessertes saisonnières : 23 communes de montagne étaient desservies au premier trimestre 2016 (contre 9 au deuxième trimestre 2016). De même, plusieurs destinations sur le littoral ont été lancées au cours du deuxième trimestre pour la période estivale.

Graphique 1 Evolution trimestrielle du nombre de villes desservies



¹² Anciennement dénommé IDBus.

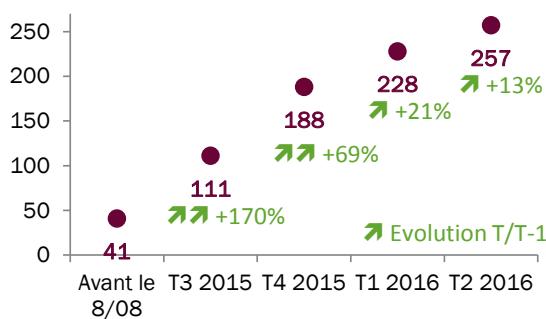
Parmi les 193 villes desservies au 30 juin 2016 sont identifiées :

- 67 préfectures et 47 sous-préfectures ;
- 33 communes littorales ;
- 9 communes de montagne ;
- 53 communes non desservies par un service TER ferroviaire ;
- 103 communes non desservies par un service TGV.

➤ *Le nombre de lignes a été multiplié par 6 depuis la libéralisation*

Le fort développement de l'offre est illustré par un nombre de lignes¹³ multiplié par 6, avec 257 lignes opérées au 30 juin 2016, contre 41 lignes internationales incluant des liaisons de « cabotage » avant la libéralisation. Le développement des lignes a été particulièrement important aux troisième et quatrième trimestres 2015 (Graphique 2).

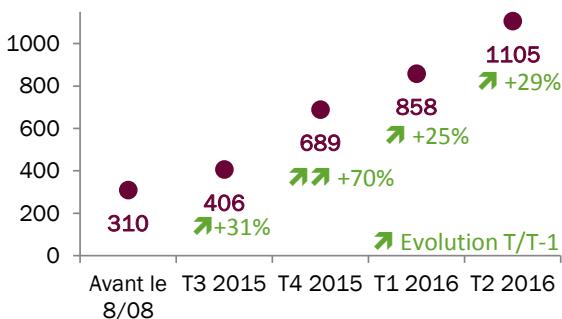
Graphique 2 Evolution du nombre total de lignes comprenant au moins une liaison commercialisée en France



➤ *1 105 liaisons différentes commercialisées au 30 juin 2016*

Le nombre de liaisons a également presque quadruplé, avec 1 105 liaisons distinctes commercialisées sur le territoire national au 30 juin 2016 (Graphique 3). Avant la libéralisation, les opérateurs actifs à l'international commercialisaient 310 liaisons dans le cadre du cabotage.

Graphique 3 Evolution du nombre total de liaisons commercialisées en France



¹³ Pour rappel, une ligne correspond ici à une politique unique de villes desservies. Par exemple, sont comptabilisées comme 2 lignes distinctes un service régulier « Paris-Lyon-Marseille » et un service régulier « Paris-Lyon-Avignon-Marseille ».

➤ *Une offre constituée à 90% par des liaisons transversales*

L'offre globale commercialisée est la résultante des décisions de développement commercial de chaque opérateur. Ce réseau permet le maillage des grandes métropoles régionales, auquel s'ajoute la possibilité de desservir des zones attractives (littoral, montagne, gares TGV, aéroports...), sans pour autant devoir passer par Paris.

Le pourcentage des liaisons « radiales », c'est-à-dire ayant comme origine ou destination Paris, reste à un niveau qui avoisine les 10% de l'offre globale (Tableau 1).

Tableau 1 Evolution du nombre de liaisons radiales, de liaisons transversales et de liaisons régionales

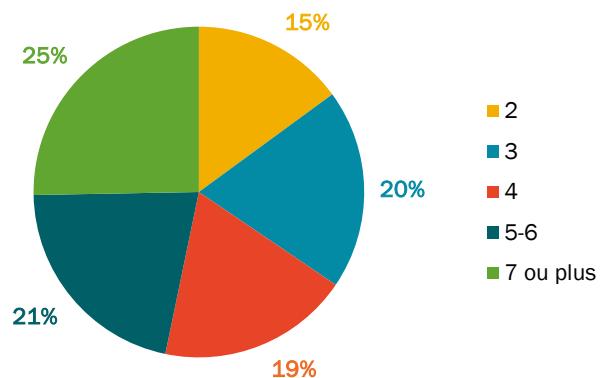
Nombre de liaisons commercialisées	T3 15	T4 15	T1 16	T2 16	T2 16 (avec Migratour)
Radiales	39	79	91	114	114
Transversales	367	610	767	781	991
<i>dont infrarégionales</i>	79	140	165	181	286
Total	406	689	858	895	1 105

➤ *Les lignes commercialisées relient en moyenne 5 villes françaises distantes de 140 km*

Par ailleurs, les lignes opérées comportent en moyenne 4 arrêts intermédiaires dans des villes françaises, avant, pour certaines, de poursuivre leur route à l'international.

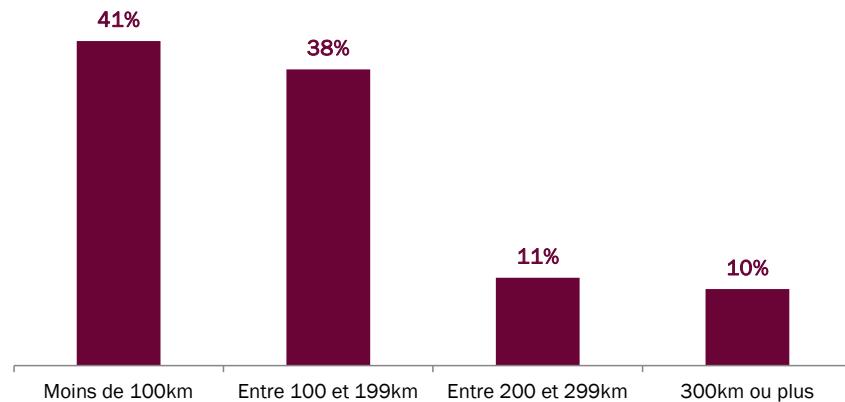
La part de lignes « directes » ne possédant qu'une liaison en France (soit deux points d'arrêt) est de 15% (Graphique 4). A l'inverse, 25% des lignes desservent 7 villes ou plus (y compris la ville de départ).

Graphique 4 Répartition des lignes selon le nombre de points d'arrêt au T2 2016 (y compris le départ de la ligne)



L'analyse des distances entre les points d'arrêt intermédiaires des lignes (Graphique 5) montre une prépondérance des arrêts séparés de moins de 200 km. La distance moyenne entre deux points d'arrêt consécutifs est de 140 km au deuxième trimestre 2016.

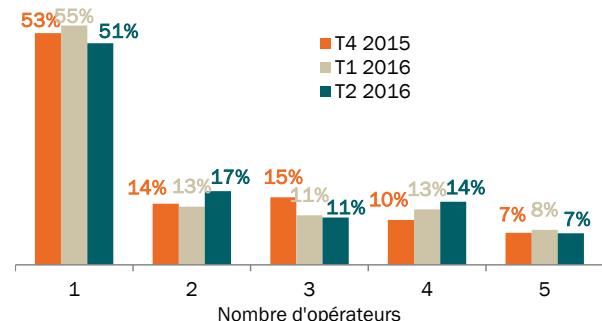
Graphique 5 Répartition des distances entre deux points d'arrêt consécutifs au deuxième trimestre 2016



➤ *La moitié des villes est desservie par un seul opérateur*

Les opérateurs ont également choisi de se différencier sur les politiques d'arrêt. Environ la moitié des villes sont desservies par un seul opérateur (Graphique 6).

Graphique 6 Répartition du nombre d'opérateurs présents par ville (hors Migratour)



➤ *604 mouvements quotidiens de lignes d'autocars au 2^{ème} trimestre*

Avec le développement de nouvelles destinations, le nombre de mouvements quotidiens des lignes (allers et retours) a fortement augmenté au quatrième trimestre 2015 (+60%) et au premier trimestre 2016 (+58%), puis a connu une évolution plus modérée au deuxième trimestre 2016 (+7%) pour s'établir à 604 mouvements quotidiens (Graphique 7).

L'analyse des mouvements quotidiens par ville (Figure 1) met en évidence la position spécifique de Paris, qui concentre 68% des mouvements quotidiens, avec en moyenne 412 mouvements quotidiens au deuxième trimestre 2016.

Lyon et Bordeaux connaissent, après Paris, le plus grand nombre de mouvements (respectivement 134 et 97 mouvements quotidiens).

Graphique 7 Evolution trimestrielle du nombre total de mouvements quotidiens de lignes



Figure 1 Nombre de mouvements quotidiens par ville au deuxième trimestre 2016



La fréquence moyenne par ligne¹⁴ s'est par ailleurs stabilisée à environ 2,3 départs par jour à la fin du deuxième trimestre 2016 (voir Graphique en annexe 1).

➤ *Les opérateurs se font concurrence sur ¼ du réseau qui concentre 88% de la fréquentation*

Avec l'arrivée de 5 opérateurs dès l'ouverture du marché, les principales villes françaises ont rapidement été desservies par plusieurs opérateurs, offrant ainsi aux voyageurs des choix supplémentaires sur les principales liaisons demandées. Cette concurrence entre les opérateurs s'exerce sur environ ¼ de l'offre de liaisons, soit 261 liaisons distinctes, qui concentrent 88% de la fréquentation (Tableau 2).

Tableau 2 Evolution du nombre de liaisons en concurrence (i.e. commercialisées par au moins 2 opérateurs)

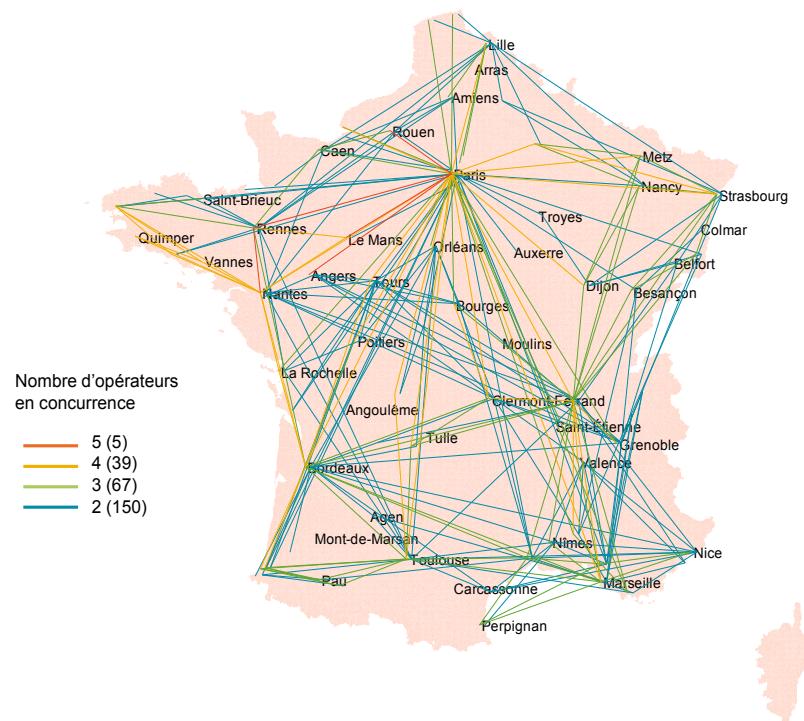
	T4 15	T1 16	T2 16
Nombre de liaisons en concurrence	197	221	261
Part des liaisons en concurrence rapportée au total de l'offre de liaisons	29%	26%	24%
Part de la fréquentation sur ces liaisons (en % du total des passagers transportés)	86%	89%	88%

Parmi ces 261 liaisons commercialisées par plusieurs opérateurs au deuxième trimestre 2016, 99 le sont également par le TGV (dont 35 d'entre elles sont radiales), soit 38%.

Au deuxième trimestre 2016 (Tableau 2 et Figure 2), la concurrence entre opérateurs s'exerce sur 24% du réseau commercialisé. Ce pourcentage diminue graduellement depuis le quatrième trimestre 2015 à la faveur de la poursuite du développement de l'offre. Cependant, la part de la fréquentation reste similaire à celle des trimestres précédents puisque 88% des passagers ont emprunté l'une de ces liaisons concurrencées.

¹⁴ Tous sens confondus. Une fréquence de 2 peut, par exemple, correspondre à un aller-retour.

Figure 2 Liaisons en concurrence au deuxième trimestre 2016



En outre, 96% des liaisons commercialisées par Megabus sont en concurrence avec un ou plusieurs autres opérateurs. Ceci s'explique par son positionnement sur les principales origines/destinations. Ouibus est le deuxième opérateur le plus positionné sur des liaisons concurrencées (73% de son offre de liaisons).

1.2. L'évolution de la fréquentation des services librement organisés

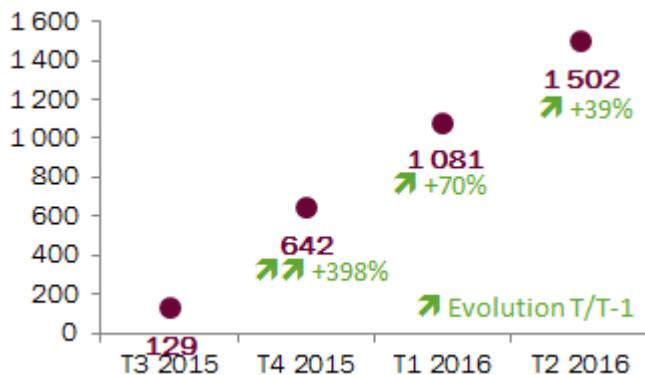
➤ 3,4 millions de passagers transportés en France après 11 mois d'activité

En près de 11 mois depuis la libéralisation du marché, 3,4 millions de passagers ont emprunté les services réguliers interurbains librement organisés de transport par autocar pour des trajets en France (hors international et transfrontalier). La phase actuelle d'émergence de ce marché se traduit par de forts taux de croissance trimestriels de la fréquentation (Graphique 8). Depuis la libéralisation, le trafic intérieur généré représente 1,2 milliard de passagers-kilomètres.

A titre de comparaison en 2015 (voir graphique des parts modales en Annexe 1), le trafic réalisé en transports collectifs était de 189,9 milliards de voyageurs-kilomètres (dont 49,6% par transport ferroviaire, 37,5% par autobus, autocars et tramways, 8% par avion)¹⁵. Le trafic réalisé en véhicule personnel s'élevait quant à lui à 738 milliards de voyageurs-kilomètres.

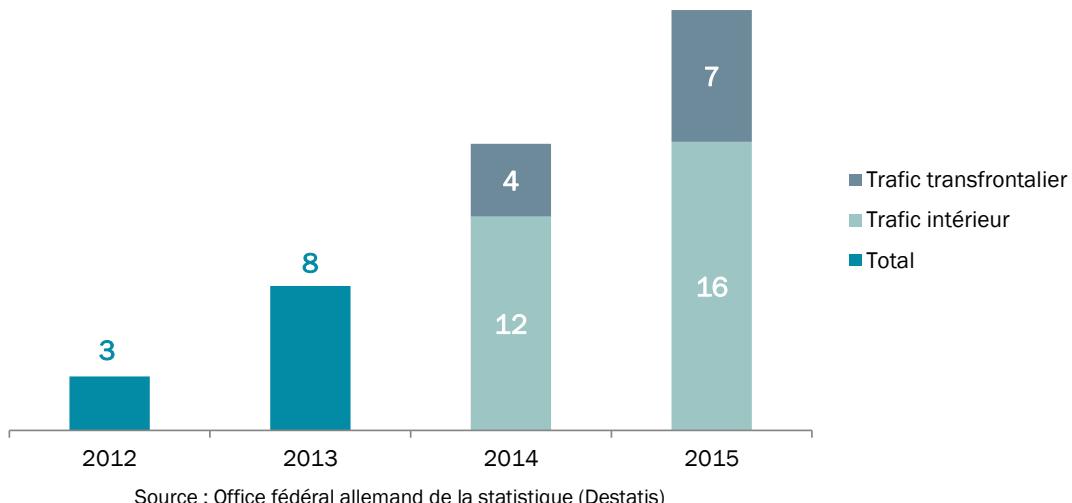
¹⁵ Source : Comptes des transports 2015 - Service de l'Observation et des Statistiques (SOeS) du ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer.

Graphique 8 Evolution trimestrielle du nombre de passagers transportés
(en milliers de passagers)



L'évolution du marché allemand (Graphique 9), libéralisé en 2013 peut laisser penser que le marché français devrait continuer à connaître des taux de croissance significatifs de sa fréquentation pendant encore plusieurs trimestres, avant de se stabiliser.

Graphique 9 Evolution du marché interurbain par autocars en Allemagne
(en millions de passagers annuels)



➤ L'attractivité de Paris structure la demande

Entre août 2015 et juillet 2016, plus de 2,2 millions de passagers ont emprunté un service librement organisé pour effectuer l'une des 140 liaisons ayant pour origine ou destination Paris (Tableau 3), ce qui correspond à 65% de la fréquentation totale.

Tableau 3 Les 10 villes les plus fréquentées entre le 8/08/2015 et le 30/06/2016

Ville	Nombre de destinations offertes au T2 2016 (hors correspondance)	Nombre de passagers ¹⁶ (en milliers)
Paris ¹⁷	140	2 204,8
Lyon	68	636,7
Lille	23	384,2
Bordeaux	47	322,3
Toulouse	41	301,0
Nantes	40	231,6
Marseille	36	206,5
Rennes	36	188,1
Clermont-Ferrand	44	183,7
Strasbourg	27	174,7

L'attractivité de la capitale est donc structurante pour ce marché. Cependant, la part des voyageurs empruntant des liaisons radiales (i.e. depuis/vers Paris) diminue de trimestre en trimestre et s'élève à environ 62% au deuxième trimestre 2016 (Tableau 4), ce qui traduit une diversification progressive de la demande.

Tableau 4 Evolution du nombre de passagers transportés sur les liaisons radiales, transversales et régionales (hors Migratour)

Fréquentation des liaisons (en milliers de passagers)	T3 15	T4 15	T1 16	T2 16
Radiales¹⁸	91,3 (70.8%)	452,9 (70.6%)	719,0 (66.5%)	941,0 (62.7%)
Transversales	37,6 (29.2%)	188,6 (29.4%)	362,3 (33.5%)	559,0 (37.3%)
<i>... dont infrarégionales</i>	6,2	51,1	120,7	180,3
Total Radiales + Transversales	128,9	641,5	1 081,3	1 500,0

¹⁶ Le nombre de passagers indiqué s'entend au départ et à l'arrivée de la ville.

¹⁷ Porte Maillot, Porte d'Orléans, Bercy (Parking et Parvis Gare), Gallieni (Bagnolet) et La Défense.

¹⁸ Ayant Paris comme origine ou destination.

➤ *Les 10 liaisons les plus fréquentées concentrent 40% de la fréquentation totale*

1,34 million de passagers a été transporté sur les 10 liaisons les plus fréquentées (Tableau 5), soit près de 40% des passagers. Avec plus de 280 000 passagers transportés sur la période, soit 1 175 passagers par jour, Lille-Paris est la liaison la plus empruntée. Clermont-Ferrand-Lyon est par ailleurs la seule liaison transversale parmi les 10 les plus fréquentées.

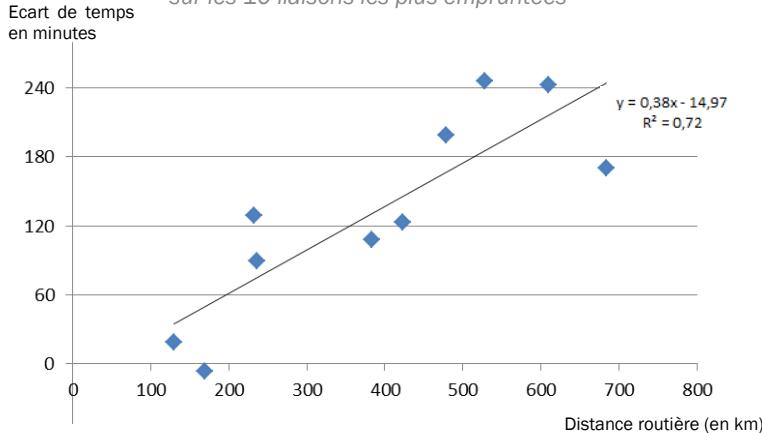
Tableau 5 Les 10 liaisons les plus fréquentées

Liaison	Distance kilométrique	Nombre de passagers ¹⁹	Meilleur temps de trajet annoncé ²⁰		Ecart (Ta-Tf)
			Autocar (Ta)	Ferroviaire (Tf)	
Lille-Paris	236 km	280 100	2h30	1h01	+ 1h29
Lyon-Paris	479 km	245 600	5h15	1h56	+ 3h19
Paris-Rouen	130 km	138 200	1h30	1h11	+ 19min
Paris-Toulouse	684 km	124 200	8h25	5h35	+ 2h50
Paris-Rennes	383 km	108 500	4h00	2h12	+ 1h48
Nantes-Paris	423 km	***	4h15	2h12	+ 2h03
Paris-Strasbourg	528 km	***	5h55	1h49	+ 4h06
Bordeaux-Paris	610 km	***	7h20	3h17	+ 4h03
Clermont-Ferrand-Lyon	169 km	***	2h10	2h17	- 7min
Dijon-Paris	232 km	***	3h45	1h36	+ 2h09

La distance routière des 10 liaisons les plus fréquentées varie entre 130 km et 684 km, traduisant un écart-type important autour de la distance moyenne parcourue par un passager qui est de 350 km. Cela donne un premier éclairage sur le domaine de pertinence de ce mode de transport, dont l'étude demande à être approfondie²¹ à travers l'analyse des temps de trajets dans une perspective de comparaison intermodale.

A ce stade, une première analyse simplifiée (Graphique 10) de la comparaison des temps de trajet avec le mode ferroviaire, effectuée sur ces 10 liaisons, illustre que l'écart devient rapidement significatif au-delà de 200 km, et donne une valeur d'environ deux heures de plus pour l'autocar pour réaliser le trajet moyen d'un passager, soit 350 km.

Graphique 10 Ecart de temps de trajet annoncé entre le transport par autocar et le transport ferroviaire sur les 10 liaisons les plus empruntées



¹⁹ Total depuis la libéralisation, dans les deux sens de circulation.

²⁰ Source : sites internet des opérateurs.

²¹ Une telle analyse sera proposée dans les rapports annuels suivants.

➤ *Le taux d'occupation moyen reflète l'intensité du développement de l'offre*

En application de la méthodologie détaillée en Annexe 3, le Tableau 6 ci-dessous rend compte de l'évolution du taux d'occupation moyen des autocars par trimestre. L'interprétation de ces chiffres doit être faite avec prudence, compte tenu du développement très important du nombre de lignes et de liaisons intervenu tout au long de la période.

On remarque néanmoins que ce taux a notablement augmenté au deuxième trimestre 2016, grâce à l'effet combiné d'une poursuite de la hausse de la fréquentation associée à un ralentissement de la croissance de l'offre (réévaluation des fréquences et des villes desservies).

Tableau 6 Evolution du taux d'occupation moyen des autocars

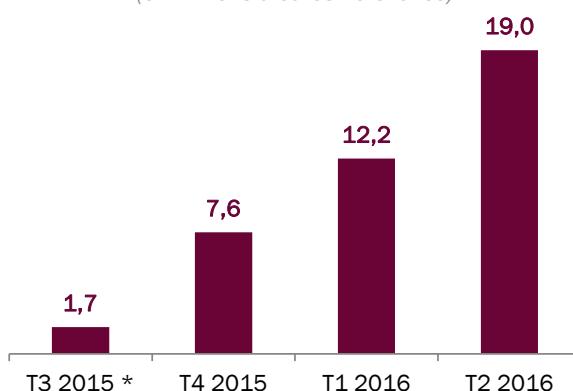
T3 2015	T4 2015	T1 2016	T2 2016
29,8%	32,4%	30,2%	40,7%

1.3. Bilan économique et social

➤ *Un chiffre d'affaires de 40,5 millions d'euros HT en 11 mois*

Sur les 11 mois depuis la libéralisation, le secteur a enregistré un chiffre d'affaires de 40,5 millions d'euros. Le chiffre d'affaires trimestriel enregistre une progression de près de 60% entre le premier et le deuxième trimestre 2016 (Graphique 11). Cette évolution est la combinaison de la poursuite de la croissance de la fréquentation et de la remontée des recettes perçues par les autocaristes (cf. ci-dessous).

Graphique 11 Chiffre d'affaires trimestriel
(en millions d'euros hors taxes)



* le T3 2015 n'est pas complet, il correspond à la période du 08/08/2015 au 30/09/2015

Compte tenu de la présence de 5 opérateurs concurrents dès le lancement du marché, des stratégies commerciales ciblées (campagnes promotionnelles, offres découverte, billets à 1€...) ont été mises en place pour inciter, grâce à un tarif très attractif, le plus grand nombre de voyageurs à tester ce nouveau mode de transport.

La recette moyenne par passager aux 100 km s'est élevée pendant plusieurs mois à environ 3,2 euros hors taxes, avant d'augmenter au cours du deuxième trimestre 2016 pour atteindre 3,7 euros hors taxes (Tableau 7). A titre comparatif, le prix moyen conseillé en covoiturage est de 6,5 euros par passager pour 100 km²².

Au 30 juin 2016, la recette moyenne par trajet (hors correspondance) s'élève à 12,6 euros hors taxes, pour effectuer en moyenne 341 km.

Tableau 7 Evolution de la recette moyenne par passager aux 100 km

Recette moyenne (en euros hors taxe)	T3 2015	T4 2015	T1 2016	T2 2016
par trajet*	13,0	11,8	11,3	12,6
par passager rapportée aux 100 km	3,2	3,2	3,3	3,7

*hors correspondances éventuelles

- *1 350 emplois en équivalents temps plein créés depuis la libéralisation, près d'une centaine d'entreprises partenaires*

Au 1^{er} janvier 2015, le secteur employait 660 salariés en équivalents temps plein (ETP) chez les opérateurs déjà présents, pour les activités de cabotage. Après 11 mois de libéralisation, le secteur emploie 2 016 emplois en ETP, soit une création nette d'environ 1 350 ETP supplémentaires (Tableau 8). La part des conducteurs employés directement par les opérateurs et indirectement via leurs sous-traitants/partenaires représente 83% du total des emplois soit près de 1 675 ETP.

Tableau 8 Evolution du nombre d'emplois²³ en équivalents temps plein

	Au 01/01/2015 (avant libéralisation)	Au 31/12/ 2015	Au 31/03/2016	Au 30/06/2016
Nombre d'emplois directs et indirects*	660	1 660	1 876	2 016
Part de conducteurs	n/a	81%	83%	83%

* Ce nombre correspond à la somme des emplois directs des opérateurs et des emplois indirects de conducteurs employés par leurs sous-traitants et/ou partenaires.

- *La filière autocariste est largement mobilisée par les opérateurs pour exploiter les lignes*

Au 30 juin 2016, les opérateurs font appel à 96 entreprises sous-traitantes ou partenaires pour l'exploitation des lignes commercialisées, dont 85% d'entreprises françaises.

Le recours à la sous-traitance ou au partenariat pour l'exploitation des lignes commercialisées est un choix d'organisation propre à chaque opérateur :

- Flixbus fonctionne exclusivement via des partenariats ;
- Megabus n'a pas recours à la sous-traitance ;
- Ouibus et Eurolines/Isilines ont partiellement recours à la sous-traitance ;
- Starshipper est un regroupement d'entreprises effectuant directement l'exploitation des lignes commercialisées.

²² Source : site internet de Blablacar pour un trajet sur autoroutes (<https://www.blablacar.fr/faq/question/comment-fixer-le-prix-du-trajet-que-je-propose>).

²³ Ce chiffre comprend les créations d'emplois directs (chez les 5 opérateurs) ainsi que les ETP mobilisés pour la conduite chez les sous-traitants et partenaires.

2. L'OFFRE DE TRANSPORT PUBLIC ROUTIER CONVENTIONNEE

2.1. L'offre de transport public routier conventionnée départementale

La collecte de données relatives aux services interurbains conventionnés de transport public routier de voyageurs (départementaux et régionaux) s'appuie sur la décision de l'Autorité n° 2016-077 du 25 mai 2016.

L'Autorité rencontre des difficultés dans la mise en œuvre opérationnelle de cette décision, car il est nécessaire au préalable de disposer de la liste complète des entreprises qui réalisent ces services conventionnés départementaux sur tout le territoire national. Or, aucun recensement de ce type n'existe.

Cette étape de recensement nécessaire pour assurer le suivi des entreprises visées et la complétude des informations collectées, est actuellement en cours de finalisation en relation avec les AOT départementales. La décision n° 2016-077 a été modifiée par la décision n° 2016-197 du 21 septembre 2016 fixant un délai étendu de transmission des informations demandées. Les opérateurs ont jusqu'au 31 décembre 2016 pour faire parvenir leurs données.

L'Autorité ne dispose donc aujourd'hui que d'une liste partielle d'entreprises et n'a réceptionné de la part de celles-ci qu'une part modeste des réponses nécessaires pour dresser un panorama complet de l'offre de services conventionnés départementaux. C'est pourquoi elle ne peut produire les informations relatives à l'offre des services conventionnés départementaux pour le présent rapport.

L'Autorité fournira des résultats relatifs à ces services lors des prochains rapports annuels, sous réserve d'avoir effectivement reçu l'ensemble des données nécessaires à ses travaux, en application des décisions de collecte susmentionnées.

2.2. L'offre de transport public routier conventionnée régionale

2.2.1. Rappels des périmètres, définitions et méthodes de calculs

L'offre de services réguliers de transport public routier conventionnés régionaux est constituée par :

- les lignes routières « cars TER », que SNCF Mobilités met en œuvre dans le cadre des conventions TER signées avec les 20 Régions (ancien périmètre, hors Ile-de-France et Corse) ;
- les lignes routières régionales régulières conventionnées par les Régions, hors périmètre de la convention TER SNCF ;
- certaines lignes conventionnées par le STIF en Ile-de-France, dont la longueur est de plus de 40 km, conformément à l'article L. 3111-21 du code des transports.

Dans les sections 2.4 et 2.5 du présent rapport, les statistiques relatives aux services de transport public routier conventionnés régionaux ont été établies à partir des données d'offre (notamment les fiches horaires) fournies pour partie par les opérateurs dans le cadre de la collecte régulière de données, en application de la décision n° 2016-077 du 25 mai 2016. Les données ont été collectées auprès de SNCF Mobilités (pour les cars TER) et auprès des autres opérateurs de services conventionnés régionaux exploitant des lignes routières régionales en dehors du périmètre des conventions TER.

L'Autorité a néanmoins dû compléter par elle-même les données manquantes à partir de l'exploitation des fiches horaires publiées sur les sites internet des régions et des opérateurs conventionnés.

Toutefois, si l'Autorité a pu pallier l'incomplétude des données sur le périmètre de l'offre de services conventionnés hors cars TER pour dresser un panorama suffisamment représentatif²⁴ du nombre de liaisons (voir définition ci-après), elle n'a pas pu recalculer des indicateurs plus précis tels que les fréquences moyennes, les distances kilométriques et les temps de trajet. Pour pouvoir présenter de tels indicateurs avec un niveau suffisant de fiabilité, la transmission complète des données des opérateurs en application de la décision de collecte régulière²⁵ reste nécessaire.

S'agissant par ailleurs de la méthode de calcul des statistiques relatives aux liaisons (nombre de liaisons, distances, fréquence, durée...) et en particulier de leur décompte dans les tableaux régionaux des sections, l'Autorité précise ci-après les définitions, périmètres et méthodes de calcul retenus.

Tout d'abord, une liaison opérée dans le cadre d'un service de transport interurbain satisfait à la définition et aux caractéristiques suivantes :

- Une liaison est un trajet intercommunal²⁶ que peut effectuer un voyageur sans correspondance entre une commune d'origine et une commune de destination. Une liaison fait donc partie d'une ligne, et une ligne peut contenir de nombreuses liaisons. Par exemple, la ligne n° 1 allant de la ville A à la ville D comporte 6 liaisons : A-B ; A-C ; A-D ; B-C ; B-D ; C-D.
- Pour permettre une comparaison entre modes de transport, seules les liaisons intercommunales ont été retenues : ne sont donc pas comptabilisées les liaisons reliant 2 points d'arrêt à l'intérieur d'une même commune. De même, les doublons sont éliminés avec la comptabilisation d'une seule liaison intercommunale comportant des points d'arrêt différents au sein des communes d'origine et/ou de destination.
- Enfin, il n'y a pas de « double-compte » selon le sens de circulation, de sorte que l'on ne comptabilise qu'une seule fois une liaison qui existe dans le sens aller (de A vers B) et dans le sens retour (de B vers A).

Une liaison est dite :

- infrarégionale²⁷ lorsque les communes d'origine et de destination sont toutes deux situées dans la même Région²⁸.
- inter-régionale lorsque les communes d'origine et de destination sont situées dans deux Régions différentes.
- transfrontalière lorsque la commune d'origine ou de destination est en dehors du territoire national.

Le nombre de villes desservies par un service de transport au sein d'une Région est défini par le décompte sans doublon des codes INSEE des communes d'appartenance, et ce quel que soit le nombre de points d'arrêt différents dans ces mêmes communes.

²⁴ L'exhaustivité ne peut être cependant garantie, compte tenu des limites de la méthode mise en place pour pallier l'incomplétude de la collecte des données relatives aux services conventionnés régionaux à la date de rédaction de ce rapport.

²⁵ Décision n° 2016-077 du 25 mai 2016 modifiée par la décision n° 2016-197 du 21 septembre 2016.

²⁶ i.e. la commune de destination est distincte de la commune d'origine.

²⁷ Le périmètre des statistiques régionales produites ici concernant les liaisons n'est donc pas directement comparable au périmètre des conventions d'exploitation des lignes régionales.

²⁸ 13 Régions de Métropole suivant la division administrative adoptée au 1er janvier 2016.

La fréquence journalière par liaison n'est disponible que pour les liaisons « cars TER » et est mesurée à l'aide du calendrier et des horaires de circulation par route et point d'arrêt établi pour le 2^{ème} trimestre 2016. Elle correspond donc au nombre moyen de trajets quotidiens effectués par un autocar sur cette liaison (dans les deux sens de circulation). La statistique établie au niveau régional correspond à la moyenne brute sur l'ensemble des liaisons infrarégionales et inter-régionales de la Région.

La durée moyenne de trajet par liaison correspond à la durée de trajet indiquée par SNCF Mobilités pour les liaisons par « cars TER ». Pour cet indicateur, la moyenne régionale est calculée en pondérant la durée de chaque liaison par la fréquence journalière.

La longueur d'une liaison correspond à la distance à vol d'oiseau mesurée entre les communes d'origine et de destination de la liaison. Pour cet indicateur, la moyenne régionale est calculée en pondérant la longueur de chaque liaison par la fréquence journalière.

2.2.2. Description de l'offre de liaisons par autocar conventionnées au niveau régional

- *Un réseau total de près de 22 000 liaisons intercommunales desservant plus de 3 200 communes*

Au deuxième trimestre 2016, le réseau complet des services conventionnés régionaux dessert 3.206 communes du territoire national avec 21.969 liaisons intercommunales différentes (Tableau 9 et Figure 3). Cela représente une moyenne par Région de 267 communes desservies et 1.974 liaisons opérées par région.

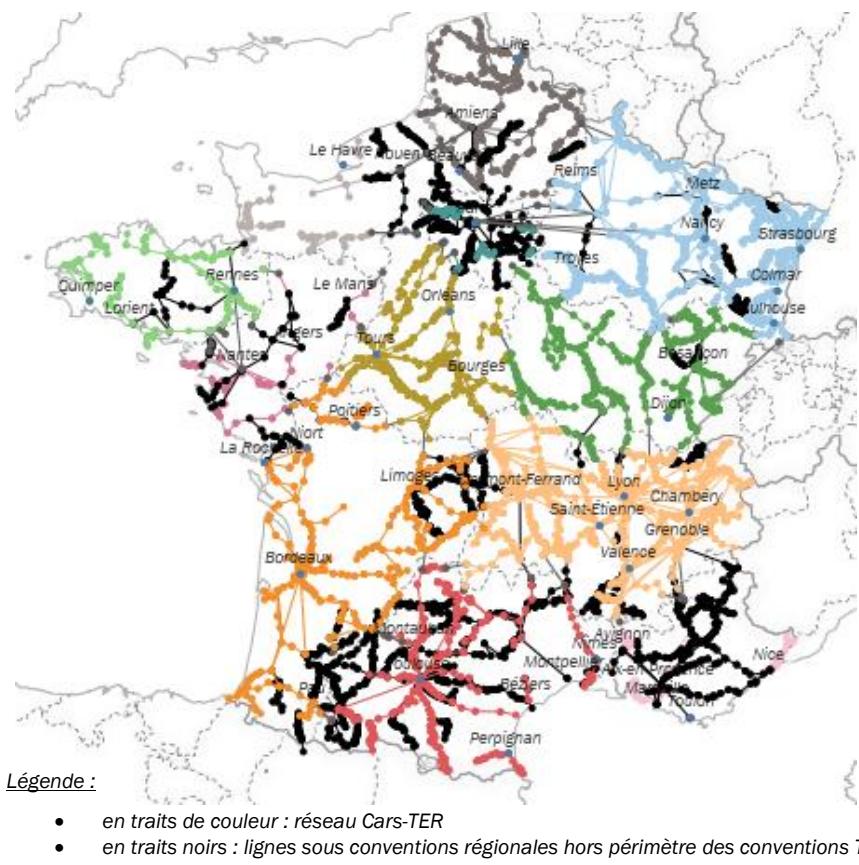
Tableau 9 Villes et liaisons autocar interurbaines conventionnées

	Nombre de villes desservies	Nombre de liaisons opérées			
		Cars TER	Autres lignes régionales	TOTAL*	Poids
Auvergne-Rhône-Alpes	450	2 585	948	3 458	15%
Bourgogne-Franche-Comté	282	1 838	112	1 946	8%
Bretagne	87	225	124	346	1%
Centre-Val de Loire	170	972	80	1 052	4%
Grand-Est	570	3 734	279	3 992	17%
Hauts-de-France	245	959	420	1 379	6%
Ile-de-France	217	198	1 574	1 755	7%
Normandie	106	212	333	544	2%
Nouvelle-Aquitaine	361	1 148	1 618	2 726	12%
Occitanie	462	1 186	2 704	3 777	16%
Pays de la Loire	85	166	196	354	1%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	171	279	2 154	2 357	10%
Total France (hors doublons interrégionaux)	3 206	12 591	9 717	21 969	100%

* hors doublons

Note de lecture : c'est en Région Grand-Est que le réseau de transports routiers conventionnés régionaux est le plus dense, avec 3 992 liaisons opérées et 570 communes desservies, soit 17% du nombre total de liaisons et 18% du total des communes desservies sur le territoire national.

Figure 3 Cartographie du réseau de transport interurbain conventionné régional par autocar au deuxième trimestre 2016



➤ 93% des liaisons conventionnées sont infrarégionales

Au périmètre des 13 nouvelles Régions (hors Corse), 93% des liaisons opérées sont infrarégionales (Tableau 10 Structure des liaisons routières conventionnées régionales au deuxième trimestre 2016). Les Régions ayant la plus forte proportion de liaisons en connexion avec d'autres Régions sont la Bourgogne-Franche-Comté, la Normandie et les Pays-de-la-Loire avec plus de 25% de leurs liaisons. A l'inverse les Régions Grand-Est, Hauts-de-France et Provence-Alpes-Côte d'Azur ont un réseau de liaisons autocar plus orienté vers les dessertes infrarégionales.

Tableau 10 Structure des liaisons routières conventionnées régionales au deuxième trimestre 2016

	Liaisons infrarégionales		Liaisons inter-régionales		Liaisons transfrontalières		Total par région
	Cars TER	Autres lignes régionales	Cars TER	Autres lignes régionales	Cars TER	Autres lignes régionales	Total
Auvergne-Rhône-Alpes	2 236	704	344	244	5	-	3 458
Bourgogne-Franche-Comté	1 328	95	489	17	21	-	1 946
Bretagne	196	116	29	8	-	-	346
Centre-Val de Loire	851	10	121	70	-	-	1 052
Grand-Est	3 409	279	296	-	29	-	3 992
Hauts-de-France	886	379	70	41	3	-	1 379
Ile-de-France	124	1 464	74	110	-	-	1 755
Normandie	150	236	62	97	-	-	544
Nouvelle-Aquitaine	1 021	1 114	127	492	-	12	2 726
Occitanie	1 095	2 284	91	420	-	-	3 777
Pays de la Loire	103	162	63	34	-	-	354
Provence-Alpes-Côte d'Azur	223	2 037	56	117	-	-	2 357
Total France (hors doublons interrégionaux)	11 622	8 880	911	825	58	12	21 969

Avec 12 591 liaisons intercommunales recensées, le réseau de lignes opérées par « cars TER » sous convention SNCF Mobilités représente environ 57% du réseau total régional conventionné. Les Régions Ile-de-France, Occitanie et Provence-Alpes-Côte d'Azur ont une proportion plus élevée de lignes conventionnées hors périmètre SNCF Mobilités²⁹.

➤ *En moyenne 3 cars TER circulent quotidiennement sur les liaisons infrarégionales*

La fréquence quotidienne moyenne relevée par liaison infrarégionale opérée par cars TER s'établit à 3. Ce chiffre peut paraître modeste mais il doit s'interpréter en tenant compte de la structure des réseaux TER régionaux : il existe un nombre important de lignes mixtes ferroviaires TER/cars TER pour lesquelles les trajets en car sont minoritaires dans l'horaire de service.

Les liaisons infrarégionales ayant la fréquence quotidienne moyenne la plus élevée se trouvent en Région Ile-de-France (Tableau 11). Les fréquences de desserte les plus élevées sont observées sur les liaisons des Régions Centre-Val-de-Loire et Grand-Est, et les liaisons avec la fréquence de desserte la plus faible sont situées en Régions Hauts-de-France, Pays de la Loire et Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Tableau 11 Fréquence journalière moyenne des liaisons infrarégionales au T2 2016

	Fréquence journalière moyenne par liaison	Fréquence journalière par liaison (maximum)	Fréquence journalière moyenne par liaison	Fréquence journalière par liaison (maximum)
	Cars TER	Cars TER	Autres lignes régionales	Autres lignes régionales
Auvergne-Rhône-Alpes	3.3	21.0	n.d.	n.d.
Bourgogne-Franche-Comté	3.0	15.0	n.d.	n.d.
Bretagne	2.0	11.7	n.d.	n.d.
Centre-Val de Loire	5.4	28.4	n.d.	n.d.
Grand-Est	3.4	34.0	n.d.	n.d.
Hauts-de-France	1.1	9.0	n.d.	n.d.
Ile-de-France	6.3	16.3	n.d.	n.d.
Normandie	2.9	20.5	n.d.	n.d.
Nouvelle-Aquitaine	1.1	11.5	n.d.	n.d.
Occitanie	2.9	15.6	n.d.	n.d.
Pays de la Loire	1.4	7.6	n.d.	n.d.
Provence-Alpes-Côte d'Azur	0.4	2.9	n.d.	n.d.
Moyenne sur l'ensemble des Régions	3.0	-	n.d.	-

* Note de lecture : les liaisons infrarégionales d'Ile-de-France ont une fréquence moyenne journalière de 6,3 (soit l'équivalent d'un peu plus de 3 allers-retours quotidiens). La fréquence la plus élevée pour une liaison en Région Grand-Est est de 34, soit l'équivalent de 17 allers-retours quotidiens.

➤ *Les liaisons par cars TER relient en moyenne des communes distantes de 17 km en 28 minutes*

La longueur moyenne³⁰ estimée des liaisons opérées est de 28 km (Tableau 12). On note cependant un écart important de 12 km entre la longueur des liaisons par cars TER (17 km) et celle des liaisons routières régionales conventionnées hors périmètre SNCF Mobilités (29 km). Les liaisons par cars TER sont effectuées en 28 minutes en moyenne.

On peut également noter que 5% des liaisons routières conventionnées hors périmètre SNCF Mobilités sont également opérées par un train TER ou train Intercités, ce qui suggère que ces services sont complémentaires.

²⁹ Lignes conventionnées par les Régions dans le cadre d'un marché public ou une délégation de service public.

³⁰ Rappel : distance kilométrique à vol d'oiseau (cf. définitions en partie 2.2.1).

Tableau 12 Longueur moyenne³⁶ et durée de trajet des liaisons régionales conventionnées

	Distance Origine-Destinations des liaisons (km)			Durée de trajet moyen des liaisons (minutes)		
	Cars TER	Autres lignes régionales	Moyenne	Cars TER	Autres lignes régionales	Moyenne
Auvergne-Rhône-Alpes	21	20	20	35	n.d.	n.d.
Bourgogne-Franche-Comté	15	30	17	25	n.d.	n.d.
Bretagne	18	28	22	32	n.d.	n.d.
Centre-Val de Loire	26	19	23	36	n.d.	n.d.
Grand-Est	13	13	13	24	n.d.	n.d.
Hauts-de-France	18	17	17	36	n.d.	n.d.
Ile-de-France	8	18	18	18	n.d.	n.d.
Normandie	18	18	18	28	n.d.	n.d.
Nouvelle-Aquitaine	24	30	30	39	n.d.	n.d.
Occitanie	13	24	24	22	n.d.	n.d.
Pays de la Loire	33	30	30	48	n.d.	n.d.
Provence-Alpes-Côte d'Azur	31	48	48	59	n.d.	n.d.
Moyenne sur l'ensemble des Régions	17	29	28	28	n.d.	n.d.

* Note de lecture : les liaisons par car TER les plus longues sont observées en Régions Pays de La Loire et PACA, avec une longueur moyenne par liaison supérieure à 30 km, pour un temps de trajet moyen de respectivement 48 minutes et 59 minutes.

3. ANALYSE DE LA COMPLEMENTARITE DES OFFRES DE TRANSPORT ROUTIER

3.1. Complémentarité des transports routiers librement organisés et conventionnés

3.1.1. Plus de 23 000 liaisons routières régulières interurbaines recensées

L'offre de liaisons interurbaines de transport par autocar se compose de 21 969 liaisons conventionnées et de 1105 liaisons intercommunales de transport librement organisé, soit au total 23 033 liaisons distinctes sur le territoire national (Tableau 13).

Tableau 13 Décompte et longueur moyenne des liaisons de transport interurbain en autocar

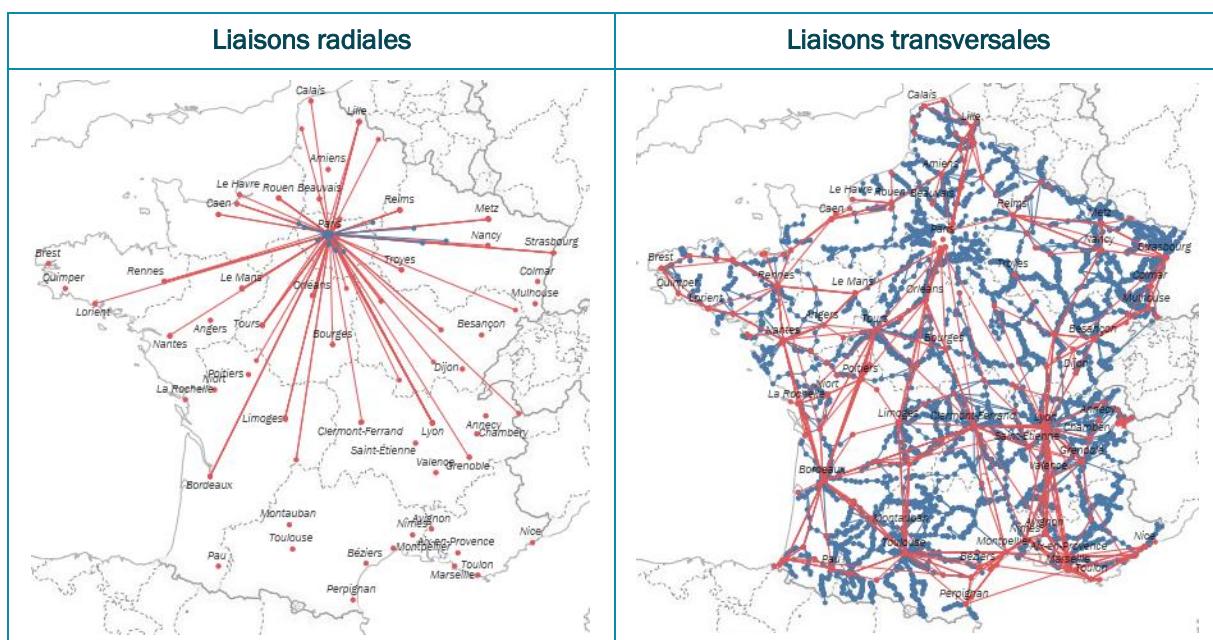
	Services librement organisés	Services conventionnés	Total
Nombre de liaisons intercommunales	1 105	21 969	23 033*
Nombre de villes desservies	193	3 206	3 252*
Longueur moyenne** par liaison	238 km	28 km	38 km

* Hors doublons

** Longueur pondérée de la fréquence

Les distances moyennes des liaisons intercommunales sont respectivement de 28 km pour le réseau conventionné et de 238 km pour le réseau non conventionné (Tableau 13), ce qui se traduit par une couverture géographique significativement différente et complémentaire du territoire comme l'illustrent les cartes ci-après (Figure 4).

Figure 4 Cartographie des liaisons routières interurbaines radiales et transversales (conventionnées et non-conventionnées) au deuxième trimestre 2016



Légende :

- en rouge liaisons routières régulières librement organisées
- en bleu liaisons routières régulières sous conventions régionales

3.1.2. Seules 0,2% des liaisons sont doublement opérées

L'analyse des liaisons pouvant être opérées à la fois par un service librement organisé et un service régional conventionné (Tableau 14) conduit à recenser 41 liaisons sur le territoire national, ce qui correspond à 0,2% de l'offre totale de liaisons proposée par l'addition des deux types de services. Les réseaux conventionnés et non-conventionnés apparaissent donc largement complémentaires.

Sur ces 41 liaisons, les services librement organisés coexistent à côté de :

- 30 liaisons « cars TER » ;
- 9 liaisons routières régionales conventionnées hors périmètre des cars TER ;
- 2 liaisons par autocar opérées à la fois par un « car TER » et par un opérateur de lignes routières régionales conventionnées hors périmètre car TER (Aix-en-Provence-Sisteron et Nancy-Metz).

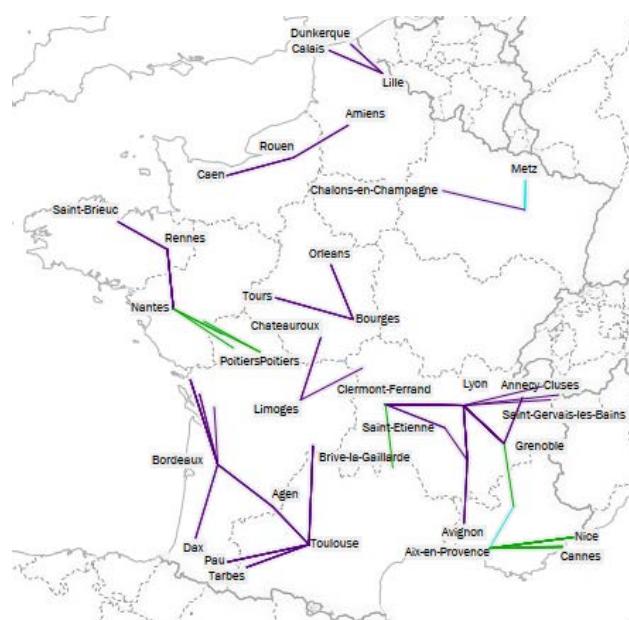
Tableau 14 Analyse comparée des offres conventionnées et non conventionnées de transport interurbain en autocar

	Services librement organisés	Services conventionnés	Total
Nombre de liaisons exploitées	1 105	21 969	23 033*
... dont liaisons exploitées par les deux types de services	41	41	41
Part des liaisons doublement opérées dans l'offre totale	3,71%	0,19%	0,18%

Parmi ces 41 liaisons, on en recense 6 au départ de Lyon, 5 au départ de Bordeaux et 4 au départ de Toulouse (Figure 5).

Sur ces 41 liaisons, trois d'entre elles ont une distance inférieure à 100km et ont donc fait l'objet d'une déclaration de commercialisation à l'Autorité. 2 de ces liaisons ont fait l'objet d'une saisine de la part d'une autorité organisatrice : Metz- Nancy et Rennes-Saint-Brieuc, pour lesquelles l'Autorité a rendu un avis défavorable. La troisième liaison, entre Dunkerque et Lille, n'a pas fait l'objet de saisine.

Figure 5 Carte des 41 liaisons opérées à la fois par un service régional conventionné et par un service librement organisé au T2 2016



Légende :

- en violet : liaison opérée par un service librement organisé et par un car TER
- en vert : liaison opérée par un service librement organisé et par un service régional conventionné hors périmètre car TER
- en bleu-ciel : liaison opérée par un service librement organisé, par un car TER et par un service régional conventionné hors périmètre conventionné SNCF Mobilités

3.1.3. Plus de 190 000 passagers ont emprunté un service librement organisé sur ces 41 liaisons

Depuis la libéralisation, ces 41 liaisons ont totalisé une fréquentation de 192 000 passagers sur les services librement organisés (Tableau 15).

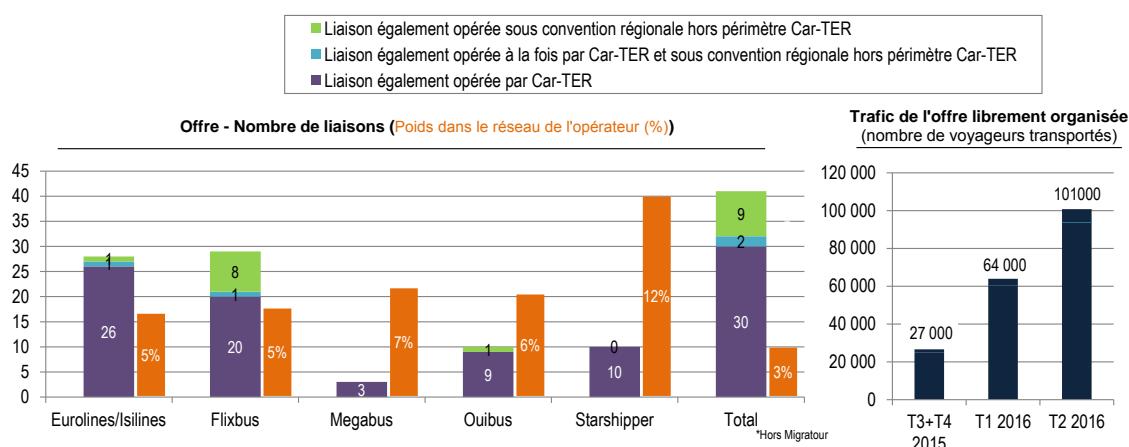
Les données de fréquentation correspondantes pour les services conventionnés ne sont pas encore disponibles compte tenu du délai supplémentaire accordé pour la mise en œuvre de la décision de collecte n° 2016-077 du 25 mai 2016³¹.

Tableau 15 Analyse comparée de la demande sur les services de transport interurbain en autocar

	Services librement organisés	Services conventionnés	Total
Fréquentation globale depuis la libéralisation (en milliers de passagers)	3 354	n.d.	n.d.
<i>... dont sur les liaisons doublement opérées (en milliers de passagers)</i>	192	n.d.	n.d.
Part de la fréquentation des liaisons doublement opérées rapportées à la fréquentation totale	5,7%	n.d.	n.d.

Parmi les opérateurs de service par autocar librement organisé, Eurolines/Isilines et Flixbus opèrent respectivement 28 et 29 liaisons en parallèle d'un service routier conventionné, soit environ 5% de leur offre nationale de liaisons (Graphique 12). Le poids de ce type de liaisons atteint 12% dans l'offre de Starshipper.

Graphique 12 Exploitation de liaisons par un service de transport libéralisé en parallèle de liaisons autocar conventionnées



³¹ Compte tenu des difficultés rencontrées par l'Autorité pour obtenir ces informations, le délai octroyé aux entreprises pour transmettre les informations relatives à l'année 2015 a été étendu jusqu'au 31 décembre (décision n° 2016-197 du 21 septembre).

3.2. Complémentarité des transports routiers et ferroviaires

Les analyses suivantes sont produites par l'Autorité après une première phase de traitements et d'analyses statistiques effectués à partir des données d'offre³² ferroviaire reçues à date par SNCF Mobilités dans le cadre de la collecte de données relatives aux services de transport ferroviaire (décision n° 2016-052 du 13 avril 2016).

3.1.4. Analyse comparée de l'offre routière librement organisée et de l'offre ferroviaire TER

Sur un total d'environ 45 000 liaisons ferroviaires desservies par TER ferroviaire, il existe sur le territoire national 160 liaisons (Figure 6), d'une longueur moyenne³³ de 140 km, opérées à la fois par un service librement organisé et un TER ferroviaire, dont 30 correspondent à des liaisons « mixtes » par train et car TER.

Ces 160 liaisons doublement opérées représentent 0,5% de l'offre TER et 14,8% de l'offre de services librement organisés.

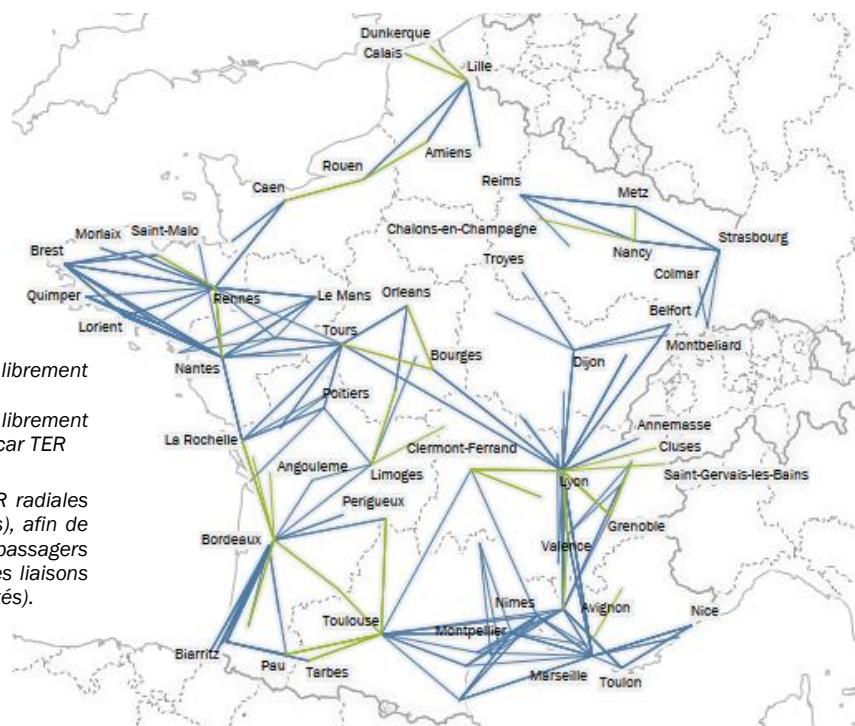
Ces liaisons doublement opérées sont notamment présentes au départ³⁴ des villes de Rennes, Nantes, Bordeaux, Marseille et Toulouse.

Figure 6 Carte des 160 liaisons opérées à la fois par un train TER et par un service librement organisé au deuxième trimestre 2016

Légende :

- en bleu : liaison opérée par un service librement organisé et par un train TER
- en vert : liaison opérée par un service librement organisé et par une ligne mixte train TER/car TER

NB : Sont exclues de cette analyse les liaisons TER radiales doublement opérées (ex : Paris-Lyon, Paris-Le Mans), afin de limiter les doubles comptes sur le nombre de passagers fréquentant des services librement organisés sur ces liaisons (car elles sont également opérées par TGV ou Intercités).



³² Des données d'offres sont également fournies en open-data pour les services ferroviaires conventionnés : <https://data.sncf.com/>

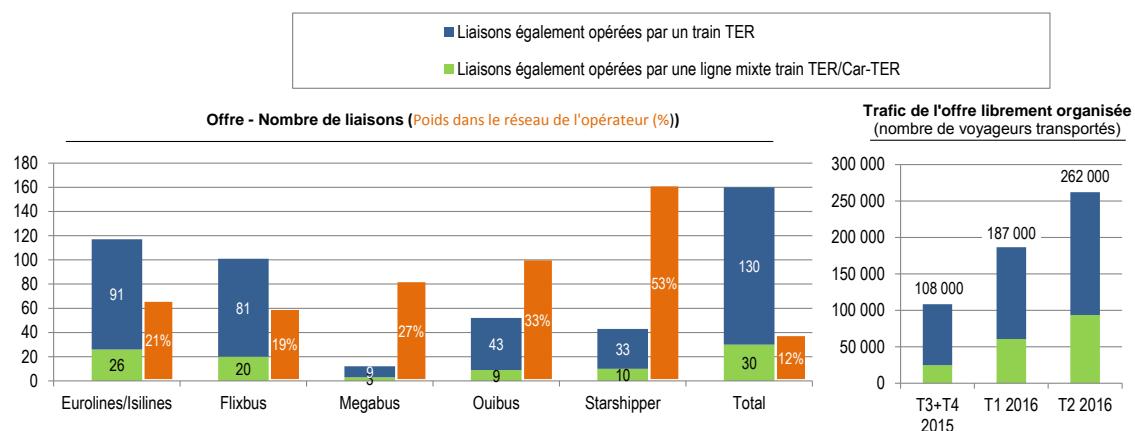
³³ Rappel : distance kilométrique à vol d'oiseau (cf. définitions).

³⁴ Ou à l'arrivée.

Parmi les opérateurs de transport par autocar librement organisé, Eurolines/Isilines et Flixbus opèrent respectivement 117 et 101 liaisons en parallèle d'un train TER, soit environ 21% et 19% de leur offre nationale de liaisons (Graphique 13). Le poids de ce type de liaisons atteint 53% dans l'offre de Starshipper et 33% de l'offre de Oubus.

Depuis la libéralisation, sur ces 160 liaisons, près de 557 000 passagers ont été transportés par un service librement organisé. Les données de fréquentation correspondantes pour les services conventionnés sont indisponibles faute de suite à ce stade donnée par SNCF Mobilités à l'application de la décision de collecte n° 2016-052 du 13 avril 2016.

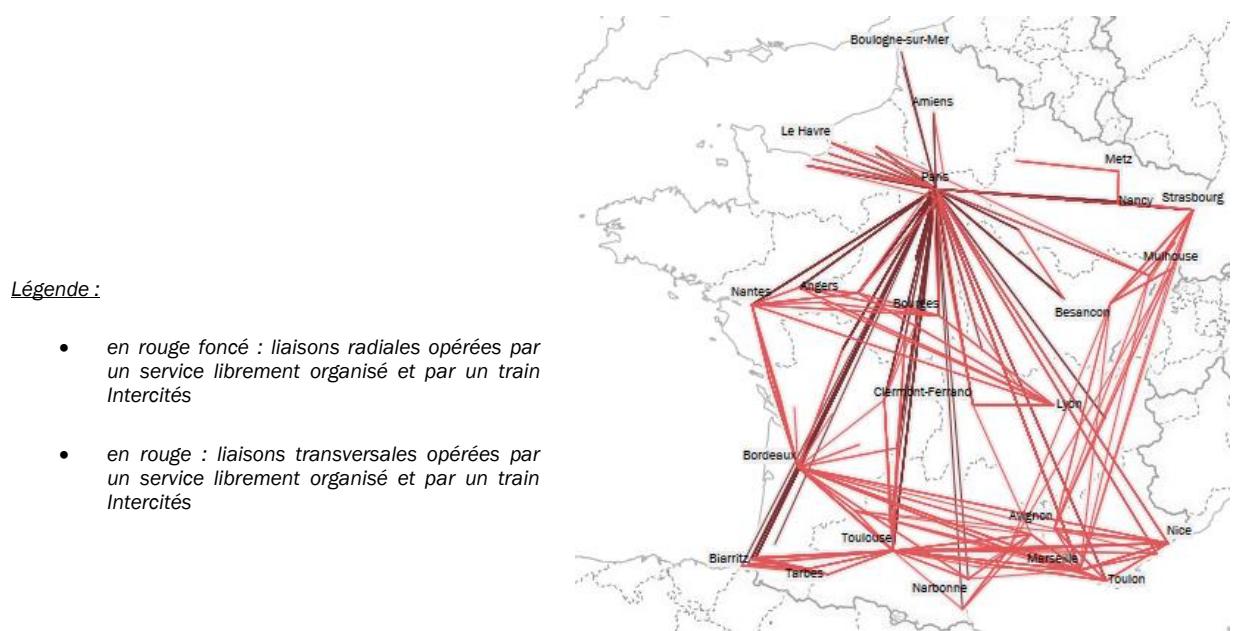
Graphique 13 Exploitation de liaisons par un service de transport libéralisé en parallèle de liaisons ferroviaires TER



3.1.5. Analyse comparée de l'offre routière librement organisée et de l'offre de trains Intercités

Il existe sur le territoire national 174 liaisons (Figure 7) opérées à la fois par un service librement organisé et un train Intercités. Leur longueur moyenne est de 220km³⁵.

Figure 7 Carte des 174 liaisons opérées à la fois par un train Intercités et par un service librement organisé au T2 2016

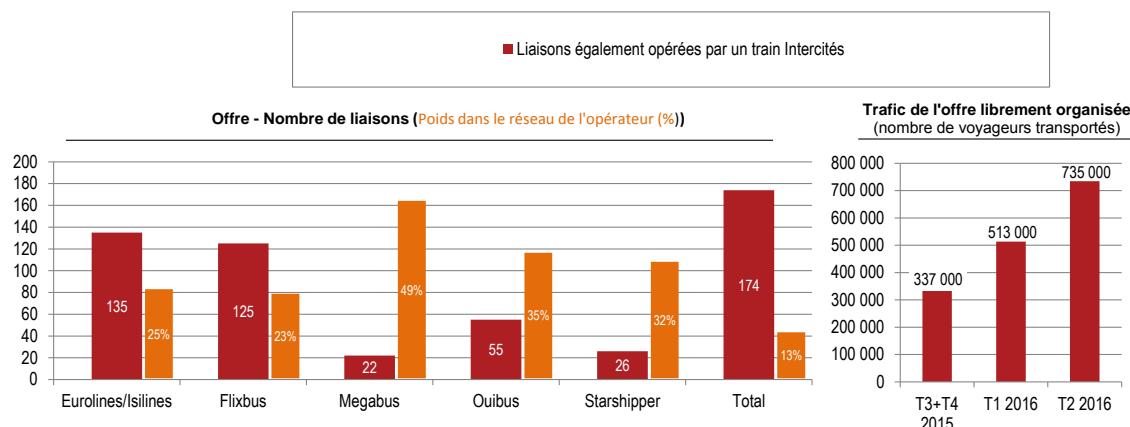


³⁵ Rappel : distance kilométrique à vol d'oiseau (cf. Définitions en section 2.2.1).

Depuis la libéralisation, sur ces 174 liaisons, environ 1 585 000 de passagers ont été transportés par un service librement organisé.

Parmi les opérateurs de transport par autocar librement organisé, Eurolines/Isilines et Flixbus opèrent respectivement 135 et 125 liaisons en parallèle d'un train Intercités, soit environ 25% et 23% de leur offre nationale de liaisons (Graphique 14). Le poids de ce type de liaisons atteint 35% dans l'offre de Ouibus.

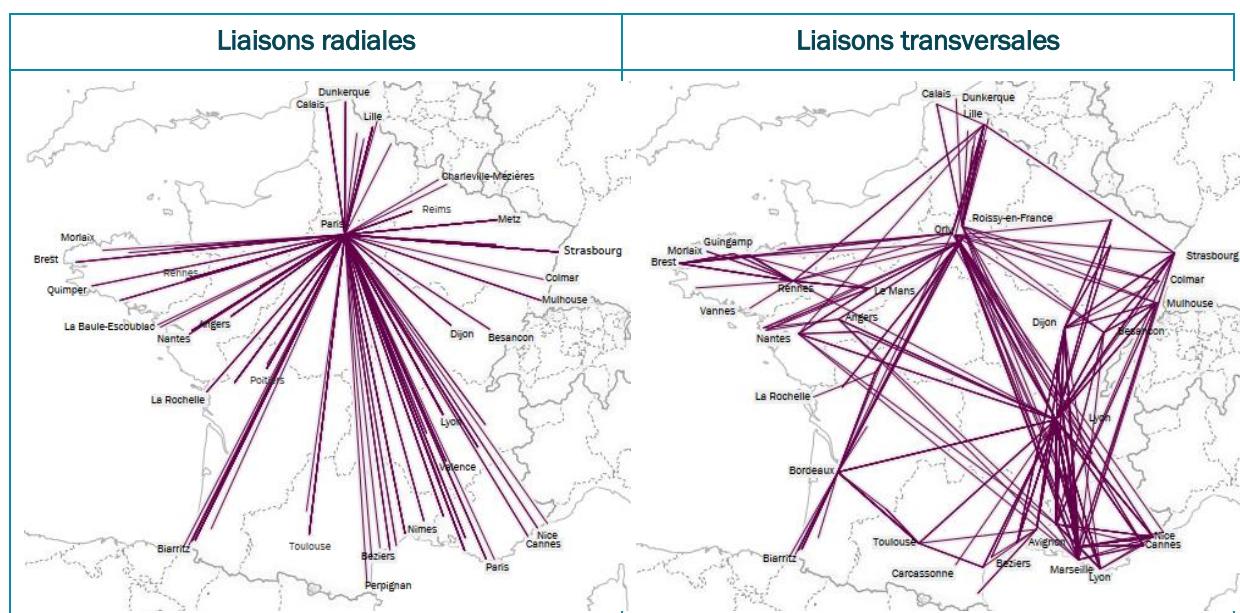
Graphique 14 *Exploitation de liaisons par un service de transport libéralisé en parallèle de liaisons ferroviaires Intercités*



3.1.6. Analyse comparée de l'offre routière librement organisée et de l'offre ferroviaire TGV

Il existe sur le territoire national 223 liaisons (Figure 8), opérées à la fois par un service librement organisé et un train à grande vitesse. Leur longueur moyenne³⁶ est de 340 km.

Figure 8 Cartographie des 223 liaisons (réparties entre liaisons radiales et transversales) opérées à la fois par un train TGV et par un service librement organisé au T2 2016

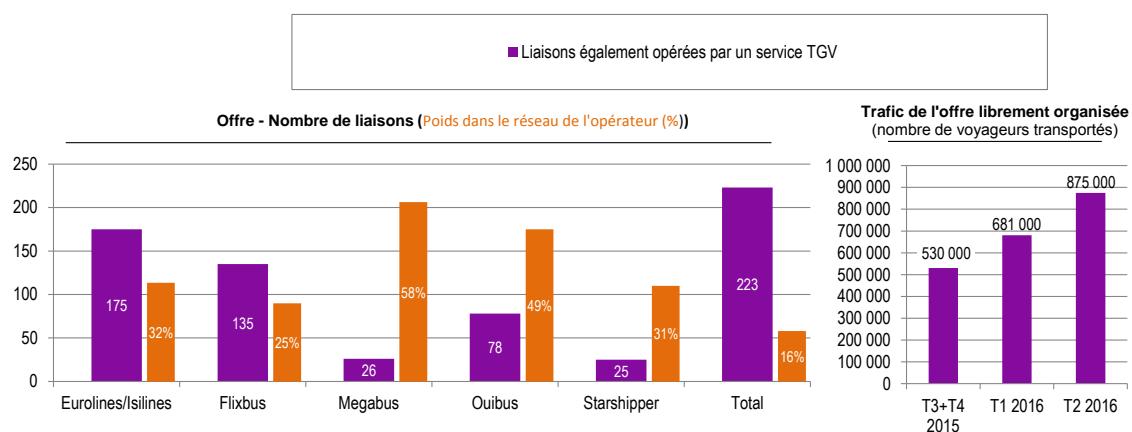


³⁶ Rappel : distance kilométrique à vol d'oiseau (cf. définitions en section 2.2.1).

Depuis la libéralisation, sur ces 223 liaisons, près de 2 086 000 passagers ont été transportés par un service librement organisé.

Parmi les opérateurs de transport par autocar librement organisé, Eurolines/Isilines et Flixbus opèrent respectivement 175 et 135 liaisons également opérées par un TGV, soit 32% et 25% de leur offre nationale de liaisons (Graphique 15). Le poids de ce type de liaisons atteint 58% dans l'offre de Megabus et 49% dans l'offre de Ouibus.

Graphique 15 *Exploitation de liaisons par un service de transport libéralisé en parallèle de liaisons TGV*



4. BILAN DE LA REGULATION DES SERVICES LIBREMENT ORGANISES DE MOINS DE 100 KM

4.1. Rappel de la procédure

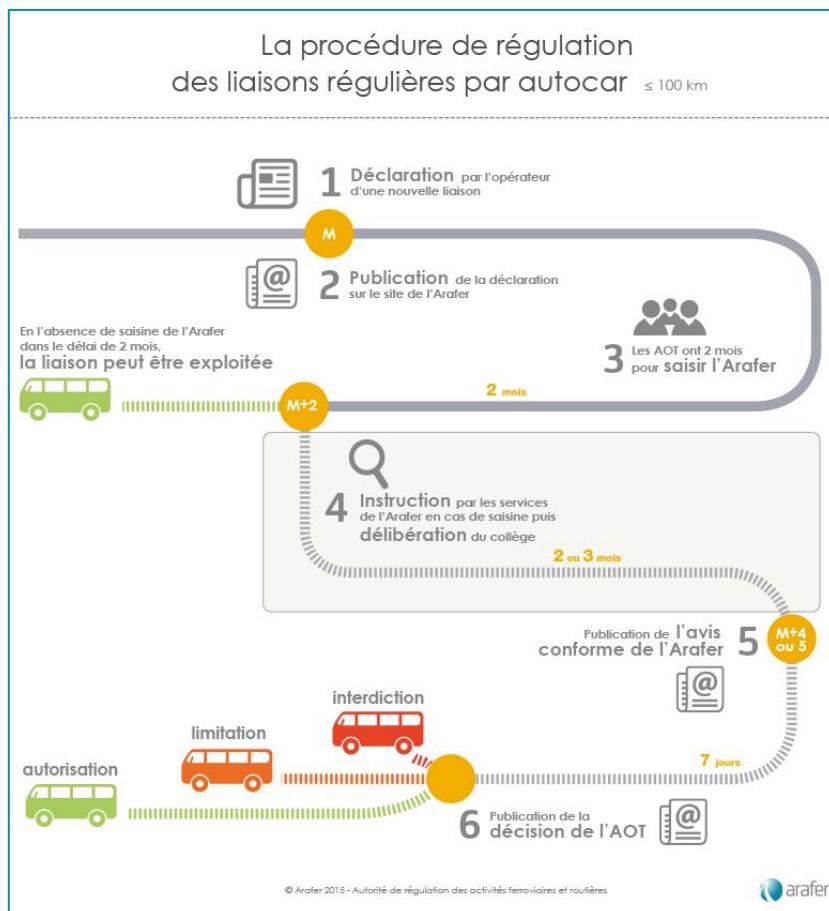
Pour les liaisons de moins de 100 km, l'article L. 3111-18 du code des transports prévoit la possibilité pour une AOT de saisir l'Autorité afin de limiter ou d'interdire un projet de desserte qui porterait une atteinte substantielle à l'équilibre économique d'un service régulier de transport conventionné, ferroviaire (par exemple : TER ou trains d'équilibre du territoire) ou routier (par exemple : ligne départementale).

A cette fin, tout opérateur souhaitant commercialiser une liaison entre deux arrêts distants de 100 km ou moins en région ou entre 40 et 100 km en Ile-de-France doit obligatoirement déposer une déclaration préalable auprès de l'Autorité. Si une ligne comporte plusieurs liaisons d'une distance inférieure ou égale à 100 km, l'opérateur doit faire une déclaration pour chacune de ces liaisons.

Dans un délai de deux mois à compter de la publication de la saisine par l'Autorité sur son site internet, une AOT organisant une liaison similaire³⁷ à la liaison déclarée peut saisir l'Autorité d'un projet de limitation ou d'interdiction de cette liaison, si celle-ci est susceptible, seule ou conjointement avec d'autres liaisons préalablement déclarées, de porter une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la ligne ou des lignes de service public de transport susceptibles d'être concurrencées ou à l'équilibre économique du contrat de service public de transport concerné.

Dans un délai de deux mois à compter de la réception de la saisine, délai pouvant être porté à trois mois par décision motivée, l'Autorité évalue l'impact de la nouvelle liaison par autocar sur les services de transport public conventionnés et formule un avis conforme (juridiquement contraignant) sur les projets d'interdiction ou de limitation envisagés par les AOT.

³⁷ L'article 31-1 du décret du 16 août 1985 définit une liaison similaire à une liaison d'une AOT comme une « liaison soumise à régulation dont l'origine et la destination se situent à une distance respective de l'origine et de la destination de celle de [l'AOT], mesurée en ligne droite, d'au plus 5 km, cette valeur étant portée à 10 km entre les origines ou entre les destinations des deux liaisons si elles sont situées en région d'Ile-de-France ».



Le décret n° 2015-1266 du 13 octobre 2015 relatif aux services réguliers interurbains de transport public routier de personnes librement organisés est venu modifier le décret n° 85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes et ainsi préciser les conditions d'application des articles L. 3111-17 et suivants du code des transports. En particulier, ce décret a défini de manière précise les termes employés par le code des transports et fixé les informations minimales devant être transmises à l'Autorité respectivement par les opérateurs de transport et les AOT à l'appui de leurs déclarations et de leurs saisines.

4.2. Bilan des déclarations

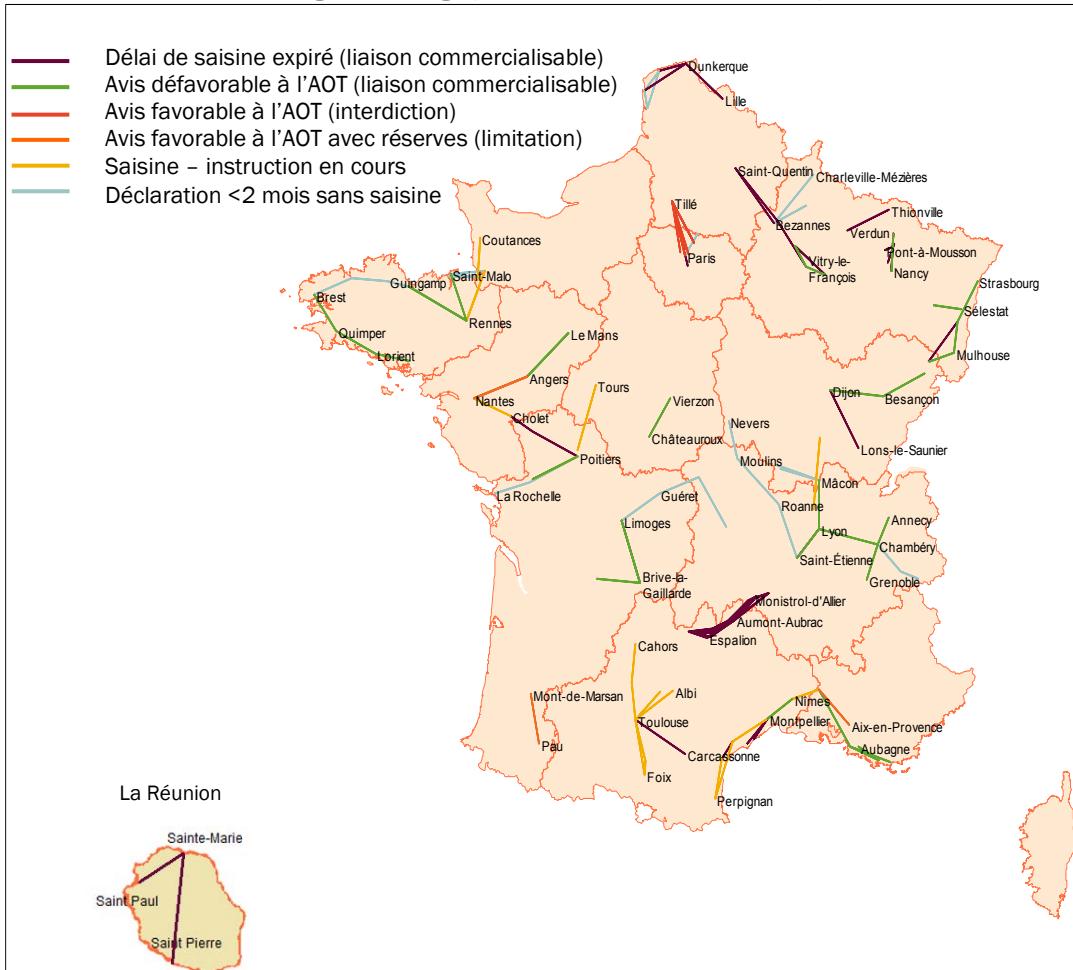
4.2.1. Statistiques générales

Au 30 juin 2016, 181 déclarations avaient été déposées auprès de l'Autorité (dont 10 ensuite annulées par le déclarant³⁸). Parmi celles-ci, 2 déclarations concernaient des liaisons situées en outre-mer (La Réunion), les autres étant toutes situées en métropole. Le nombre de déclarations a progressé de manière linéaire dans le temps avec une moyenne de 23 nouvelles déclarations par mois.

Les liaisons déclarées sont représentées sur la carte suivante.

³⁸ Les déclarations annulées ne sont pas prises en compte dans la suite de cette partie.

Figure 9 Cartographie des liaisons déclarées au 30 juin 2016



4.2.2. Approche par opérateur

9 opérateurs ont déposé des déclarations³⁹ de liaisons de moins de 100 km : les sociétés DMA autocars, EscapadKreol, Eurolines, FlixBus, Fretuelle, Keolis Sud Lorraine, Migratour, Starshipper et TransAlpes. Parmi celles-ci, on peut distinguer différentes catégories d'acteurs, en fonction du nombre de liaisons déclarées.

Les sociétés FlixBus et Eurolines⁴⁰ ont adopté une stratégie de développement national et progressif. Elles représentent à elles seules 62 % des déclarations enregistrées jusqu'au 30 juin 2016 (respectivement 76 et 34 déclarations). Les déclarations d'Eurolines concernent huit régions, tandis que celles de FlixBus recouvrent l'ensemble des régions métropolitaines continentales.

La société Migratour totalise 39 déclarations mais son développement demeure très localisé puisque toutes ses liaisons s'intègrent dans une seule ligne Le Puy-en-Velay – Conques, trajet pour lequel il n'existe pas de service conventionné. A l'instar de Migratour, les sociétés DMA autocars, Keolis Sud Lorraine et TransAlpes présentent un développement localisé puisque leur activité se concentre pour chacune dans une seule région. La société Frethelle a déclaré quant à elle uniquement des liaisons entre l'aéroport de Beauvais et la région parisienne.

³⁹ Ces déclarations correspondent à des souhaits de dessertes des opérateurs. Cependant, quand une liaison est autorisée, elle n'est pas forcément effectivement exploitée.

⁴⁰ Voir les cartes des liaisons de moins de 100 km déclarées par ces opérateurs en Annexe 5.

Enfin, la société Starshipper propose une offre plus diversifiée avec trois régions différentes pour seulement 4 déclarations.⁴¹

Par contraste, deux des principaux opérateurs sur le plan national (i.e. marché des liaisons supérieures à 100 km), à savoir les sociétés Ouibus et Megabus, n'ont déclaré aucune liaison de moins de 100 km.

Les déclarations d'Eurolines et de FlixBus affichent un taux de saisine semblable⁴², soit respectivement 79 % et 83 %⁴³. Les 4 déclarations de Starshipper ont toutes fait l'objet d'une saisine, ainsi que l'ensemble des liaisons déclarées par Fréthelle pour lesquelles il existait une liaison similaire.

Tableau 16 Nombre de liaisons déclarées et de saisines par opérateur au 30 juin 2016

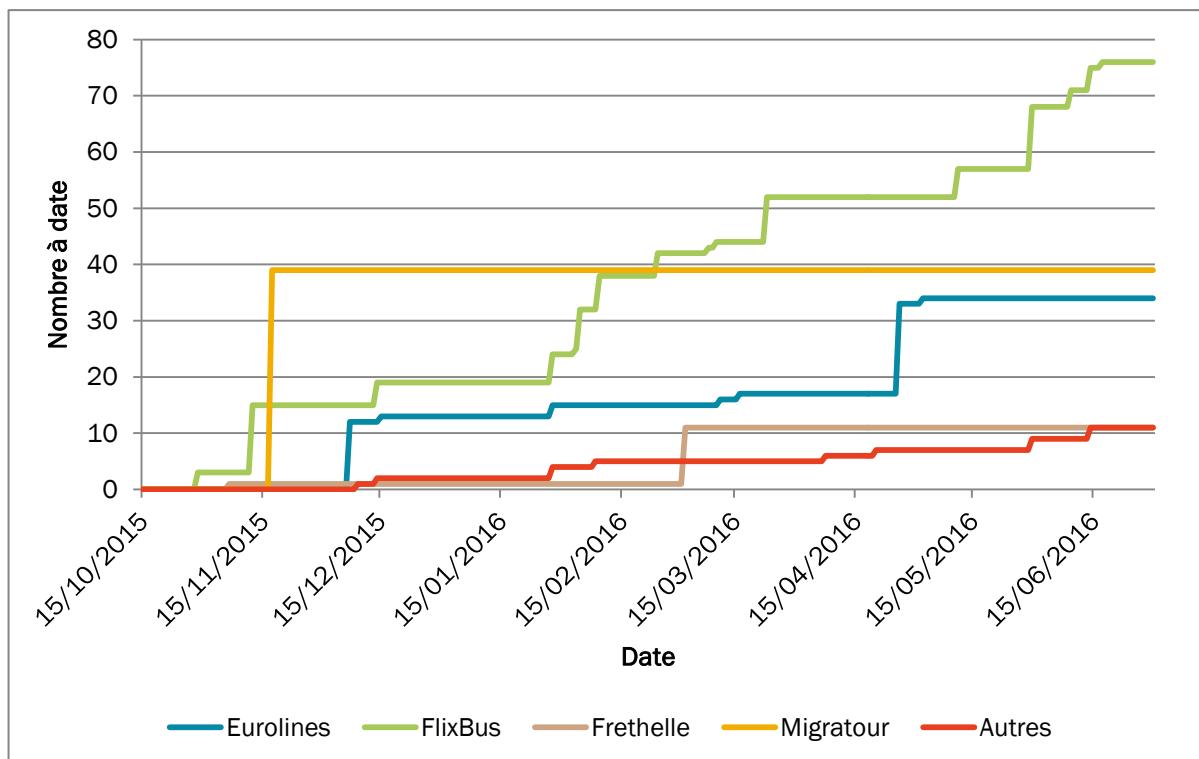
	Liaisons déclarées	Liaisons avec service similaire	Liaisons objets de saisine	Interdiction	Limitation	Autorisation	Avis non encore rendu
DMA autocars	2	0	-	-	-	-	-
EscapadKreol	2	2	0	-	-	-	-
Eurolines	34	34	26	0	4	7	15
FlixBus	76	65	40	7	0	29	4
Fréthelle	11	9	9	9	0	0	0
Keolis Sud Lorraine	1	1	0	-	-	-	-
Megabus	0	-	-	-	-	-	-
Migratour	39	0	-	-	-	-	-
Ouibus	0	-	-	-	-	-	-
Starshipper	4	4	4	0	1	3	0
TransAlpes	2	2	0	-	-	-	-
Total	171	117	79	16	5	39	19

⁴¹ Voir la carte des liaisons de moins de 100 km déclarées par cet opérateur en Annexe 5.

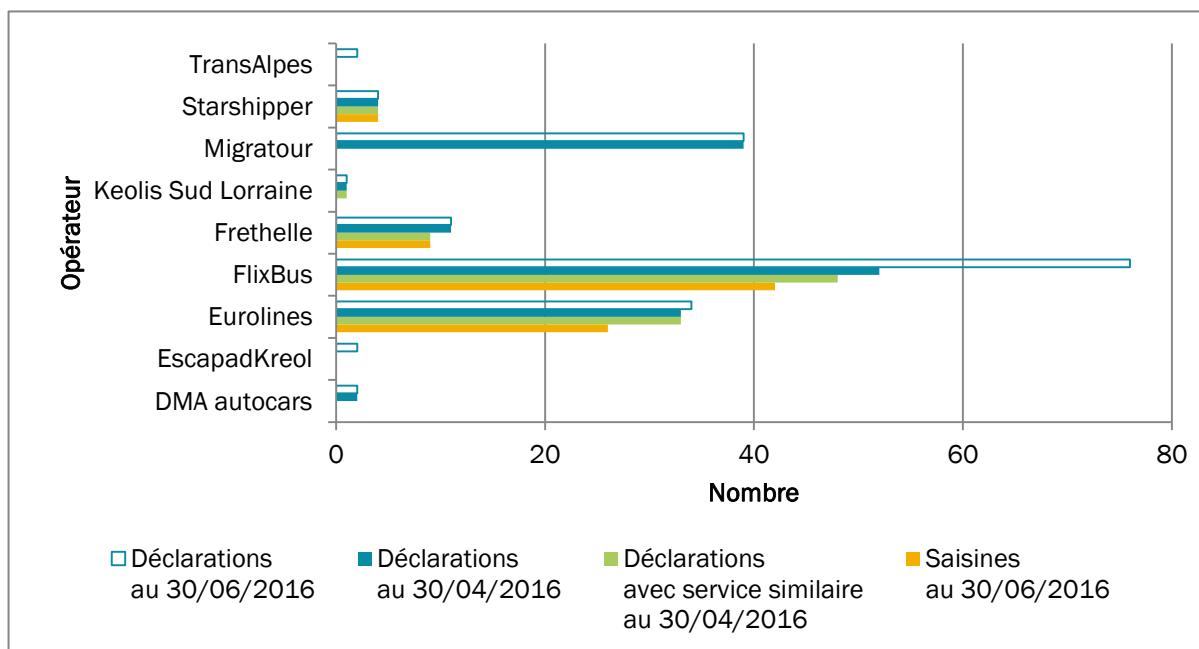
⁴² Le taux de saisine est calculé au périmètre des seules liaisons déclarées pour lesquelles il existe une liaison similaire conventionnée et est égale au ratio entre le nombre de ces liaisons ayant fait l'objet d'une saisine et le nombre total de ces saisines.

⁴³ Pour les déclarations antérieures au 30 avril 2016.

Graphique 16 Evolution du nombre de déclarations par opérateur entre le 15/10/2015 et le 30/06/2016



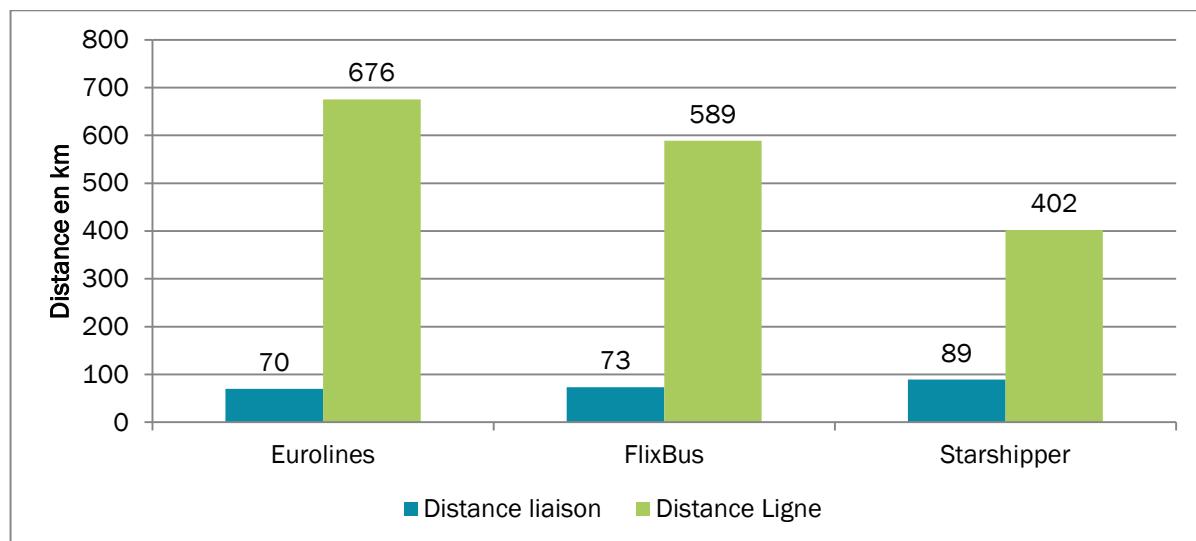
Graphique 17 Nombre de déclarations et de saisines par opérateur



Les liaisons proposées par Eurolines, FlixBus et Starshipper sont exploitées dans le cadre de lignes de longue distance en cohérence avec la stratégie de développement national de ces acteurs. Les liaisons déclarées par Eurolines et FlixBus s'inscrivent ainsi dans des lignes de plus de 550 kilomètres en moyenne. A l'inverse, les liaisons déclarées par DMA Autocars, EscapadKreol, Keolis Sud Lorraine et Frethelle représentent chacune une ligne à part entière. Les différentes

liaisons déclarées par Migratour et TransAlpes font quant à elles partie d'une seule ligne dans un contexte local.

Graphique 18 Distances moyennes des lignes et liaisons déclarées par opérateur



Nota : Seules les liaisons faisant partie d'une ligne plus longue ont été prises en compte.

Lecture : les liaisons déclarées par la société FlixBus France ont une distance moyenne de 73 kilomètres et font partie d'une ligne de 589 kilomètres en moyenne.

Les liaisons déclarées par les trois opérateurs principaux que sont Eurolines, FlixBus et Starshipper⁴⁴ concernent plusieurs régions et témoignent de l'envergure nationale des réseaux. Le maillage le plus fin des territoires est réalisé par FlixBus. Les liaisons déclarées par cet opérateur sont interrégionales comme intra-régionales, à la différence de celles d'Eurolines, qui sont essentiellement déclarées à l'intérieur des anciennes régions. Il s'agit de liaisons sur lesquelles aucune autorisation de circulation ne pouvait être accordée précédemment dans le cadre du système du cabotage sur lignes internationales. En effet, ce système permettait sous conditions l'exploitation de dessertes intérieures régulières seulement si celles-ci concernaient deux régions.

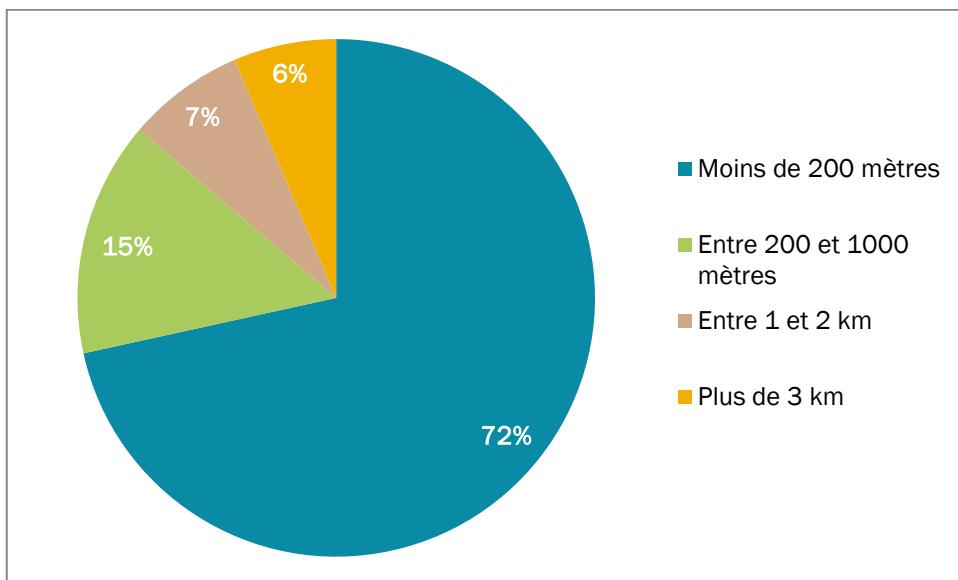
4.2.3. Analyse comparée des caractéristiques des services

Sur les 171 liaisons déclarées au 30 juin 2016, 117 (68 %) sont similaires à un service conventionné au sens du 14° de l'article 31-1 du décret du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes. Il existe donc un service conventionné réalisant la même liaison sans correspondance et dont les points d'arrêt se situent à moins de 5 kilomètres des arrêts du service librement organisé en région et à moins de 10 kilomètres en Ile-de-France.

Les arrêts indiqués dans les déclarations de liaisons ayant fait l'objet d'une saisine se trouvent pour la majorité à proximité immédiate des arrêts des services conventionnés existant sur ces liaisons (72 % d'entre eux se situent à moins de 200 mètres). Il apparaît donc que les opérateurs de transport routier offrent dans la très grande majorité des cas un service substituable au service conventionné déjà existant du seul point de vue de la localisation des arrêts.

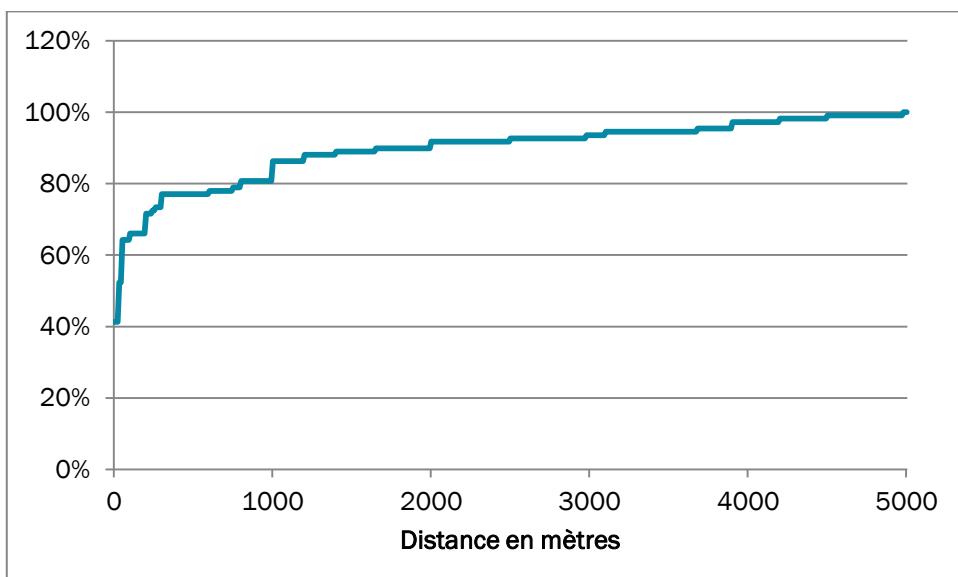
⁴⁴ Voir cartes en Annexe 5.

Graphique 19 Distances entre les arrêts du service déclaré et ceux du service conventionné



Nota : Sont prises en compte les déclarations antérieures au 30 juin 2016 ayant fait l'objet de saisine, à l'exception des déclarations proposant des points d'arrêt en région parisienne. A chaque déclaration correspondent deux arrêts.

Graphique 20 Répartition de la distance entre points d'arrêt lors des saisines



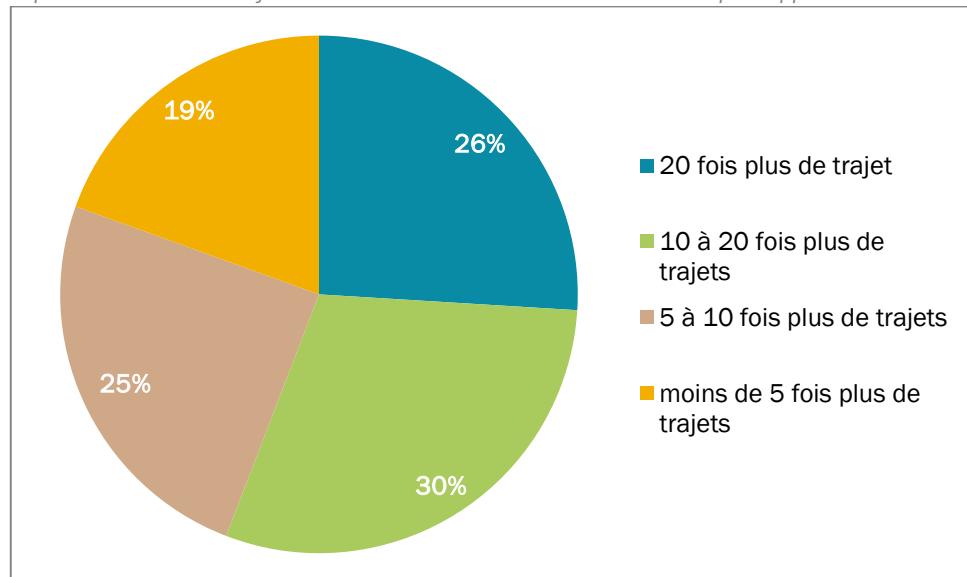
Nota : Sont prises en compte les déclarations antérieures au 30 juin 2016 ayant fait l'objet de saisine, à l'exception des déclarations proposant des points d'arrêt en région parisienne. A chaque déclaration correspondent deux arrêts.

Si les opérateurs ont tendance à privilégier la déclaration de nouveaux services entre des villes pour lesquelles il existe une liaison conventionnée, le nombre de trajets offerts par le service conventionné apparaît en moyenne très supérieur à celui du service déclaré. Ainsi, pour 81 % des déclarations ayant fait l'objet d'une saisine, le nombre de trajets hebdomadaires offerts par le service conventionné sur une liaison similaire est au moins 5 fois supérieur à l'offre du service librement organisé et en moyenne 16 fois supérieur.

De plus, le service conventionné susceptible d'être concurrencé étant dans la majorité des cas un service ferroviaire, le nombre de sièges offerts par trajet par le service conventionné est en moyenne plus de 3 fois supérieur au nombre offert par le service déclaré. Ainsi, pour les déclarations ayant fait l'objet d'une saisine et pour lesquelles l'information sur le nombre de sièges offerts par trajet est

connue⁴⁵, le nombre de places offertes par le service conventionné sur une liaison similaire est en moyenne 42 fois supérieur au nombre de places offertes par le service déclaré, ce rapport pouvant atteindre jusqu'à 244.

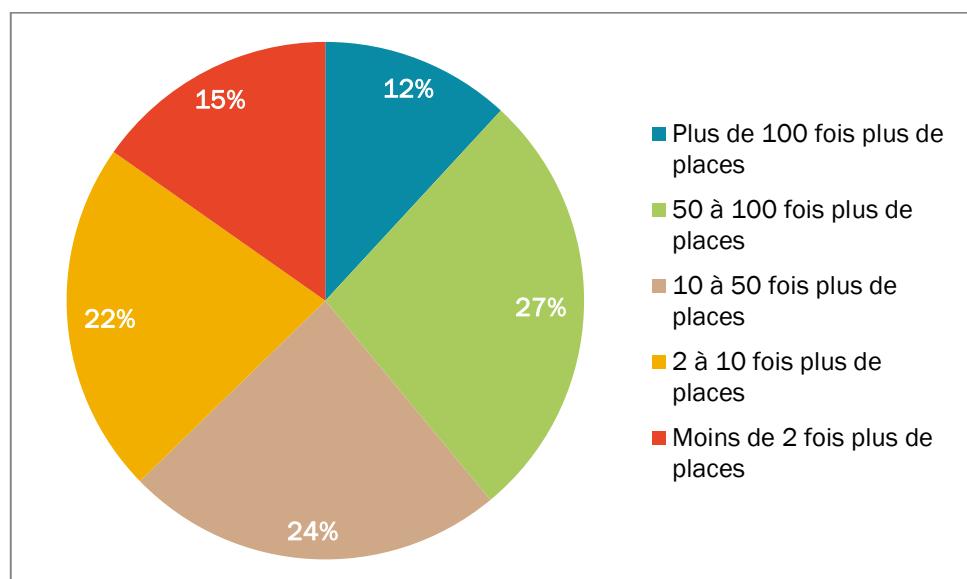
Graphique 21 Nombre de trajets hebdomadaires du service conventionné par rapport au service déclaré



Nota : Sont prises en compte les déclarations antérieures au 30 juin 2016 ayant fait l'objet de saisine.

Lecture : dans 26 % des cas, le service conventionné propose 20 fois plus de trajets que le service déclaré sur une liaison similaire.

Graphique 22 Nombre de places offertes par semaine du service conventionné par rapport au service déclaré



Nota : Sont prises en compte les déclarations antérieures au 30 juin 2016 ayant fait l'objet de saisine et dont les informations sur le nombre de places du service conventionné sont disponibles (59 observations).

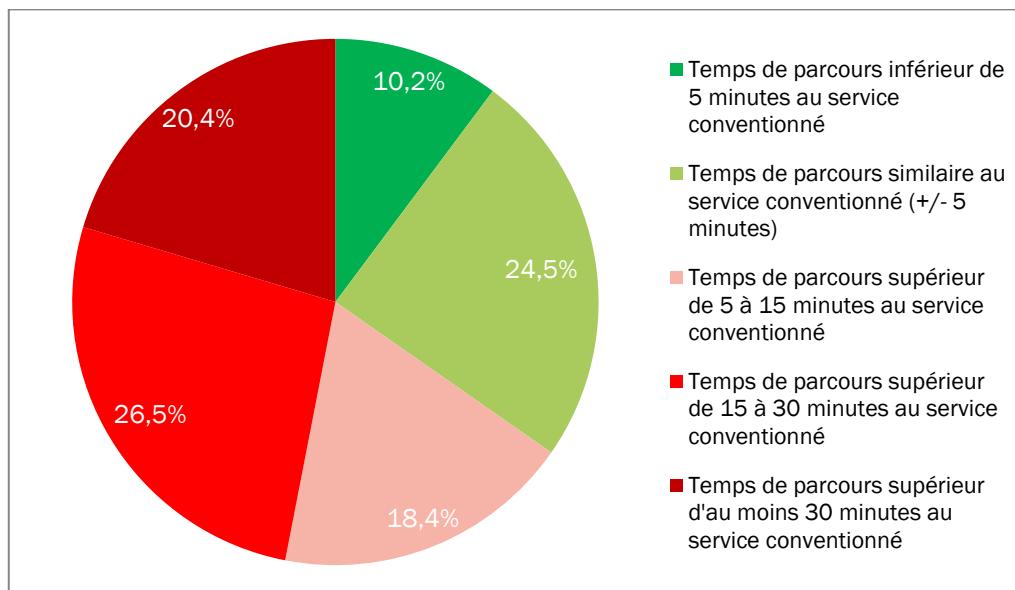
Lecture : dans 24 % des cas, le service conventionné propose 10 à 50 fois plus de places par semaine que le service déclaré sur une liaison similaire.

Pour une liaison donnée, le temps de parcours du service conventionné est en général inférieur à celui du service librement organisé. Il apparaît ainsi que dans près de 90 % des cas, le service conventionné est au moins aussi rapide que le service déclaré (à 5 minutes près). En moyenne le service librement organisé propose un temps de parcours supérieur de 19 minutes à celui du service

⁴⁵ L'Autorité connaît l'offre par trajet du service conventionné pour 59 déclarations objet de saisine sur 79 au total.

conventionné, pour un temps de trajet moyen de ce dernier de 57 minutes. La dispersion des temps de parcours des services librement organisés est par ailleurs supérieure à celle des services conventionnés par rapport à la distance (cf. Annexe 6).

Graphique 23 Comparaison des temps de parcours du service librement organisé et du service conventionné par déclaration



Nota : Sont prises en compte les déclarations antérieures au 30 juin 2016 ayant fait l'objet de saisine

Lecture : Pour 18 % des déclarations objet de saisine, le temps de parcours proposé par le service librement organisé est supérieur de 5 à 15 minutes au temps de parcours moyen du service conventionné similaire.

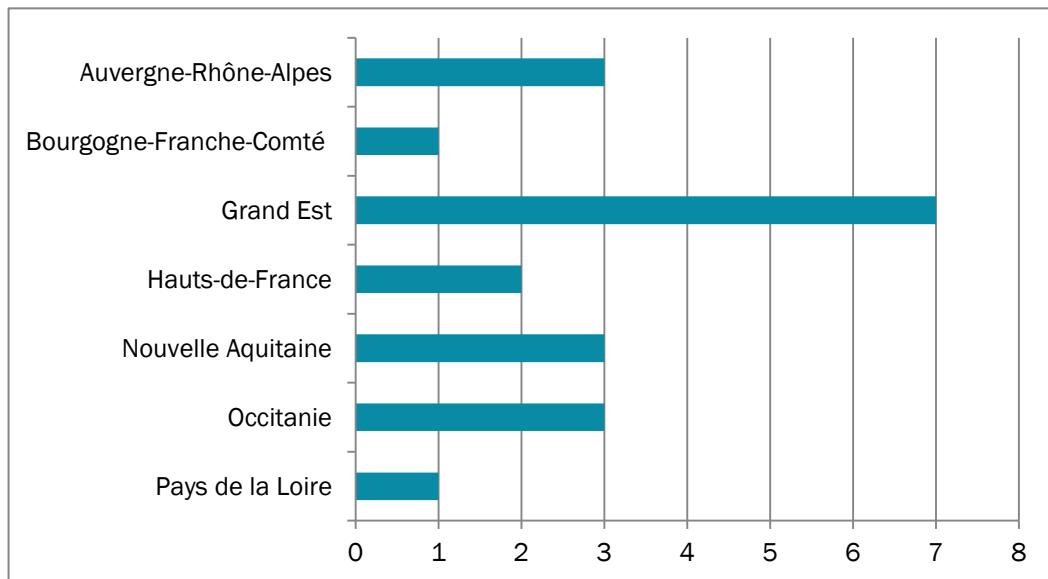
En conclusion, les services déclarés présentent dans la majorité des cas une fréquence plus faible et un temps de trajet sensiblement plus long que les services conventionnés, c'est pourquoi la substituabilité entre les services est très imparfaite. De ce fait, on peut difficilement considérer *a priori* les services librement organisés et les services conventionnés comme réellement concurrents. Là encore, il est nécessaire de distinguer les opérateurs de grandes lignes comme Eurolines ou FlixBus, qui déclarent des liaisons inférieures à 100 km afin de compléter leur offre de longue distance par une offre de courte ou moyenne distance, et les opérateurs locaux, qui offrent un service plus ciblé et plus complémentaire aux services déjà existants, à l'instar de Migratour.

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

Parmi les 66 déclarations antérieures au 30 avril 2016 n'ayant pas donné lieu à une saisine, 47 ne présentent pas de service conventionné similaire à moins de 5 kilomètres (dont 39 liaisons pour la seule ligne Le Puy en Velay – Conques déclarée par Migratour).

Parmi les 19 liaisons n'ayant pas fait l'objet d'une saisine malgré l'existence d'un service conventionné similaire, 10 ont été déclarées par FlixBus, 8 par Eurolines et 1 par Keolis Sud Lorraine et ne semblent pas présenter de caractéristiques singulières par rapport aux autres déclarations. Par ailleurs, la distribution temporelle de ces déclarations ne permet pas de mettre en évidence un quelconque effet saisonnier et la distribution géographique de ces déclarations par AOT concernée ne semble pas déterminante puisque ce nombre n'excède jamais 3 à l'exception de la région Grand Est qui atteint le nombre de 7.

Graphique 24 Déclarations n'ayant pas donné lieu à une saisine malgré l'existence d'un service conventionné similaire par région



Nota : déclarations antérieures au 30/04/2016

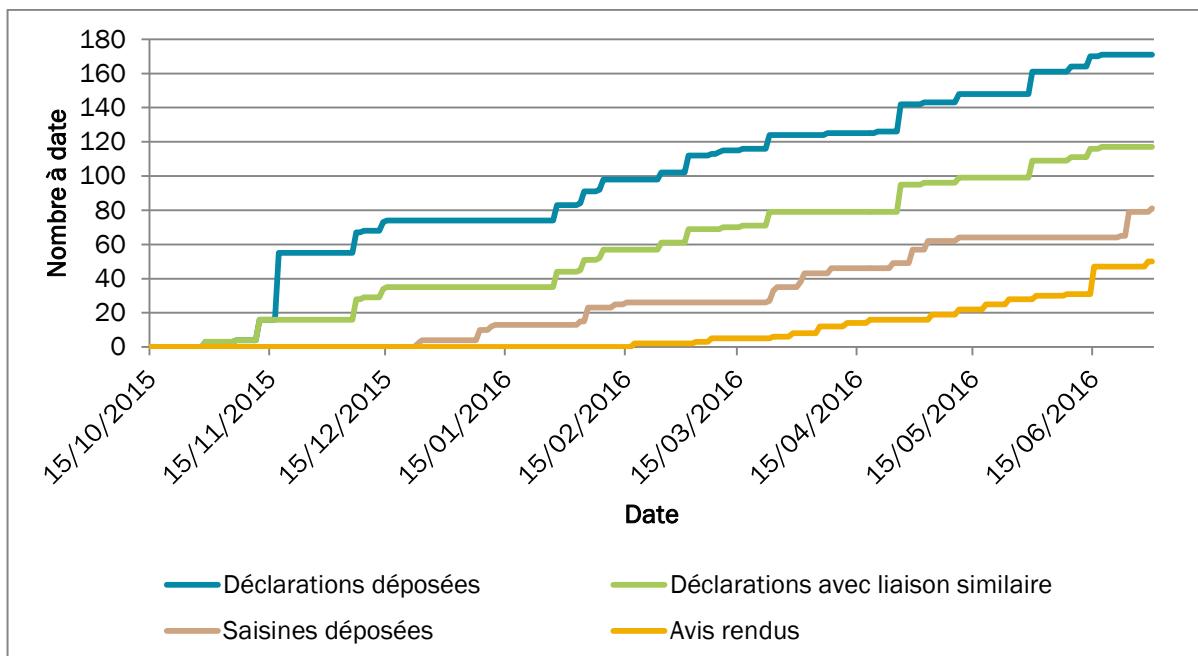
4.3. Bilan des saisines

4.3.1. Statistiques générales

Les déclarations déposées auprès de l'Autorité au 30 juin 2016 ont donné lieu à 83 saisines, parmi lesquelles 61 ont fait l'objet d'un avis à cette même date⁴⁶. L'Autorité a réservé des suites favorables à l'AOT saisissante pour 21 saisines (dont 5 assorties de réserves, c'est-à-dire que la limitation proposée par l'Autorité est différente de celle demandée par l'AOT) et des suites défavorables pour 40 saisines.

⁴⁶ Certains avis concernant plusieurs saisines, l'Autorité a rendu sur ces dossiers un total de 50 avis.

Graphique 25 Evolution du nombre de déclarations, de saisines et d'avis du 15/10/2015 au 30/06/2016



Nota : les déclarations annulées ne sont pas prises en compte, une déclaration peut faire l'objet de plusieurs saisines et un seul avis peut être rendu pour plusieurs saisines.

Les AOT bénéficient d'un délai de 2 mois pour saisir l'Autorité d'un projet d'interdiction ou de limitation d'un service librement organisé. Ce délai permet aux AOT concernées de constituer un dossier complet contenant les informations nécessaires à l'instruction de l'Autorité, selon les principes posés par ses lignes directrices. Ce délai, qui semble en théorie suffisant pour permettre aux AOT d'obtenir les éventuelles informations dont elles ne disposeraient pas auprès de leur délégataire (SNCF Mobilités en particulier), est en réalité dimensionné au plus juste, eu égard aux nombreuses contraintes auxquelles font face en pratique les AOT (recueil des données, processus interne de validation des saisines...). Il apparaît ainsi que les AOT déposent les saisines complètes à la limite du terme avec 56 jours en moyenne et une dispersion assez faible (88 % des saisines sont publiées au-delà de 50 jours après la déclaration concernée).

L'Autorité doit alors rendre un avis dans les deux mois suivant la publication de la saisine complète mais peut décider de prolonger d'un mois ce délai par décision motivée. L'Autorité a ainsi eu recours à cette faculté dans le cadre de 9 instructions⁴⁷, suite aux délais occasionnés par les échanges entre l'Autorité et les AOT, notamment dans le cadre de demandes complémentaires, visant à permettre à l'Autorité de disposer d'une vision précise et complète des saisines instruites. En ce qui concerne les saisines ne faisant pas l'objet d'une décision de prolongation de l'instruction, la durée moyenne de l'instruction est de 53 jours avec une dispersion assez importante puisque 35 % des avis sont rendus plus de 10 jours avant l'échéance. Les délais de saisine et d'instruction dépendent donc notamment de la faculté de l'AOT d'obtenir des données fiables et précises sur les services conventionnés existants.

Les données détaillées relatives au délai entre la déclaration et la saisine et au délai entre la saisine et la publication de l'avis sont présentées en Annexe 7.

4.3.2. Approche par AOT

Les AOT concernées par les déclarations de liaisons inférieures à 100 km sont très majoritairement des régions, les liaisons déclarées étant le plus souvent déjà desservies par un service TER. Il est à

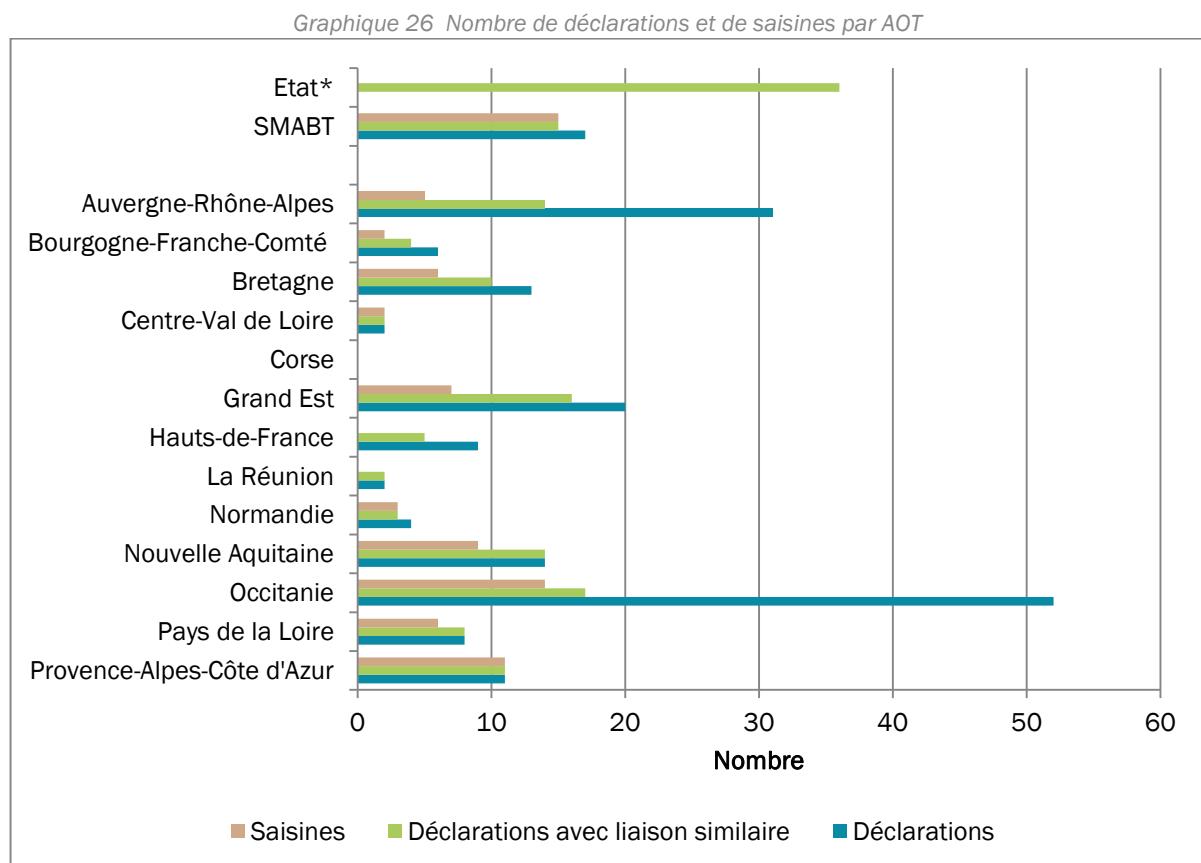
⁴⁷ Pour les saisines antérieures au 30 avril 2016.

noter que l'Etat n'a jamais saisi l'Autorité bien qu'un certain nombre de services déclarés s'inscrive sur une liaison similaire à un train d'équilibre du territoire (TET).

Parmi l'ensemble des projets de limitation et d'interdiction soumis à l'Autorité entre le 15 octobre 2015 et le 30 juin 2016, seuls deux cas n'ont pas été présentés par des régions. Le syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé a déposé 15 saisines en tant qu'autorité organisatrice des dessertes par autocar entre l'aéroport de Beauvais-Tillé et la région parisienne, liaisons pour lesquelles les opérateurs Fretelle et FlixBus ont déposé des déclarations (respectivement 11 et 6). Le département du Finistère a quant à lui saisi l'Autorité dans le cadre d'un projet de limitation de la liaison FlixBus entre Brest et Quimper, conjointement à la région Bretagne, en tant qu'exploitant de la ligne routière qu'il organise au titre du service public départemental. L'Autorité a émis un avis défavorable sur ce projet le 15 juin 2016.

Avec respectivement 52 et 31 déclarations chacune, les régions Occitanie et Auvergne – Rhône-Alpes sont quant à elles les AOT les plus concernées par le développement des services librement organisés par autocar en dessous de 100 km. Ces chiffres sont à nuancer puisque 39 de ces liaisons s'inscrivent dans la seule ligne Le Puy-en-Velay – Conques dont 12 concernent les deux régions à la fois.

Parmi les autres régions concernées par des déclarations, seul le Nord-Pas-de-Calais-Picardie n'a déposé aucune saisine sur les 2 déclarations antérieures au 30 avril 2016 pour des liaisons sur lesquelles il existe un service conventionné.



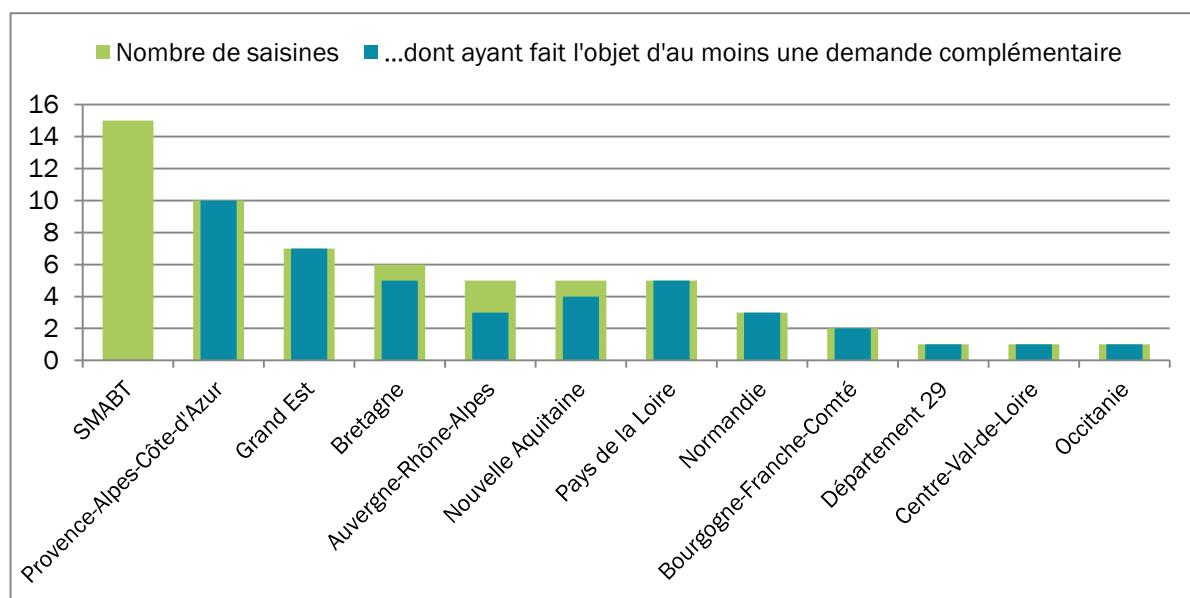
Le détail des déclarations et saisines par AOT est présenté en Annexe 8.

4.3.3. Qualité des saisines

Trois saisines émanant de conseils régionaux et deux saisines émanant de conseils départementaux ont été rejetées pour incomplétude car elles ne comportaient pas l'ensemble des éléments prévus par l'article 31-12 du décret n° 2015-1266 du 13 octobre 2015 relatif aux services réguliers interurbains librement organisés et n'ont pas été complétées par le saisissant avant l'expiration du délai de deux mois imparti par l'article L. 3111-19 du code des transports.

En outre, 55 saisines sur les 61 (soit 90%) ayant fait l'objet d'un avis au 30 juin 2016 ont nécessité l'envoi d'une à trois demandes complémentaires d'informations. Le détail par région est fourni sur le graphe suivant.

Graphique 27 Nombre total de saisines et nombre de saisines ayant nécessité au moins une demande complémentaire d'informations



Nota : déclarations antérieures au 30/04/2016 - SMABT = Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé

Au 30 juin 2016, un avis fait état de la mauvaise qualité générale des données transmises par l'AOT et deux avis font état de l'incapacité du saisissant à fournir des données sur la liaison et les services conventionnés après plusieurs mesures d'instruction adressées par l'Autorité.

L'instruction des dossiers est rendue complexe par la difficile obtention auprès de certaines AOT des données financières et de trafic prévues à l'article 31-12 du décret n° 2015-1266 du 13 octobre 2015 susmentionné. D'après les régions, certaines données, comme le trafic ou les recettes par origine-destination, ne feraient souvent pas l'objet d'un suivi et d'une transmission contractuelle régulière de la part de l'exploitant (notamment SNCF Mobilités dans le cadre des contrats TER) au format utile à l'évaluation de l'atteinte à l'équilibre économique. Ainsi, pour ce motif, une région s'est montrée à plusieurs reprises dans l'incapacité de transmettre les données de trafic relatives à certaines liaisons de son réseau TER. Une seconde n'a quant à elle pu fournir les compensations tarifaires sur les périmètres de plusieurs dossiers de saisine.

En outre, l'article 31-12 du décret précité précise que les AOT doivent fournir des données sur la répartition horaire du trafic, issues de comptages ou d'enquêtes. Les AOT font appel à des prestataires à intervalles réguliers pour mesurer la fréquentation des trains au cours d'une semaine type. Le plus souvent, ces comptages fournissent, pour une ou deux semaines données, le nombre de montées et descentes à chaque arrêt pour chaque train, sans permettre une estimation directe du trafic par origine-destination. Au 30 juin 2016, une seule région a transmis des données de trafic très détaillées par OD, par train et par catégorie tarifaire. Dans les autres cas, il n'est pas rare

que les trafics totaux extrapolés sur la base des comptages dépassent largement les trafics annuels annoncés par ailleurs (et ce jusqu'à un facteur 2). En outre, ils ne permettent pas d'obtenir le nombre de voyageurs occasionnels par tranche horaire, ce qui rend difficile l'utilisation des méthodes d'estimation de l'impact économique mentionnées dans la section 4.4.

Ainsi, pour la bonne appréciation de l'atteinte à l'équilibre économique des services conventionnés par les services librement organisés, tant par les AOT que par l'Autorité, il est nécessaire que les AOT demandent de manière anticipée à leurs délégataires en charge de l'exploitation des services de transport conventionnés, en particulier à SNCF Mobilités, de leur transmettre toutes les données financières et de trafic nécessaires à la constitution de dossiers de saisines conformes aux attentes de l'Autorité.

4.4. Méthode d'analyse

4.4.1. Méthode d'évaluation de l'impact économique

Comme rappelé dans les lignes directrices adoptées par l'Autorité le 12 juillet 2016, l'analyse des demandes des AOT d'interdiction ou de limitation des services routiers sur les liaisons régulières interurbaines par autocar inférieures ou égales à 100 kilomètres suit les étapes suivantes :

- *Etape 1 : Existence d'un service conventionné*

Cette étape consiste à vérifier l'existence d'une ligne de service public réalisant sans correspondance, soit la même liaison que celle déclarée par l'opérateur, soit une liaison similaire à la liaison déclarée.

C'est également lors de cette étape qu'est vérifiée la conformité du périmètre demandé par l'AOT avec l'article L. 3111-18 du code des transports.

- *Etape 2 : Analyse de la substituabilité*

Cette étape consiste à analyser la substituabilité entre le service conventionné et le service librement organisé du point de vue de la demande. Il s'agit d'apprécier si les clients du service conventionné considèrent ou non que le service librement organisé est une offre de transport alternative qu'ils pourraient utiliser, et dans quelle proportion.

- *Etape 3 : Estimation du risque d'atteinte à l'équilibre économique*

Cette étape permet de réaliser, à partir de l'analyse de la substituabilité, une estimation quantitative du risque d'atteinte à l'équilibre économique du service conventionné.

- *Etape 4 : Appréciation du caractère substantiel du risque d'atteinte*

Il s'agit d'apprécier si l'estimation réalisée à l'étape 3 permet de conclure à une atteinte substantielle ou non. Pour cela, les circonstances de chaque espèce sont prises en compte, ainsi que l'objectif de complémentarité des services librement organisés avec les services conventionnés.

L'Autorité peut proposer à l'AOT la mise en place de règles objectives, transparentes et non discriminatoires si l'analyse conclut à un risque d'atteinte substantielle à l'équilibre économique du service public. Les éventuelles règles de limitation proposées ne peuvent être plus restrictives que celles figurant dans le projet de décision de l'AOT.

Dans le cas où plusieurs liaisons déclarées par un ou plusieurs opérateurs sont susceptibles d'affecter un même périmètre de transport conventionné, la méthode d'estimation doit intégrer le

risque d'atteinte cumulée de ces différents services. Les calculs d'impact cumulé ont concerné 19 avis au 30 juin 2016. Ils ont été déterminants pour les avis n° 2016-040 et 2016-042 rendus par l'Autorité sur les dossiers Angers – Nantes.

En l'absence de toute précision dans les textes en vigueur sur la procédure à retenir en cas de déclarations multiples portant atteinte au même périmètre, l'Autorité mène l'analyse de manière séquentielle en fonction des dates de réception au greffe de l'Autorité des déclarations relatives aux différentes liaisons des services librement organisés.

4.4.2. Substituabilité des services

Afin d'apprecier la substituabilité entre les services du point de vue de la demande, et en cohérence avec la méthode rappelée au paragraphe précédent, les caractéristiques du service conventionné et du service librement organisé sont comparées, du point de vue notamment :

- de la localisation des arrêts desservis,
- des temps de parcours proposés,
- des horaires,
- des fréquences journalières et hebdomadaires proposées par chacun des services.

Ainsi, dans le cas de trois avis, des services conventionné et librement organisé similaires ont été jugés totalement non substituables. Outre le fait que la fréquence des services librement organisés était bien plus faible que celle des services conventionnés similaires, et leurs horaires peu propices à un report de la clientèle fréquente de l'origine-destination, les temps de parcours et les points d'arrêt étaient très distincts :

- dans un cas, le temps de parcours du service librement organisé était en moyenne supérieur de 45 minutes par rapport à celui du service conventionné (avis n° 2016-041) ;
- dans le second, pour un des deux sens de circulation, le temps de parcours du service librement organisé était en moyenne supérieur de 30 minutes par rapport à celui du service conventionné et le point d'arrivée desservi était très excentré du centre-ville (avis n° 2016-049) ;
- dans le troisième, le temps de parcours du service librement organisé était en moyenne supérieur de 50 minutes par rapport à celui du service conventionné et un des points d'arrêt était situé sur une aire de service en périphérie de la ville non desservie par les transports en commun urbains (avis n° 2016-067).

4.4.3. Définition du périmètre de l'atteinte à l'équilibre économique

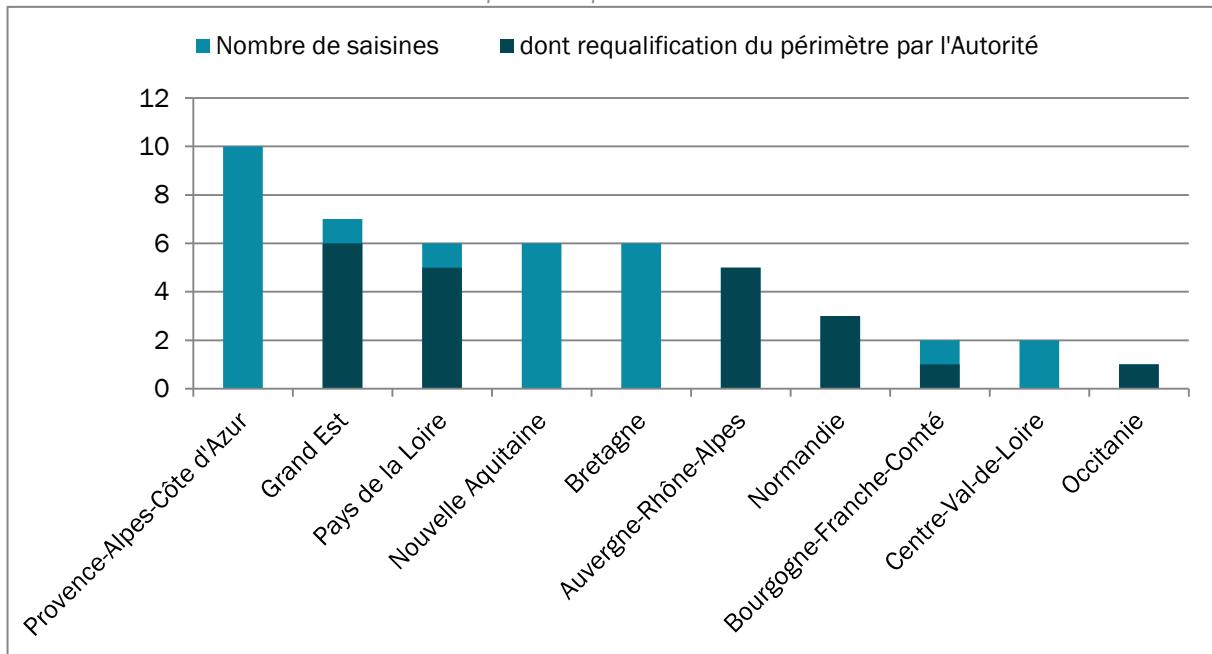
La mise en œuvre du test d'atteinte à l'équilibre économique fait apparaître une question sur la définition du périmètre auquel il est appliqué, qui doit être au sens de l'article L. 3111-18 du code des transports « *la ligne ou [l]es lignes de service public de transport susceptibles d'être concurrencées ou [le] contrat de service public de transport concerné* ».

A ce titre, les lignes directrices adoptées par l'Autorité le 12 juillet 2016 rappellent qu' « *au vu de l'architecture générale des conventions de service public de transport, une ligne peut être vue comme un ensemble de points d'arrêt et un ensemble de missions (assurées par train ou autocar) dont le point de départ et le terminus sont deux de ces points d'arrêt et qui desservent tout ou partie des points d'arrêt. Elle dispose d'une autonomie fonctionnelle au regard de ses conditions d'exploitation technique ou commerciale. Les points d'arrêt et les missions constituant la ligne sont définis par la convention de service public (par exemple : référentiel de dessertes)*

Lorsque les périmètres choisis par les AOT ne correspondent pas à des lignes de service public mais à des origines-destinations ou des segments de lignes, l'Autorité procède à une requalification de

ces périmètres. Cette démarche a concerné un nombre conséquent de dossiers de saisines (21 au 30 juin 2016). La situation est détaillée par région sur la figure suivante.

Graphique 28 Nombre total de saisines par région et nombre de saisines ayant donné lieu à requalification du périmètre par l'Autorité



Nota : Seules figurent les saisines ayant fait l'objet d'un avis au 30 juin 2016.

4.4.4. Evolution des méthodes d'estimation de l'impact

En l'absence de données sur le report de voyageurs et compte tenu des données parfois limitées fournies par les AOT, l'Autorité a adopté des méthodes d'évaluation conservatrices. Elle s'appuie sur l'étude d'impact jointe au projet de loi la croissance et l'activité pour estimer que 10 % à 40 %⁴⁸ de l'offre du service librement organisé devrait répondre à une demande de trafic induit, ce qui permet de faire l'hypothèse que le report depuis le transport conventionné représenterait au maximum 60% à 90% de cette offre. Ces hypothèses surestiment a priori largement le report depuis le transport conventionné vers les services librement organisés, puisqu'elles ne tiennent pas compte du report d'autres modes de transport (notamment le véhicule particulier).

Les premiers avis (n° 2016-019 à n° 2016-040) faisaient principalement l'hypothèse que les voyageurs du service conventionnel, tous motifs confondus, pouvaient se reporter jusqu'à ce que les seuils de 60% à 90% soient atteints, à condition qu'ils empruntent un service proche de l'horaire d'un des services déclarés, c'est-à-dire dont l'horaire de départ était situé à plus ou moins une heure de celui du service déclaré. Cette première estimation était généralement complétée par une seconde, plus adaptée aux résultats de l'analyse de substituabilité effectuée, qui reposait sur l'hypothèse que seuls les voyageurs occasionnels seraient susceptibles de se reporter, et ce quel que soit l'horaire du service conventionnel qu'ils empruntent.

L'analyse s'est par la suite affinée (avis n° 2016-042 à n° 2016-066) afin de tenir compte du fait que les services librement organisés (le plus souvent constitués d'un aller-retour par jour par liaison) ne présentaient ni l'amplitude ni la fréquence adéquates pour satisfaire la demande des voyageurs fréquents et qu'il était dès lors plus pertinent de se concentrer sur les voyageurs occasionnels qui sont les plus susceptibles d'être intéressés par les caractéristiques de l'offre proposée par les services librement organisés.

⁴⁸ Fourchette établie par prudence et centrée sur les 25% de trafic induit prévus par l'étude d'impact susmentionnée.

Dans le prolongement de ce raisonnement, il a été considéré que la flexibilité horaire des voyageurs occasionnels était certes plus importante que celle des voyageurs fréquents mais que celle-ci ne pouvait être raisonnablement considérée comme totale au cours de la journée ou de la semaine (à partir de l'avis n° 2016-062 puis principalement n° 2016-068). Les avis ultérieurs n'envisagent ainsi que le report des seuls usagers occasionnels empruntant un service dont l'horaire de départ est situé à moins de deux heures de celui du service déclaré.

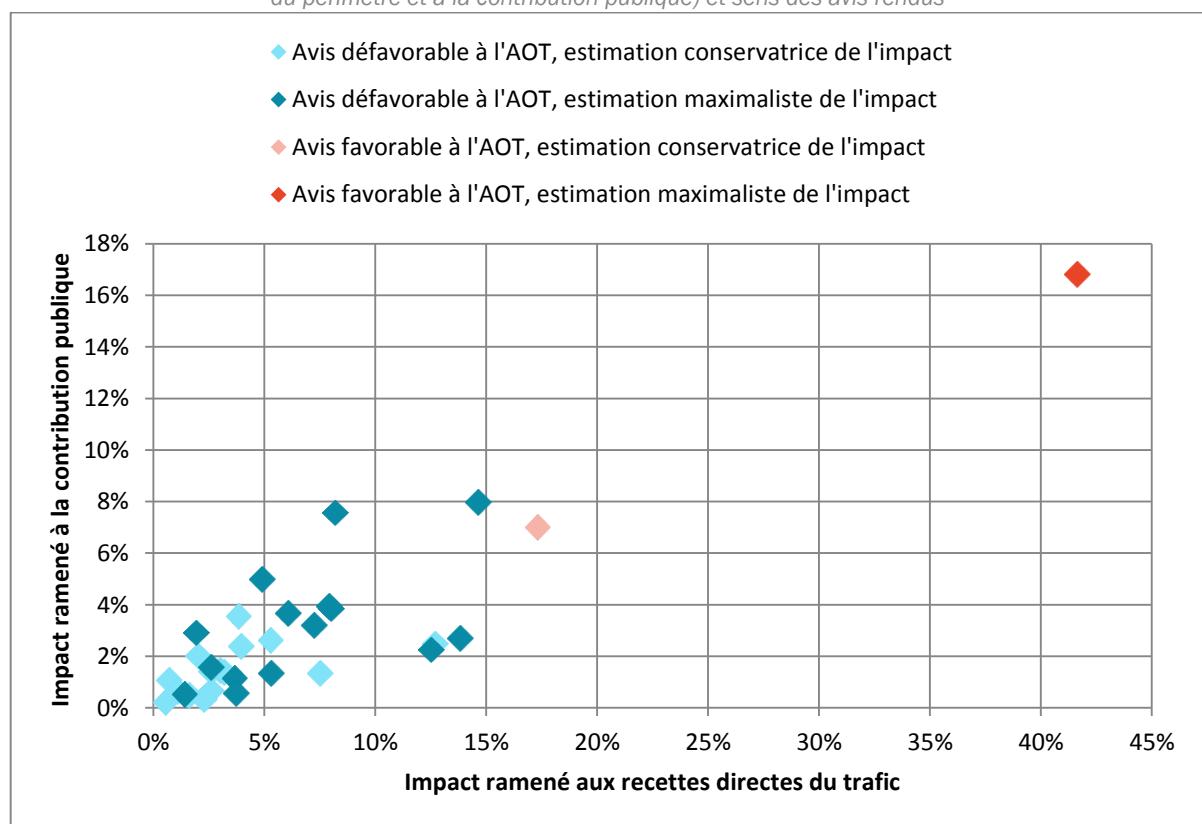
4.4.5. Notion d'atteinte substantielle

L'Autorité a rappelé, dans ses lignes directrices adoptées le 12 juillet 2016, que le caractère substantiel de l'atteinte à l'équilibre économique ne peut être apprécié qu'en comparant au travers de deux ratios les pertes de recettes estimées aux recettes commerciales que génère le service conventionné sur le périmètre d'analyse ainsi qu'au montant des concours publics à la charge de l'AOT.

Il ressort de l'ensemble des dossiers de saisine instruits par l'Autorité jusqu'au 30 juin 2016 que le taux moyen de couverture des coûts par les recettes directes du trafic s'élève à 32% sur les différents périmètres de service public retenus (hors cas particulier des saisines du Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé portant sur le périmètre de la délégation de service public de l'aéroport). L'équilibre économique des périmètres de service public concernés repose de ce fait en premier lieu sur les concours publics versés par l'AOT, qui couvrent en moyenne 68 % de l'ensemble des coûts. Le second ratio utilisé, qui met en relation la perte de recettes éventuelle avec les concours publics versés par l'AOT, revêt ainsi en général une importance déterminante dans l'analyse de l'Autorité. En effet, dans les cas où l'équilibre économique d'une convention repose très largement sur les concours publics, une variation limitée de ceux-ci n'aura pas pour conséquence de modifier de manière significative la structure de financement du service conventionné.

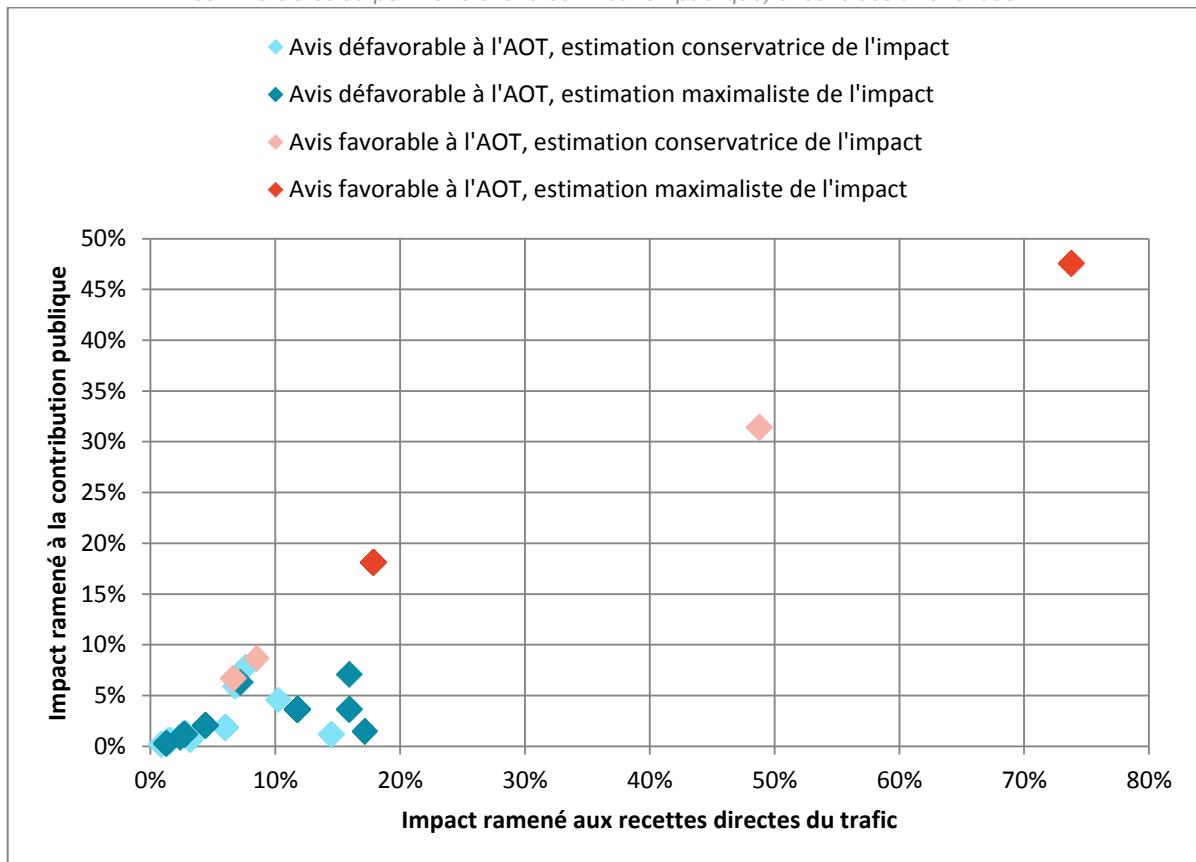
Les graphiques suivants mettent en relation les impacts maximum calculés par l'Autorité ainsi que le sens des avis prononcés, à l'exception des avis concernant les liaisons avec l'aéroport de Beauvais-Tillé (périmètre exceptionnel). Les graphiques présentent successivement le cas des dossiers aux impacts simples, un unique service impactant une ligne donnée, puis ceux aux impacts cumulés, plusieurs services successifs affectant une même ligne.

Graphique 29 Impacts isolés maximum calculés par l'Autorité (perte de recettes ramenée aux recettes commerciales du périmètre et à la contribution publique) et sens des avis rendus



Nota : En orange et rouge, les avis favorables avec ou sans réserve.

Graphique 30 Impacts cumulés maximum calculés par l'Autorité (perte de recettes ramenée aux recettes commerciales du périmètre et à la contribution publique) et sens des avis rendus



Nota : En orange et rouge, les avis favorables avec ou sans réserve.

4.4.6. Plusieurs saisissants pour une même déclaration

Certaines déclarations publiées sur le site de l'Autorité peuvent donner lieu à plusieurs saisines d'AOT différentes.

Il peut arriver en premier lieu qu'une liaison déclarée soit similaire à des liaisons organisées par différentes AOT. Ainsi, la déclaration d'un service librement organisé par FlixBus en février 2016 entre Brest et Quimper, villes desservies par un service TER organisé par la région Bretagne ainsi que par un service routier organisé par le département du Finistère a donné lieu à deux saisines de l'Autorité. Deux avis ont donc été rendus séparément sur les projets d'arrêté de limitation soumis isolément par les AOT.

En second lieu, certaines déclarations de services interrégionaux peuvent concerner des liaisons conventionnées par plusieurs AOT, chacune dans la limite de son ressort territorial, sans qu'il existe d'autorité organisatrice de transport unique sur l'ensemble de la liaison. Dans ce cas, il est recommandé aux AOT de saisir l'Autorité de manière conjointe. Cette situation s'est présentée dans le cas du service déclaré par FlixBus en mars 2016 entre Tours et le parc d'attraction du Futuroscope, à Chasseneuil-du-Poitou. Cette liaison est desservie par la ligne TER interrégionale Tours – Poitiers. L'Autorité a été saisie par les régions Centre – Val de Loire et Aquitaine – Limousin – Poitou-Charentes de deux projets d'interdiction de la liaison déclarée. Au regard du caractère interrégional de la liaison Tours – Poitiers et en l'absence d'autorité organisatrice de transport unique sur l'ensemble de la liaison, chacune des deux régions n'étant l'autorité organisatrice de

transport que dans la limite de son ressort territorial, l'Autorité a joint les deux saisines et rendu un avis commun sur les demandes des régions.

4.5. Bilan des interdictions et limitations de service

A la date du 30 juin 2016, 50 avis concernant 60 déclarations ont été rendus par l'Autorité :

- 32 avis défavorables ;
- 15 avis favorables, dont :
 - 15 interdictions de service, conformément à la demande de l'AOT ;
- 3 avis favorables assortis de réserves, dont :
 - 1 limitation du service aux horaires complémentaires du service conventionné en lieu et place d'une demande d'interdiction de l'AOT ;
 - 1 limitation de service aux seuls horaires complémentaires du service conventionné plus restreinte que la demande initiale de limitation de l'AOT ;
 - 1 limitation à 50 % de la capacité du service en lieu et place d'une demande d'interdiction de l'AOT.

Dans le cas des avis favorables, il résulte de l'analyse menée par l'Autorité selon la méthode explicitée dans la partie 4.4 que l'atteinte à l'équilibre économique du périmètre concerné pouvait effectivement 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 :

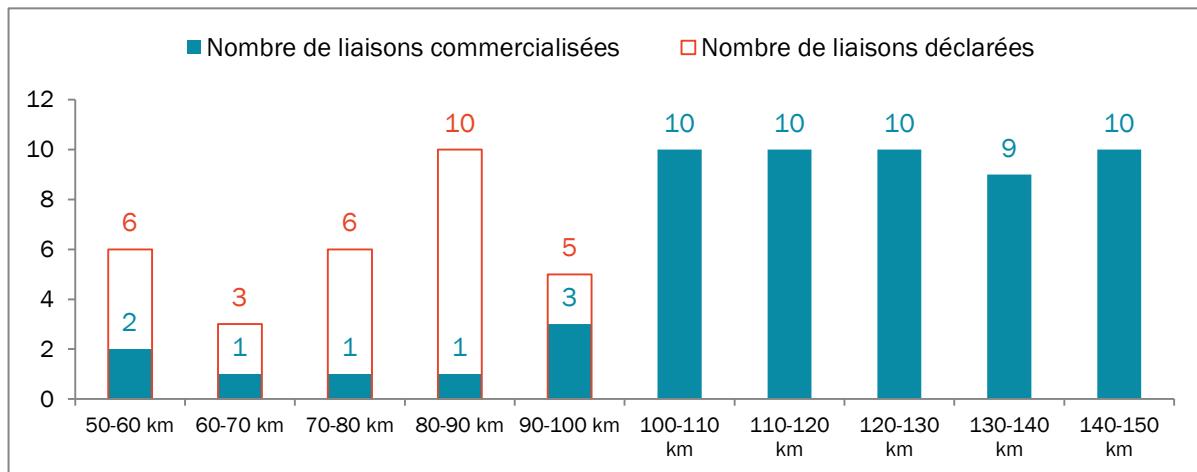
- dans les deux premiers cas, ils comprenaient des horaires complémentaires à ceux du service conventionné que les AOT n'étaient pas fondées à interdire ;
- dans le troisième, le service déclaré avait la particularité d'être exploité à chaque horaire par deux autocars de cinquante places. Afin de permettre à l'opérateur de conserver la possibilité de proposer une offre complète sur l'ensemble des horaires déclarés, l'Autorité a préféré à l'interdiction simple de tous les départs une limitation de ceux-ci à un autocar de cinquante places par horaire, l'atteinte potentielle à l'équilibre économique de la ligne TER étant ramenée à un niveau qui ne pouvait être regardé comme substantiel.

4.6. Bilan des autorisations

4.6.1. Répartition des distances des liaisons commercialisées de moins de 150 km

La distribution des distances des liaisons commercialisées par les opérateurs montre, au travers du changement de tendance marqué à 100 km sur le graphique suivant, qu'il existe du point de vue du marché un effet de seuil à 100 km.

Graphique 31 Répartition des liaisons commercialisées <150km selon leur distance, et nombre cumulé de liaisons autorisées suite à déclaration à l'Autorité



Nota : Il s'agit des données au 30 juin 2016. Seules sont présentées les liaisons des opérateurs Eurolines/Isilines, FlixBus, Megabus, Ouibus et Starshipper. Les liaisons de moins de 100 km autorisées ne sont pas forcément commercialisées, comme en témoigne l'écart entre les valeurs rouges et bleues.

Cet effet est plus ou moins prononcé en fonction des opérateurs, qui ont adopté des stratégies différentes, comme le fait apparaître le tableau suivant qui présente le nombre de liaisons commercialisées de moins de 100 km et le nombre de liaisons commercialisées de moins de 150 km.

Tableau 17 Nombre de liaisons commercialisées <100km et <150km, et nombre de liaisons déclarées à l'Autorité (données T2 2016)

	Nombre de liaisons commercialisées <100 km	Nombre de liaisons commercialisées <150 km
Eurolines	6 (33 déclarations)	53
FlixBus	3 (54 déclarations)	69
Megabus	0 (0 déclarations)	5
Ouibus	0 (0 déclarations)	30
Starshipper	0 (4 déclarations)	27

Nota : Le nombre de déclarations est fourni au 30 avril 2016.

De manière générale, le nombre total de liaisons de moins de 100 km commercialisées tous opérateurs confondus (9) reste particulièrement faible, au vu du nombre de déclarations déposées au 30 avril 2016 ou encore du nombre de liaisons de moins de 150 km commercialisées. Pour les opérateurs ayant fait le choix de déclarer et de commercialiser des liaisons de moins de 100 km, celles-ci restent très marginales par rapport à l'ensemble des liaisons commercialisées, le taux de commercialisation des liaisons de moins de 100 km déclarées et pouvant être exploitées étant lui-même faible.

Ces données tendent à démontrer le caractère accessoire pour les opérateurs de ces dessertes de courte distance par rapport aux liaisons de longue distance.

4.6.2. Fréquentation des liaisons de moins de 150 km

A la date du 30 juin 2016, en sus des liaisons commercialisées par Migratour dans le cadre de la ligne Le Puy-en-Velay – Conques, neuf liaisons déclarées et n'ayant pas fait l'objet de saisines de la part des AOT ou ayant fait l'objet d'avis défavorables ou favorables assortis de réserves de l'Autorité sont commercialisées par deux opérateurs. Il s'agit des liaisons Avignon – Nîmes, Colmar – Saint-Louis, Metz – Nancy, Marseille – Toulon, Dunkerque – Lille, Angers – Nantes, Avignon – Marseille, Lons-le-Saunier – Dijon et Bressuire – Nantes. La fréquentation de ces liaisons est inférieure à 1 500 passagers sur la période.

En élargissant le champ d'analyse, au 2ème trimestre 2016, 123 liaisons de moins de 150 km ont été commercialisées par les 6 opérateurs (sans double-compte des liaisons commercialisées par plusieurs d'entre eux). Le nombre total de passagers transportés sur ces liaisons pendant ce trimestre était de 166 000. S'agissant des seules liaisons transversales (cas de la très grande majorité des liaisons de moins de 100 km), le nombre moyen de passagers transportés par autocar était de seulement 1,7 sur toutes ces liaisons et s'établissait au maximum à 12 sur la liaison la plus fréquentée (Grenoble – Lyon).

5. LES AMENAGEMENTS DE TRANSPORT PUBLIC ROUTIER

5.1. Rappel du contexte et du cadre juridique

L'ordonnance n° 2016-79 du 29 janvier 2016 relative aux gares routières et à la recodification des dispositions du code des transports relatives à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières a créé un nouveau cadre adapté aux évolutions du secteur du transport routier de voyageurs et visant à « *répondre aux enjeux d'aménagement du territoire tout en assurant un développement concurrentiel de l'offre privée* ».⁴⁹

Plus précisément, elle a introduit dans le code des transports un dispositif de régulation de l'accès par les entreprises de transport routier aux gares routières, articulé en quatre axes :

- L'amélioration de l'accès aux informations, avec notamment la mise en place d'un registre public des aménagements.
- L'introduction d'une régulation visant à garantir à tous les opérateurs de transport un accès non discriminatoire à l'ensemble des aménagements de transport routier de personnes, sauf exceptions prévues à l'article L. 3114-4 du code des transports.
- L'introduction d'une régulation asymétrique, dont l'objectif est de pouvoir imposer des règles d'exploitation plus strictes aux acteurs exerçant une influence significative sur un marché du secteur des transports de personnes, notamment en ce qui concerne l'accès à leurs aménagements.
- L'institution d'une procédure de règlement des différends, dont l'objectif est de permettre à tout acteur concerné de saisir l'Autorité dès lors qu'il s'estime victime d'un traitement inéquitable ou de tout autre préjudice lié aux règles et conditions d'accès à un aménagement.

La mise en œuvre de ce dispositif de régulation est confiée à l'Autorité. Elle dispose à cet effet des missions et prérogatives suivantes :

- Constituer un registre public des gares routières et des autres aménagements destinés à accueillir des services réguliers ;
- Collecter des données statistiques auprès des exploitants d'aménagement ;

⁴⁹ cf. rapport au Président de la République relatif à cette ordonnance.

- Préciser dans le cadre de son pouvoir réglementaire supplétif les modalités d'application de la régulation symétrique ;
- Mettre en œuvre la régulation asymétrique, notamment en identifiant les acteurs exerçant une influence significative sur un marché et en leur imposant, le cas échéant, des règles d'exploitation de leurs aménagements plus strictes ;
- Imposer des sanctions en cas de manquement des exploitants à leurs obligations ;
- Régler les différends entre acteurs dans l'accès aux aménagements de transport public routier.

Les principales dispositions de l'ordonnance sont entrées en vigueur le lendemain de sa publication, soit le 1^{er} février 2016. Toutefois, un délai de trois mois a été prévu pour permettre aux exploitants des gares routières et emplacements d'arrêt de se mettre en conformité avec leurs premières obligations (déclaration au registre des gares routières par exemple).

Par ailleurs, un décret en Conseil d'Etat, pris après avis de l'Autorité, est prévu « *afin d'apporter des précisions visant à assurer une meilleure sécurité juridique de l'ensemble des acteurs* »⁵⁰. L'Autorité a ainsi été saisie par le Gouvernement le 13 avril 2016 d'un projet de décret d'application, sur lequel elle a rendu un avis favorable le 8 juin 2016 (avis n° 2016-095). Ce texte n'a pas encore été publié.

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

5.2.1. Cadre juridique

Conformément aux dispositions de l'article L. 3114-10 du code des transports, l'Autorité est tenue de mettre en place un registre public des aménagements de transport routier, qui doit permettre « *aux entreprises de transport public routier d'accéder aux informations pertinentes relatives à ces aménagements, notamment à l'identité du responsable de l'exploitation, aux règles d'accès et aux conditions dans lesquelles elles peuvent demander un accès à ces aménagements* ».

A cet effet, les articles L. 3114-3 et L. 3114-12 de ce même code disposent que « *l'exploitant déclare auprès de l'Autorité [...] les éléments nécessaires à la tenue [de ce] registre* » et que celle-ci précise par décision motivée « *les conditions dans lesquelles est effectuée et renouvelée [cette] déclaration* ».

L'article 12 de l'ordonnance du 29 janvier 2016 susmentionnée a fixé au 1^{er} mai 2016 l'échéance de déclaration des exploitants d'aménagements de transport routier auprès de l'Autorité et à cette même date l'échéance de publication du registre.

L'Autorité a organisé une consultation publique du 24 mars au 5 avril 2016 sur les informations qu'il serait utile de porter à la connaissance des acteurs du marché dans le cadre du registre et qui pourraient ainsi figurer dans la déclaration de l'exploitant aux fins d'être publiées, sur le périmètre des sites soumis à l'obligation de déclaration, ainsi que sur les règles liées à la publication et la mise à jour des données. Une synthèse des contributions reçues a été rendue publique sur son site internet.

Suite à cette consultation des parties prenantes, l'Autorité a adopté le 13 avril 2016 une décision 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 (décision n° 2016-051).

Cette décision fixe les informations devant être déclarées par les exploitants d'aménagements : il s'agit non seulement des informations visées à l'article L. 3114-10 du code des transports

⁵⁰ Rapport au Président de la République relatif à l'ordonnance no 2016-79 du 29 janvier 2016 relative aux gares routières et à la recodification des dispositions du code des transports relatives à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

(localisation, identification de l'exploitant, renseignements utiles sur les procédures à suivre pour pouvoir solliciter un droit d'accès) mais également d'autres informations utiles aux opérateurs de transport (caractéristiques physiques, services offerts), conformément à l'objet du registre.

Cette décision précise également le périmètre des aménagements soumis à déclaration auprès de l'Autorité. En effet, l'article L. 3114-3 du code des transports soumet à l'obligation de déclaration en vue de la tenue du registre tous les aménagements mentionnés à l'article L. 3114-1 du code des transports (à l'exception de ceux qui sont exclusivement destinés au transport scolaire), qu'ils soient pertinents ou non pour l'exploitation des services de transport par autocar librement organisés et/ou soumis ou non à régulation en application de l'article L. 3114-4 du code des transports.

Conformément aux dispositions de l'article L. 3114-12 du code des transports, l'Autorité a fait le choix d'exclure de l'obligation de déclaration les aménagements consistant en un ou plusieurs emplacements d'arrêt situés sur la voie publique et ses dépendances destinés aux seuls services de transport urbain à la suite d'un arrêté interdisant l'arrêt aux véhicules n'effectuant pas de tels services. L'Autorité a ainsi restreint l'obligation de déclaration aux seuls aménagements susceptibles de présenter un intérêt pour les services interurbains.

Elle a par ailleurs fait le choix de reporter au 24 octobre 2016 l'échéance de déclaration pour les aménagements consistant en un ou plusieurs emplacements d'arrêt situés sur la voie publique et ses dépendances et ne faisant pas l'objet d'un arrêté d'interdiction de desserte et/ou de stationnement.

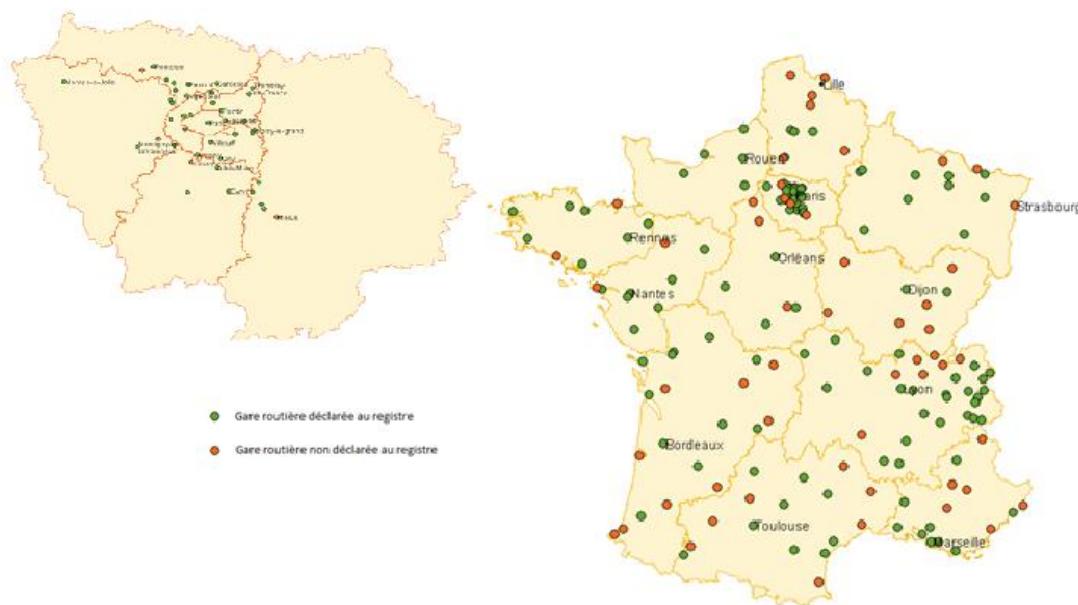
Elle a enfin fixé au 24 avril 2016 l'échéance de déclaration pour les aménagements ne rentrant pas dans le champ d'application de ces deux exceptions. Cette échéance n'a pas été respectée par un certain nombre d'exploitants. Par souci de lisibilité, bien que ce terme ne soit pas défini précisément et fasse implicitement référence à la présence d'un bâtiment, il est fait usage du terme « gare routière » pour désigner par la suite ces aménagements.

Conformément aux dispositions de l'article 12 de l'ordonnance du 29 janvier 2016 susmentionnée, l'Autorité a mis en ligne le 2 mai 2016 sur son site internet la première version du registre des gares routières et des aménagements d'arrêt. Afin de faciliter sa consultation, le registre est présenté sous la forme d'une base de données et d'une carte interactive. Au 30 juin 2016, 150 aménagements sont recensés. Parmi ceux-ci ne figurent pas les points d'arrêt situés sur des parkings de centre commerciaux ou sur des entrées d'autoroutes.

5.2.2. Cartographie des gares routières

La carte ci-dessous représente la répartition des gares routières recensées, ainsi qu'une soixantaine de gares routières identifiées par l'Autorité mais non encore déclarées à ce jour par leurs exploitants (sans prétention d'exhaustivité).

Figure 10 Les gares routières déclarées et les gares routières identifiées par l'Autorité mais n'étant pas encore déclarées

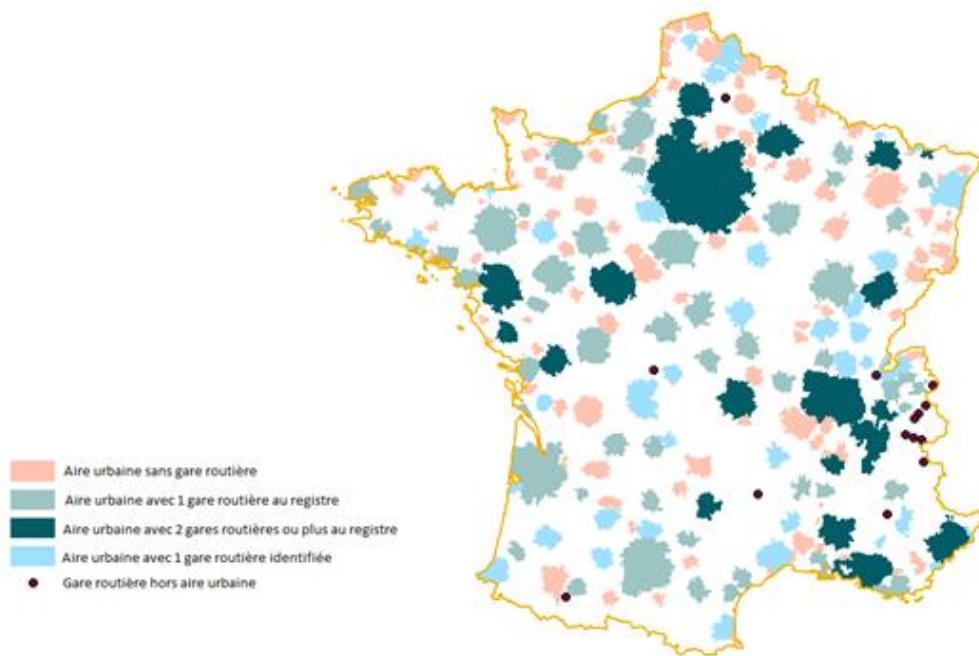


Il ressort de ce travail de recensement et d'identification qu'une dizaine de préfectures ne disposent d'aucun aménagement de transport routier hors voirie. Dans de tels cas, la desserte de ces villes par les liaisons routières conventionnées (département ou région) s'effectue simplement sur des points d'arrêt situés sur voirie.

La carte ci-dessous représente la répartition par aire urbaine du territoire métropolitain continental⁵¹, au sens de l'INSEE, des gares déclarées au registre ainsi que de gares identifiées mais non encore déclarées.

⁵¹ L'INSEE définit une aire urbaine comme « un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40% de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci ».

Figure 11 Répartition par aire urbaine des gares routières déclarées au registre ainsi que des gares routières identifiées mais non encore déclarées



Il en ressort que 127 aires urbaines disposent d'au moins une gare routière, déclarée au registre ou identifiée par l'Autorité. Parmi celles-ci, au moins une vingtaine dispose d'au moins deux gares routières, avec la spécificité de la région parisienne où 43 gares routières sont déclarées. A l'inverse, 44 aires urbaines ne disposent d'aucune gare routière. Il est également à noter que 13 gares routières sont situées hors aire urbaine.

5.3. Les services offerts dans les gares routières déclarées au registre⁵²

5.3.1. Les services offerts aux voyageurs dans les gares routières déclarées au registre

Le détail des services offerts aux voyageurs par région est présenté en Annexe 9.

Il ressort des données qu'une majorité des gares routières de transport public routier (58 %) proposent des dispositifs d'information voyageurs comme des fiches horaires en libre accès, qui sont des dispositifs peu contraignants. Toutefois cette information est rarement dynamique c'est-à-dire que les horaires réels et les retards ne peuvent pas être diffusés par des panneaux d'affichage.

Près de la moitié des aménagements déclarés disposent également de personnel sur site, même s'il existe sur ce point une grande disparité entre les régions (0 % de présence en Bourgogne-Franche-Comté contre 100 % en Normandie). Cette disparité peut en partie être expliquée par le fait que figurent au registre des gares routières de taille et de fréquentation très variées.

A l'inverse, moins d'un aménagement sur six fournit aux passagers des solutions de restauration ou un accès wifi, services *a priori* peu recherchés par la clientèle historique de courte distance. Les

⁵² Les statistiques fournies dans la suite du document couvrent la période allant du 8 août 2015 au 31 août 2016 et portent sur 156 gares routières.

services de confort d'attente comme les toilettes ou les distributeurs automatiques de boissons sont sensiblement plus présents.

Enfin, les gares routières recensées sont largement connectées aux réseaux de transport collectif local : 85 % des aménagements sont situés à proximité immédiate d'un point de desserte des transports en commun urbains.

Tableau 18 Moyennes toutes régions confondues des services offerts aux voyageurs dans les gares routières déclarées au registre

	Présence de personnel sur le site	Information clientèle	Information temps réel	Billetterie	Accès Wifi
Moyenne sur l'ensemble des régions	46%	58%	38%	40%	15%

	Salle d'attente	Toilettes voyageurs	Restauration	Distributeur boissons	T.C.U. ⁵³ à moins de 100 mètres
Moyenne sur l'ensemble des régions	34%	32%	17%	28%	85%

5.3.2. Les services offerts aux opérateurs dans les gares routières déclarées au registre

Le détail des services offerts aux opérateurs par région est présenté en Annexe 10.

Il ressort des données que près de la moitié des gares routières recensées sur tout le territoire proposent des services aux chauffeurs (41% disposent d'une salle de repos et 48% de toilettes conducteurs). Ceci peut s'expliquer par le fait que ce type de service offert aux opérateurs est adapté aux besoins du transport urbain et interurbain de courte distance (. En revanche, très peu d'aménagements proposent le lavage des autocars ou la petite maintenance, services appropriés pour les lignes de transport de longue distance mais non nécessaires pour des services de courte distance.

Tableau 19 Moyennes toutes régions confondues des services offerts aux opérateurs dans les gares routières déclarées au registre

	Salle de repos	Lavage autocars des	Toilettes conducteurs	Petite maintenance
Moyenne sur l'ensemble des régions	41%	1%	48%	1%

5.4. Les exploitants des gares routières déclarées au registre

L'exploitation des données du registre permet de noter que les principaux exploitants de gares routières sont des exploitants de transport conventionné ou de parcs de stationnement (35%), des

⁵³ Transports en commun urbains.

collectivités publiques (28%) et Gares et Connexions (21%). Les autres exploitants sont des sociétés d'économie mixte ou assimilés (8%), des aéroports (6%) et des opérateurs de services librement organisés (Eurolines : deux sites, et SNCF-C6 : 1 site). Le détail est présenté en Annexe 11.

En vue d'assurer les missions de régulation prévues à l'article L.3114-13 et conformément à l'article L. 3114-13 du code des transports créé par l'ordonnance relative aux gares routières susmentionnée, il appartiendra à l'Autorité de procéder à une analyse des marchés du secteur des transports de personnes sur lesquels interviennent les exploitants de gares routières et de déterminer leurs positions sur ces marchés, après avis de l'Autorité de la concurrence. Dans le cas où un exploitant exercerait une « *influence significative sur un marché du secteur des transports de personne* », l'Autorité pourrait en effet être amenée à fixer des obligations particulières.

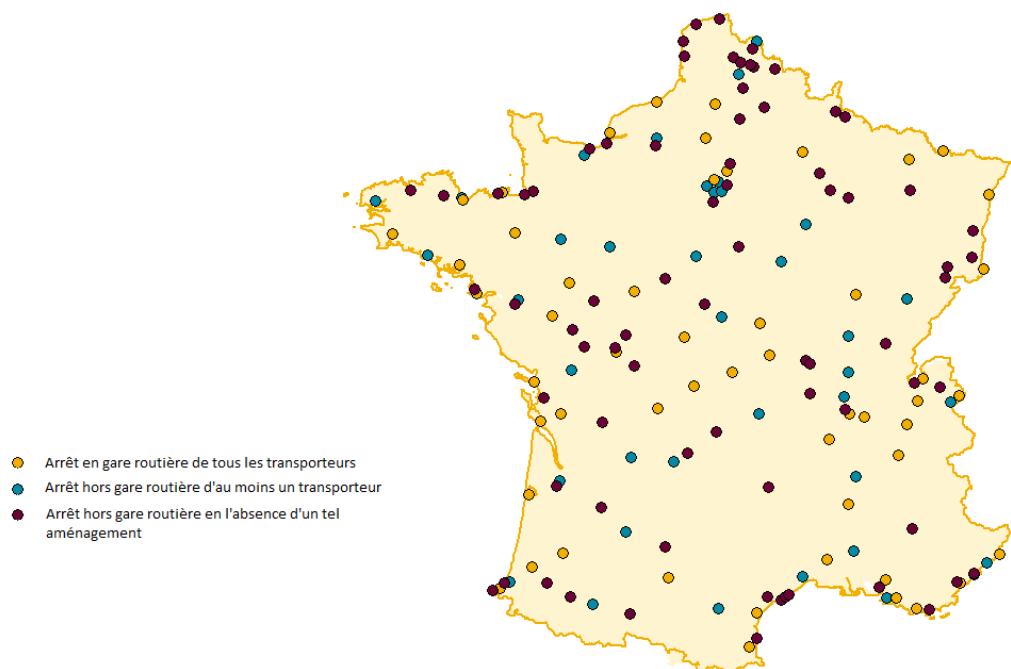
5.5. Détail des gares routières desservies par les services librement organisés

Au 30 juin 2016, les 5 opérateurs⁵⁴ exploitant des services librement organisés déclaraient desservir 239 points d'arrêt, dont 136 gares routières (au sens d'un aménagement situé en dehors des voies de circulation).

La carte ci-dessous présente, pour tous les opérateurs confondus, la répartition et la nature des points d'arrêt pour chaque commune desservie. Pour une commune donnée, il est ainsi indiqué si le point d'arrêt retenu est la gare routière (lorsqu'il en existe une) ou bien si au moins un des opérateurs fait le choix de ne pas desservir la gare routière. A défaut, il est indiqué s'il n'existe pas de gare routière dans la commune desservie.

⁵⁴ Eurolines, FlixBus, Megabus, Ouibus et Starshipper.

Figure 12 Cartographie des arrêts desservis par les services librement organisés



Il en ressort que sur les 171 communes desservies par des services librement organisés (hors Migratour), 71 sont desservies à la gare routière par tous les opérateurs. En revanche, dans 23 communes desservies disposant d'une gare routière, au moins un opérateur choisit de ne pas desservir la gare routière, généralement au bénéfice d'un point d'arrêt situé en périphérie ou au niveau d'un échangeur routier. Enfin, 77 des communes desservies ne disposent pas de gare routière.

Le tableau ci-dessous présente, pour chaque opérateur, la nature des points d'arrêt desservis. Il montre en particulier la proportion d'arrêts effectués en gare routière et, si ce n'est pas le cas, la proportion d'arrêts effectués en un autre point de la commune desservie, quand bien même celle-ci dispose d'une gare routière.

Tableau 20 Représentation des gares routières parmi les points d'arrêt et répartition des autres points d'arrêt

Opérateurs	Proportion des gares routières parmi les points d'arrêt	Proportion d'arrêts à un point autre qu'une gare routière alors qu'il en existe une dans la commune	Proportion de points d'arrêt dans des communes sans gare routière	Total
Eurolines	52% (53)	18% (18)	30% (31)	102
FlixBus	43% (52)	16% (19)	42% (51)	122
Megabus	73% (19)	19% (5)	8% (2)	26
Ouibus	62% (40)	18% (12)	20% (13)	65
Starshipper	43% (20)	33% (15)	24% (11)	46
TOTAL	51% (184)	19% (69)	30% (108)	361

Les valeurs entre parenthèse indiquent les effectifs

Il ressort de ces données qu'en moyenne un arrêt sur deux s'effectue dans une gare routière et que près de 20 % des arrêts se font dans des lieux autres qu'une gare routière alors qu'il en existe une sur le territoire de la commune desservie. De plus, en moyenne, 30% des points d'arrêt se font dans des communes n'ayant pas de gare routière. Au vu de ces données et de la forte croissance constatée du trafic, il ne peut être établi, à ce stade de l'analyse, de lien de causalité entre l'existence de gares routières dans une commune et le développement du trafic.

Différentes raisons peuvent expliquer le choix d'un opérateur de ne pas utiliser la gare routière alors qu'il en existe une dans la commune. Parmi celles-ci, la plus probable a trait à un emplacement inadapté, par exemple lorsqu'il s'agit d'arrêts intermédiaires sur une ligne longue distance et que se rendre à la gare routière accroîtrait le temps de parcours des usagers de longue distance.

5.5.1. Les services offerts aux voyageurs dans les gares routières desservies par des services librement organisés

Le détail des services offerts aux voyageurs par région est présenté en Annexe 12.

Les gares utilisées par les services librement organisés sont plus souvent desservies par les transports en commun urbain que la moyenne des aménagements déclarés au registre (94 % contre 85 %), ce qui semble témoigner de l'importance du facteur accessibilité des points d'arrêt pour les opérateurs de services librement organisés. L'information clientèle est de nouveau le service pour lequel le taux d'équipement des gares routières desservies est le plus élevé, en comparaison à la moyenne des gares (76% contre 58 % en moyenne nationale). Toutefois, seules 22 % des gares fréquentées sont équipées d'information dynamique contre 38 % dans l'ensemble des gares. Il est à noter que, étant donné l'incertitude éventuellement importante sur les horaires pour les lignes de longue distance, certains opérateurs mettent à disposition des passagers leurs horaires en temps réel sur leur site internet (c'est le cas de FlixBus, d'Isilines ou de Ouibus par exemple).

Les services destinés au confort des passagers en attente sont relativement peu présents dans l'ensemble des gares. Cependant les services librement organisés semblent choisir préférentiellement les aménagements disposant de ces équipements: c'est le cas de l'accès au Wifi (28 % dans les gares fréquentées contre 15 % en moyenne), la présence d'une salle d'attente (59 contre 34 %), de toilettes (44 contre 32 %) et de distributeurs de boissons (44 contre 28%).

La région Auvergne – Rhône-Alpes fait figure d'exception, puisque les gares routières desservies dans cette région sont moins bien équipées que la moyenne, pour 9 critères sur les 10 recensés.

Ceci est d'autant plus notable qu'il s'agit de la région pour laquelle le nombre de gares utilisées par le service librement organisé est le plus important.

Les tendances générales décrites ci-dessus ne reflètent pas la situation de la région Nouvelle Aquitaine, dans laquelle aucune des gares routières utilisées par un service librement organisé n'a fait l'objet d'une déclaration au registre. De même, ces tendances sont difficiles à interpréter pour la région Bourgogne – Franche-Comté, où une seule gare déclarée est fréquentée par les services librement organisés. Ces régions bénéficient pourtant d'un nombre de gares routières au-dessus de la moyenne (respectivement 11 et 9 contre une moyenne de 7).

Tableau 21 Moyennes toutes régions confondues des services offerts aux voyageurs dans les gares routières desservies par des services librement organisés

	Présence de personnel sur le site	Information clientèle	Information temps réel	Billetterie	Accès Wifi
Moyenne sur l'ensemble des régions	65%	76%	22%	56%	28%

	Salle d'attente	Toilettes voyageurs	Restauration	Distributeur boissons	T.C.U. ⁵⁵ à moins de 100 mètres
Moyenne sur l'ensemble des régions	59%	44%	22%	44%	94%

5.5.2. Les services offerts aux opérateurs dans les gares routières desservies par les services librement organisés

Le détail des services offerts aux opérateurs par région est présenté en Annexe 13.

Les services proposés aux opérateurs dans les gares routières sont davantage adaptés aux besoins du transport urbain et interurbain courte distance. Il est peu probable que le choix des opérateurs de desservir une gare routière soit influencé par ces services. Il est toutefois possible de remarquer que dans la totalité des régions, les gares routières desservies affichent un taux d'équipement en salle de repos en moyenne plus important que l'ensemble des gares de la même région.

⁵⁵ Transports en commun urbains

CONCLUSION

Près d'un an après la libéralisation en août 2015 du transport routier par autocar, ce premier rapport annuel fournit un éclairage sur le développement de ce nouveau marché librement organisé et une évaluation de la complémentarité entre cette nouvelle offre de mobilité et les services interurbains routiers et ferroviaires existants, conventionnés ou non.

Le suivi trimestriel mis en place par l'Observatoire de l'Autorité a tout particulièrement permis de rendre compte de l'émergence du marché libéralisé de longue distance qui, avec 3,4 millions de passagers transportés en près d'un an, a connu un succès de fréquentation dès les premiers mois d'activité. La dynamique de croissance de la fréquentation est toujours importante et laisse espérer, à terme, un niveau de maturité élevé de sa fréquentation.

S'agissant de l'offre commercialisée, la phase de démarrage du marché caractérisée par de très nombreuses ouvertures de lignes et de destinations semble toucher à sa fin au deuxième trimestre 2016, avec une offre qui croît marginalement par rapport au trimestre précédent, compte tenu des premiers ajustements opérés par les opérateurs (réévaluation de fréquences ou suppression de dessertes intermédiaires).

L'optimisation de l'offre a d'ailleurs eu pour effet une augmentation significative du taux moyen d'occupation des autocars de 30% à 40%. Cette phase de rationalisation devrait se poursuivre avec la concentration opérée dans le secteur à compter du troisième trimestre 2016 : Flixbus et Megabus, d'une part, Ouibus et Starshipper, d'autre part.

La première évaluation de l'offre intermodale de transport interurbain menée par l'Autorité a permis de mettre en évidence que les services librement organisés sont rarement concurrents des services routiers conventionnés régionaux (y compris les cars TER) ; ils se trouvent en revanche potentiellement plus souvent en compétition avec des services ferroviaires de moyenne et longue distances (TER, Intercités, TGV). Cette première analyse ne tient cependant pas compte des différences de fréquences proposées par chaque type de service.

L'Autorité approfondira dans ses prochains rapports l'analyse de l'impact du développement des services librement organisés sur les services routiers et ferroviaires conventionnés pour fournir des comparaisons en offre de sièges, sous réserve de pouvoir accéder aux informations nécessaires auprès des opérateurs concernés. Elle se proposera également de présenter une évolution comparée des niveaux de fréquentation observés entre les services que les utilisateurs finaux pourraient considérer comme substituables ; l'analyse des enquêtes lancées sur les pratiques de mobilité des voyageurs et l'exploitation des données transmises par les opérateurs dans le cadre des collectes régulières qu'elle a mises en place devraient permettre à l'Autorité d'atteindre cet objectif.

Ce rapport dresse également le bilan des actions et décisions prises par l'Autorité pour concourir au bon fonctionnement de ce nouveau marché par la régulation de l'ouverture des liaisons inférieures à 100 km.

Le nombre et la localisation des liaisons de moins de 100 km déclarées attestent de stratégies très différentes entre les opérateurs, certains n'ayant déclaré aucune liaison sur ces distances, d'autres se spécialisant géographiquement ou visant un objectif de couverture beaucoup plus fine du territoire.

La comparaison des caractéristiques des services librement organisés pour les liaisons de moins de 100 km déclarées avec celles des services conventionnés existant sur les mêmes liaisons laisse à penser que les premiers sont en général faiblement substituables aux seconds car ils proposent une fréquence hebdomadaire et un nombre de sièges par trajet très réduits, un temps de parcours significativement plus élevé, le tout avec un risque potentiellement important sur le respect des horaires de départ puisque la plupart des liaisons déclarées s'inscrivent sur le parcours de lignes de longue distance.

Au vu du nombre important de déclarations constaté, le système de déclaration préalable prévu par la loi ne semble pas constituer en soi une barrière à l'entrée pour les opérateurs sur cette partie du marché.

L'ensemble des travaux et des instructions menés par l'Autorité lui permettra d'affiner en continu ses méthodes d'analyse des risques d'atteinte à l'équilibre économique d'une ligne ou d'un contrat de service public, liés à l'ouverture d'un service librement organisé sur une liaison inférieure à 100 km.

Ce rapport s'appuie enfin sur les premiers travaux de préfiguration de la régulation de l'accès aux gares et aménagements routiers, desquels il ressort d'ores et déjà certains constats.

De nombreux arrêts des services librement organisés sont situés dans des communes ne disposant pas de gares routières. L'absence d'un tel équipement ne semble donc pas être un frein au développement du trafic et, lorsqu'il existe, les opérateurs ne l'utilisent pas nécessairement.

La présence d'une gare routière historique et surtout sa localisation ne correspondent pas toujours aux besoins des opérateurs de services librement organisés. D'après les éléments à la disposition de l'Autorité, les équipements existants ne constituent pas, pour les opérateurs de services librement organisés, un prérequis indispensable à la desserte d'une commune, alors qu'ils représentent un élément évident de confort pour les passagers.

Pour l'avenir, outre les deux décisions déjà rendues sur la mise en place du registre public des gares routières et la structure-type des règles d'accès aux aménagements routiers, l'Autorité s'attachera à préciser, après consultation des parties intéressées, le cadre de régulation, notamment sur les règles applicables au processus d'allocation des capacités ou à la tarification.

ANNEXES

Annexe 1 - Offre de transport routier librement organisé

Villes desservies par les opérateurs au 30 juin 2016

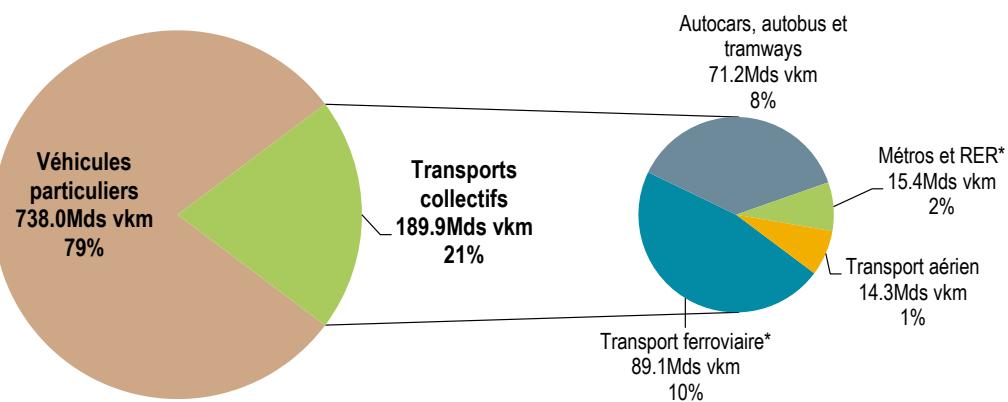


Répartition des villes desservies selon leur population

Population communale (nb habitants au 01/01/2012)	Nombre de villes desservies (Taux de couverture des communes françaises)			
	T3 15	T4 15	T1 16	T2 16
Moins de 10 000	6 (0,0%)	24 (0,1%)	25 (0,1%)	48 (0,1%)
Entre 10 000 et 50 000	24 (3,0%)	48 (6,1%)	60 (7,6%)	79 (10,0%)
Entre 50 000 et 100 000	21 (29,5%)	28 (39,2%)	31 (41,9%)	32 (43,2%)
Entre 100 000 et 400 000	26 (74,3%)	30 (85,7%)	30 (85,7%)	30 (85,7%)
Plus de 400 000	4 (100%)	4 (100%)	4 (100%)	4 (100%)
Total	81 (0,2%)	136 (0,4%)	150 (0,4%)	193 (0,5%)

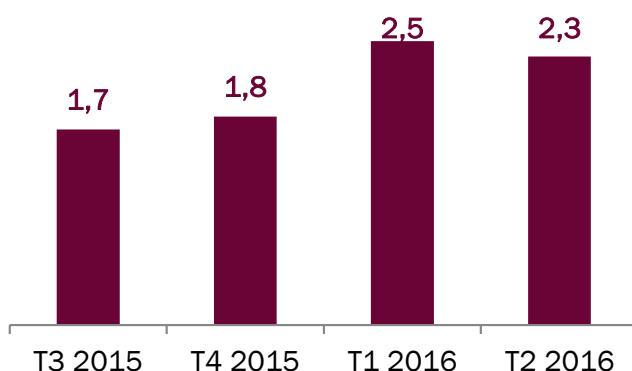
Note de lecture : au deuxième trimestre 2016, 85,7% des villes métropolitaines comptant entre 100 000 et 400 000 habitants sont desservies par les opérateurs.

Parts modales du transport intérieur de voyageurs en 2015 (source SOeS)

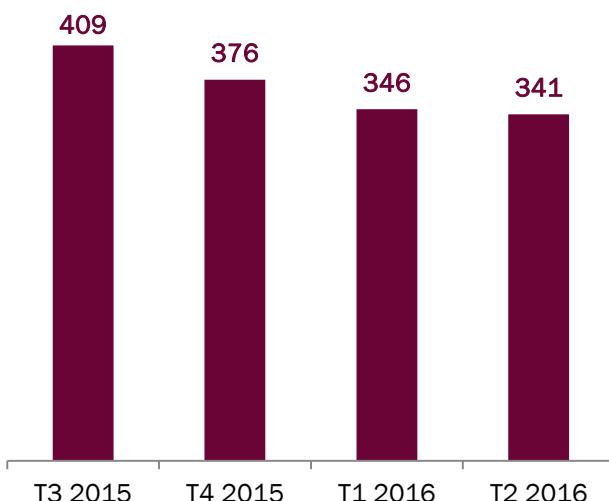


*Note : les voyageurs.km des réseaux de trains et RER d'Ile-de-France hors réseaux RATP sont rattachés à la catégorie Transport Ferroviaire ; la catégorie Métros et RER recouvre les réseaux RATP (12.8Mds de voyageurs.km) et les métros hors Ile-de-France (2.5Mds de voyageurs.km)

Evolution de la fréquence moyenne par ligne



Evolution de la distance moyenne parcourue par passager



Annexe 2 - Fiches descriptives par opérateur de transport librement organisé (par ordre alphabétique)

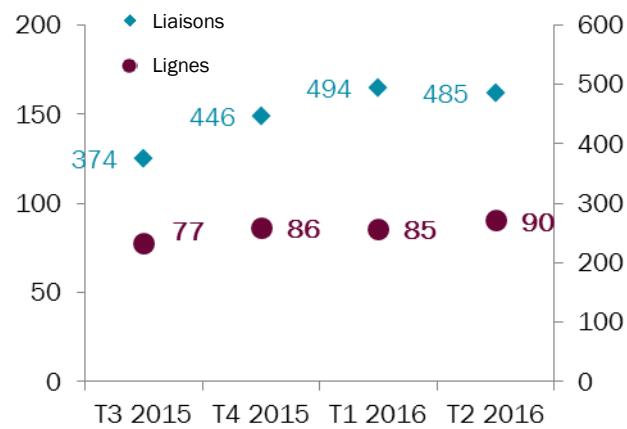
Eurolines/Isilines

Eurolines/Isilines a structuré la majeure partie de son offre commerciale dès le troisième trimestre 2015, en combinant des lignes radiales et transversales, pour partie issues de son activité précédente de cabotage, dans le cadre de son réseau de lignes internationales. L'opérateur dispose du plus grand nombre de lignes avec 90 lignes au deuxième trimestre 2016, 77 dès le troisième trimestre 2015.

Les liaisons proposées par Eurolines/Isilines, étaient les plus nombreuses jusqu'à la fin du premier trimestre 2016. L'offre de l'opérateur couvre 44% de l'offre totale commercialisée au deuxième trimestre 2016.

La répartition de l'offre d'Eurolines/Isilines entre liaisons radiales et transversales est stable (respectivement 10% et 90% de l'offre).

Evolution des lignes et liaisons commercialisées par Eurolines/Isilines depuis la libéralisation

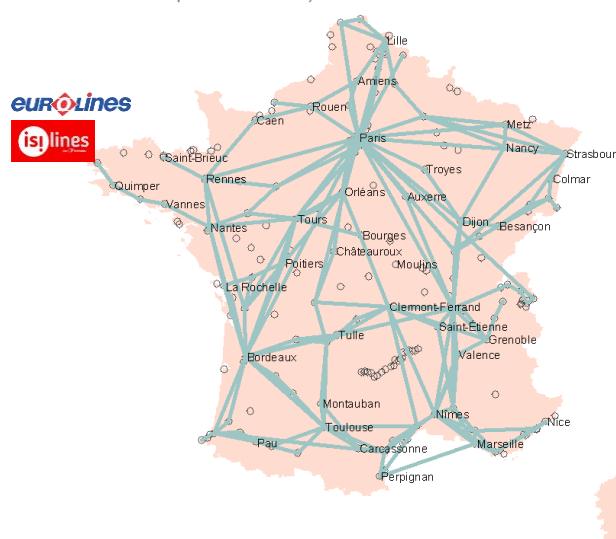


Evolution de la structure des liaisons commercialisées par Eurolines/Isilines (% de l'offre globale)

	T3 15	T4 15	T1 16	T2 16
Nombre de villes desservies	73 (90%)	92 (68%)	92 (61%)	100 (52%)
Nombre de liaisons commercialisées	374 (92%)	446 (65%)	494 (58%)	485 (44%)
... dont liaisons radiales	27 (69%)	53 (67%)	54 (59%)	59 (52%)
... dont liaisons transversales	347 (95%)	393 (64%)	440 (57%)	426 (43%)
... dont liaisons infrarégionales	71 (90%)	80 (57%)	84 (18%)	89 (31%)

Note de lecture : au deuxième trimestre 2016, 52% de l'ensemble des liaisons radiales, soit 59 liaisons sur 114, sont commercialisées par Eurolines/Isilines.

Réseau couvert par Eurolines/Isilines au deuxième trimestre 2016

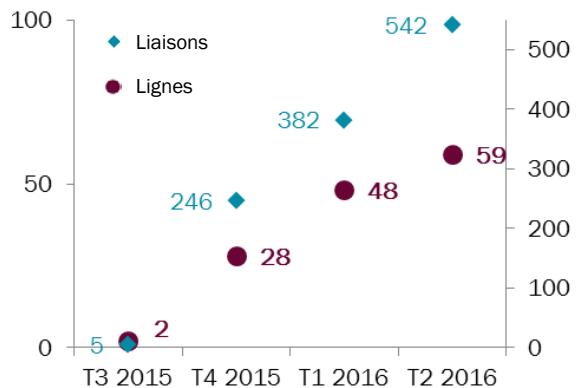


Flixbus

Flixbus a fortement développé son réseau à partir du dernier trimestre 2015, atteignant 59 lignes et 542 liaisons à la fin du deuxième trimestre 2016.

L'offre proposée par Flixbus est la plus dense en termes de liaisons commercialisées au 30 juin 2016, avec un taux de couverture de 49% de l'offre totale de liaisons commercialisées.

Evolution des lignes et liaisons commercialisées par Flixbus depuis la libéralisation



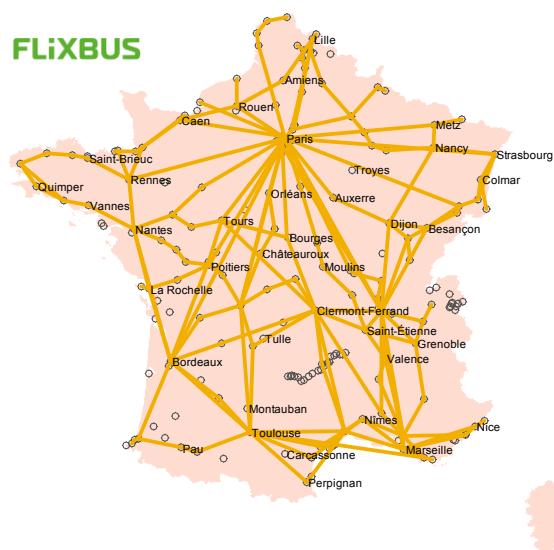
Flixbus propose 105 destinations au départ de Paris, soit 92% de l'offre radiale commercialisée. Ce taux de couverture des liaisons radiales a significativement augmenté au cours du deuxième trimestre 2016, passant de 56% à 92%. Flixbus s'est également positionné sur les liaisons transversales, en proposant 44% de l'offre totale disponible et 37% de l'offre de liaisons infrarégionales.

Evolution de la structure des liaisons commercialisées par Flixbus (% de l'offre globale)

	T3 15	T4 15	T1 16	T2 16
Nombre de villes desservies	5 (6%)	81 (60%)	89 (59%)	120 (62%)
Nombre de liaisons commercialisées	5 (1%)	246 (36%)	382 (45%)	542 (49%)
... dont liaisons radiales	5(13%)	47(59%)	51(56%)	105 (92%)
... dont liaisons transversales	0 (0%)	199(33%)	331(43%)	437(44%)
... dont liaisons infrarégionales	0 (0%)	55(39%)	68(15%)	107(37%)

Note de lecture : au deuxième trimestre 2016, 92% de l'ensemble des liaisons radiales, soit 105 liaisons sur 114, sont commercialisées par Flixbus.

Réseau couvert par Flixbus au deuxième trimestre 2016

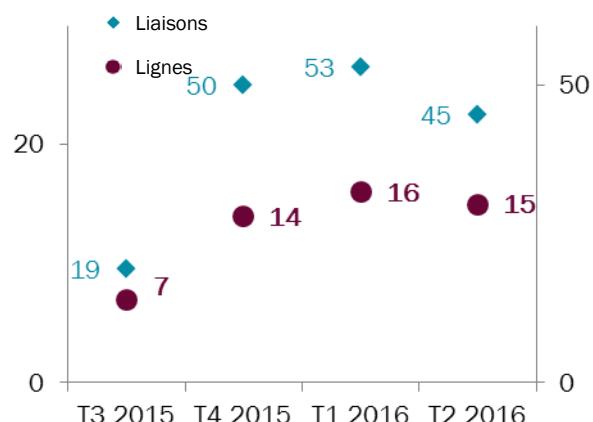


Megabus

Megabus commercialise une offre ciblée sur les grands axes routiers reliant Paris aux principales métropoles nationales, avec des lignes qui se prolongent à l'international. Son réseau est donc relativement concentré. Le principal développement de l'offre a été réalisé au cours du dernier trimestre 2015. L'offre s'est ensuite stabilisée pour enfin diminuer au deuxième trimestre 2016.

L'offre de Megabus comporte une quinzaine de lignes et une cinquantaine de liaisons commercialisées, soit 4% de couverture de l'offre totale mais 22% des liaisons radiales.

Evolution des lignes et liaisons commercialisées par Megabus depuis la libéralisation



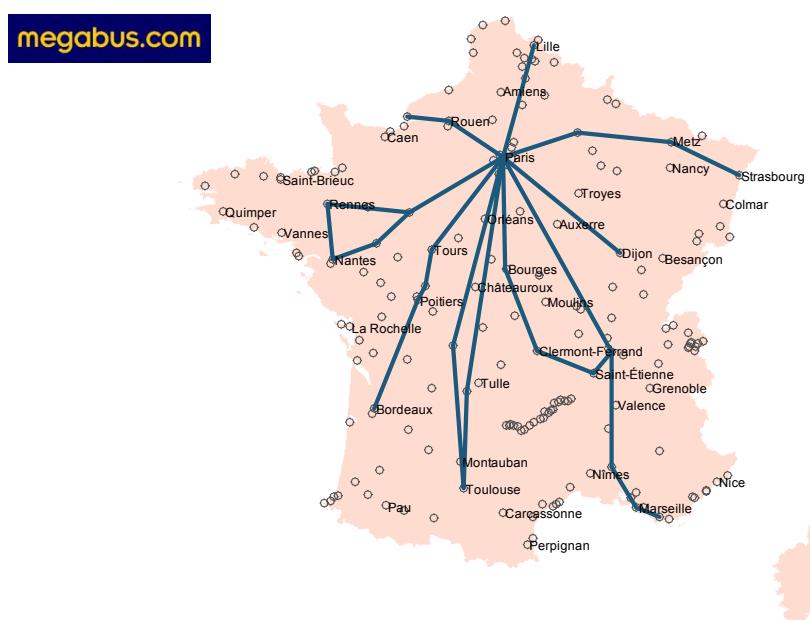
Megabus a placé Paris au cœur de son réseau en étoile. Toutes ses lignes passent par Paris et près de la moitié des liaisons commercialisées sont radiales.

Evolution de la structure des liaisons commercialisées par Megabus (% de l'offre globale)

	T3 15	T4 15	T1 16	T2 16
Nombre de villes desservies	11 (14%)	26 (19%)	29 (19%)	26 (13%)
Nombre de liaisons commercialisées	19 (5%)	50 (7%)	53 (6%)	45 (4%)
... dont liaisons radiales	7 (18%)	22 (28%)	25 (27%)	25 (22%)
... dont liaisons transversales	12 (3%)	28 (5%)	28 (4%)	20 (4%)
... dont liaisons infrarégionales	2 (3%)	10 (7%)	10 (7%)	9 (3%)

Note de lecture : au deuxième trimestre 2016, 22% de l'ensemble des liaisons radiales, soit 25 liaisons sur 114, sont commercialisées par Megabus.

Réseau couvert par Megabus au deuxième trimestre 2016



Migratour

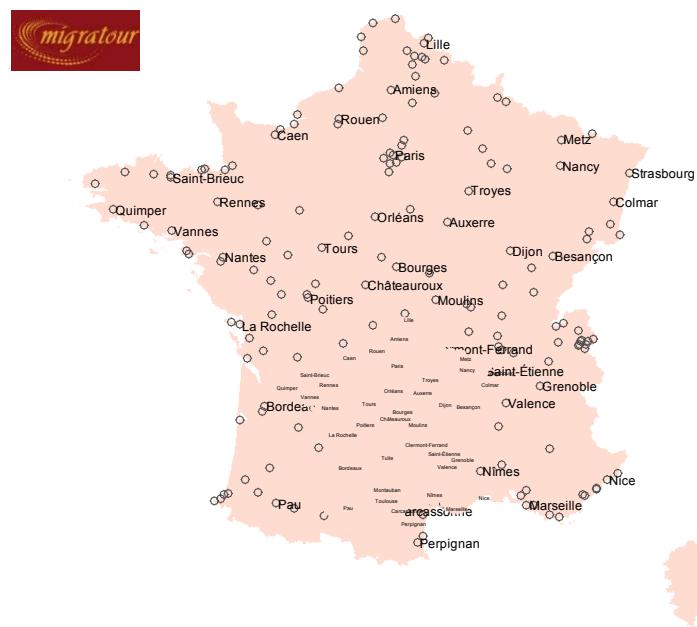
La société régionale Migratour a débuté, au cours du deuxième trimestre 2016, la commercialisation d'une ligne saisonnière entre Le Puy-en-Velay (Haute-Loire) et Conques (Aveyron), sur le chemin de Saint-Jacques de Compostelle. Cette ligne dessert une vingtaine de points d'arrêt intermédiaires.

*Evolution de la structure des liaisons commercialisées par Migratour
(% de l'offre globale)*

	T3 15	T4 15	T1 16	T2 16
Nombre de villes desservies	-	-	-	21 (11%)
Nombre de liaisons commercialisées	-	-	-	210 (19%)
... dont liaisons radiales	-	-	-	0 (0%)
... dont liaisons transversales	-	-	-	210 (21%)
... dont liaisons infrarégionales	-	-	-	ND

Entre parenthèse : au deuxième trimestre 2016, 21% de l'ensemble des liaisons transversales, soit 210 liaisons sur 991, sont commercialisées par Migratour.

Réseau couvert par Migratour au deuxième trimestre 2016

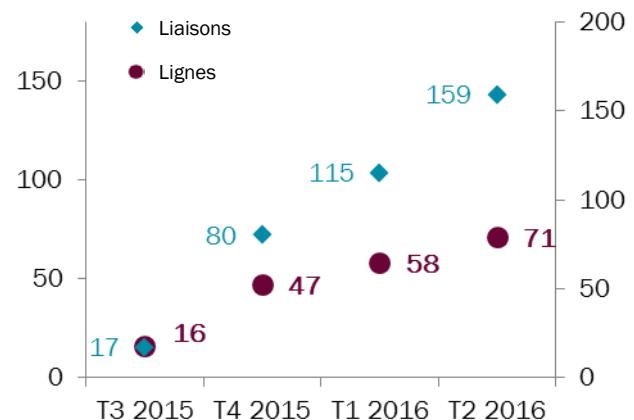


Ouibus

L'offre commercialisée par Ouibus (anciennement iDBus) a connu un développement régulier et est caractérisée par un nombre important de lignes (71 au deuxième trimestre 2016) au regard du nombre de liaisons commercialisées (159 sur le même trimestre). C'est l'opérateur qui propose le nombre d'arrêts par ligne le plus faible.

Son offre est également structurée autour de Paris avec 37% de couverture de l'offre de liaisons radiales et un réseau qui emprunte la plupart des axes autoroutiers du territoire.

Evolution des lignes et liaisons commercialisées par Ouibus depuis la libéralisation



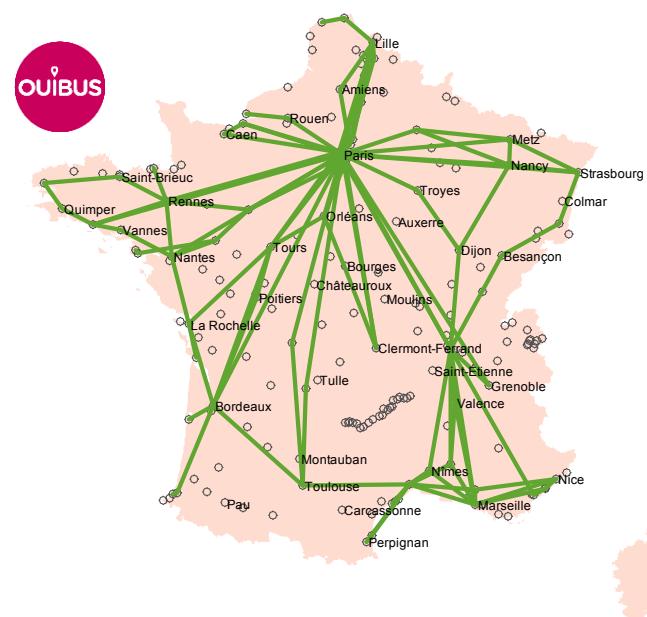
L'offre de Ouibus se compose à 26% de liaisons radiales, alors que ces liaisons ne représentent que 10% du total des liaisons commercialisées par l'ensemble des opérateurs.

Evolution de la structure des liaisons commercialisées par Ouibus (% de l'offre globale)

	T3 15	T4 15	T1 16	T2 16
Nombre de villes desservies	15 (19%)	38 (28%)	48 (32%)	62 (32%)
Nombre de liaisons commercialisées	17 (4%)	80 (12%)	115 (13%)	159 (14%)
... dont liaisons radiales	7 (18%)	26 (33%)	32 (35%)	42 (37%)
... dont liaisons transversales	10 (3%)	54 (9%)	83 (11%)	117 (12%)
... dont liaisons infrarégionales	4 (5%)	18 (13%)	26 (6%)	40 (14%)

Note de lecture : au deuxième trimestre 2016, 37% de l'ensemble des liaisons radiales, soit 42 liaisons sur 114, sont commercialisées par Ouibus.

Réseau couvert par Ouibus au deuxième trimestre 2016



Starshipper

Starshipper propose un réseau orienté sur des liaisons régionales. La part de liaisons infrarégionales dans son offre s'élève à 44%, soit le ratio le plus élevé parmi les opérateurs.

Après un développement significatif de son offre jusqu'à la fin du premier trimestre 2016, Starshipper a revu en profondeur son offre en réduisant de 42% le nombre de liaisons commercialisées. La fermeture des dessertes saisonnières (communes et stations alpines) en est le principal facteur.

Evolution des lignes et liaisons commercialisées par Starshipper depuis la libéralisation



Evolution de la structure des liaisons commercialisées par Starshipper (% de l'offre globale)

	T3 15	T4 15	T1 16	T2 16
Nombre de villes desservies	29 (36%)	45 (33%)	51 (34%)	50 (26%)
Nombre de liaisons commercialisées	54 (13%)	127 (18%)	160 (19%)	93 (8%)
... dont liaisons radiales	5 (13%)	5 (6%)	7 (8%)	13 (11%)
... dont liaisons transversales	49 (13%)	122 (20%)	153 (20%)	80 (8%)
... dont liaisons infrarégionales	22 (28%)	36 (26%)	53 (11%)	41 (14%)

Note de lecture : au deuxième trimestre 2016, 11% de l'ensemble des liaisons radiales, soit 13 liaisons sur 114, sont commercialisées par Starshipper.

Réseau couvert par Starshipper au deuxième trimestre 2016

STARSHIPPER



Annexe 3 - Méthodologie de calcul du taux d'occupation des autocars

Pour le calcul du taux d'occupation moyen, la méthodologie de calcul retenue, telle que décrite ci-dessous, permet de prendre en compte le fait que les opérateurs de transport par autocar peuvent vendre un même siège plusieurs fois sur le parcours.

Nous mesurons d'abord un taux d'occupation sur chaque segment au sein de chaque ligne (Exemple : Sur la ligne A-B-C, entre les villes A et B, puis B et C). Nous pondérons ensuite ces taux de la longueur de chaque segment pour obtenir le taux d'occupation moyen sur la ligne (TRL).

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

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

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

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

$$TRG = \frac{\sum TRO * \text{Autocars - kilomètres de l'opérateur}}{\text{Autocars - kilomètres totaux}}$$

Annexe 4 - Tableaux comparatifs régionaux – offre de transport routier interurbain

➤ Note de lecture des fiches régionales

Sur la base des tableaux de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, sont mentionnées ci-dessous les notes de lecture nécessaires à l'analyse et la compréhension des tableaux de données régionales.

	Liaisons Autocar - Total régional			Moyenne des Régions	Liaisons Autocar infrarégionales		
	Services librement organisés	Services conventionnés	Total Région (hors doublons)		Services librement organisés	Services conventionnés	Total Région (hors doublons)
Nombre total de liaisons	348	2 627	2 962	1 191	52	2 254	2 297
Distance moyenne (km à vol d'oiseau)	216	20	43	34	81	19	43
Fréquence moyenne par liaison (départs/jour)	2.1	3.4	3.2	3.0	2.3	3.4	3.2
Fréquentation sur les liaisons depuis la libéralisation (passagers transportés)	878 000	n.d.	n.d.	n.d.	134 000	n.d.	n.d.

► Analyse intermodale

Offre commune entre les services librement organisés et ...	Nombre de liaisons	dont liaisons infrarégionales
... les services routiers régionaux conventionnés	13	9
... les trains TER	33	14
... les trains Intercités	13	1
... les services TGV	37	0

Notes de lecture :

- **Nombre de liaisons** : la Région Auvergne-Rhône-Alpes comporte 348 liaisons intercommunales opérées par autocar non conventionné, et 2627 liaisons de transport opérées par autocar sous convention régionale (Cars-TER et hors Cars-TER). 52 liaisons librement organisées sont des liaisons infrarégionales (soit 15% du réseau librement organisé régional). 2254 liaisons routières conventionnées sont infrarégionales, soit 86% des 2627 liaisons recensées. Le nombre de liaisons recensées dans la Région Auvergne-Rhône-Alpes (2963 au total, après suppression des doublons) est supérieur à la moyenne régionale (1191).
- **Distance moyenne des liaisons** : pour rappel, dans l'attente de l'établissement d'un distancier kilométrique routier précis, les distances sont établies à vol d'oiseau entre l'origine et la destination de la liaison. Sur l'ensemble des liaisons opérées en autocar au sein de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, la longueur moyenne des liaisons de transport librement organisé est de 216 km et la longueur moyenne des liaisons de transport conventionné par la Région de 20 km.
- **Fréquence moyenne des liaisons** : la fréquence quotidienne des liaisons (conventionnées et non-conventionnées) en région Auvergne-Rhône-Alpes est en moyenne de 3,4 soit l'équivalent de 1,7 aller-retour par jour. La fréquence journalière de liaisons non conventionnées est plus faible (2,1), et représente en moyenne un peu plus d'un aller-retour quotidien.
- **La fréquentation globale** sur l'ensemble des liaisons non-conventionnées à l'origine et/ou à destination de la Région Auvergne-Rhône-Alpes s'élève à environ 878 000 passagers depuis la libéralisation.
- **Analyse intermodale** : parmi les 348 liaisons librement organisées recensées en Région Auvergne-Rhône-Alpes :
 - 13 d'entre elles sont opérées également par un service autocars conventionné par la Région, parmi lesquelles 9 d'entre elles sont infrarégionales ;
 - 33 liaisons sont opérées également par un service de train TER, dont 14 liaisons infrarégionales ;
 - 13 liaisons sont opérées également par un service de train Intercités, dont 1 liaison infrarégionale ;
 - 37 liaisons sont opérées également par un service TGV, toutes inter-régionales.

➤ Région Auvergne-Rhône-Alpes

	Liaisons Autocar - Total régional			Moyenne des Régions	Liaisons Autocar infrarégionales		
	Services librement organisés	Services conventionnés	Total Région (hors doublons)		Services librement organisés	Services conventionnés	Total Région (hors doublons)
Nombre total de liaisons	348	2 627	2 962	1 191	52	2 254	2 297
Distance moyenne (km à vol d'oiseau)	216	20	43	34	81	19	43
Fréquence moyenne par liaison (départs/jour)	2.1	3.4	3.2	3.0	2.3	3.4	3.2
Fréquentation sur les liaisons depuis la libéralisation (passagers transportés)	878 000	n.d.	n.d.	n.d.	134 000	n.d.	n.d.

► Analyse intermodale

Offre commune entre les services librement organisés et...	Nombre de liaisons	dont liaisons infrarégionales
... les services routiers régionaux conventionnés	13	9
... les trains TER	33	14
... les trains Intercités	13	1
... les services TGV	37	0

➤ Région Bourgogne Franche-Comté

	Liaisons Autocar - Total régional			Moyenne des Régions	Liaisons Autocar infrarégionales		
	Services librement organisés	Services conventionnés	Total Région (hors doublons)		Services librement organisés	Services conventionnés	Total Région (hors doublons)
Nombre total de liaisons	98	1 934	2 032	1 191	10	1 414	1 424
Distance moyenne (km à vol d'oiseau)	250	17	29	34	149	15	29
Fréquence moyenne par liaison (départs/jour)	2.3	3.1	3.0	3.0	4.0	3.2	3.0
Fréquentation sur les liaisons depuis la libéralisation (passagers transportés)	158 000	n.d.	n.d.	n.d.	7 000	n.d.	n.d.

► Analyse intermodale

Offre commune entre les services librement organisés et...	Nombre de liaisons	dont liaisons infrarégionales
... les services routiers régionaux conventionnés	0	0
... les trains TER	11	3
... les trains Intercités	18	0
... les services TGV	25	0

➤ Région Bretagne

	Liaisons Autocar - Total régional			Moyenne des Régions	Liaisons Autocar infrarégionales		
	Services librement organisés	Services conventionnés	Total Région (hors doublons)		Services librement organisés	Services conventionnés	Total Région (hors doublons)
Nombre total de liaisons	86	343	427	1 191	14	312	325
Distance moyenne (km à vol d'oiseau)	331	18	81	34	130	18	81
Fréquence moyenne par liaison (départs/jour)	2.4	2.3	2.3	3.0	3.4	2.3	2.3
Fréquentation sur les liaisons depuis la libéralisation (passagers transportés)	272 000	n.d.	n.d.	n.d.	19 000	n.d.	n.d.

► Analyse intermodale

Offre commune entre les services librement organisés et...	Nombre de liaisons	dont liaisons infrarégionales
... les services routiers régionaux conventionnés	2	1
... les trains TER	22	12
... les trains Intercités	0	0
... les services TGV	31	11

➤ Région Centre-Val-de-Loire

	Liaisons Autocar - Total régional			Moyenne des Régions	Liaisons Autocar infrarégionales		
	Services librement organisés	Services conventionnés	Total Région (hors doublons)		Services librement organisés	Services conventionnés	Total Région (hors doublons)
Nombre total de liaisons	97	980	1 074	1 191	4	872	874
Distance moyenne (km à vol d'oiseau)	308	27	52	34	120	26	52
Fréquence moyenne par liaison (départs/jour)	1.8	5.4	5.1	3.0	1.5	5.6	5.1
Fréquentation sur les liaisons depuis la libéralisation (passagers transportés)	155 000	n.d.	n.d.	n.d.	4 000	n.d.	n.d.

► Analyse intermodale

Offre commune entre les services librement organisés et...	Nombre de liaisons	dont liaisons infrarégionales
... les services routiers régionaux conventionnés	3	2
... les trains TER	14	4
... les trains Intercités	24	1
... les services TGV	0	0

➤ Région Grand-Est

	Liaisons Autocar - Total régional			Moyenne des Régions	Liaisons Autocar infrarégionales		
	Services librement organisés	Services conventionnés	Total Région (hors doublons)		Services librement organisés	Services conventionnés	Total Région (hors doublons)
Nombre total de liaisons	100	3 776	3 874	1 191	17	3 462	3 477
Distance moyenne (km à vol d'oiseau)	261	13	19	34	125	13	19
Fréquence moyenne par liaison (départs/jour)	2.3	3.5	3.5	3.0	3.9	3.6	3.5
Fréquentation sur les liaisons depuis la libéralisation (passagers transportés)	315 000	n.d.	n.d.	n.d.	46 000	n.d.	n.d.

► Analyse intermodale

Offre commune entre les services librement organisés et...	Nombre de liaisons	dont liaisons infrarégionales
... les services routiers régionaux conventionnés	2	2
... les trains TER	11	10
... les trains Intercités	19	4
... les services TGV	31	0

➤ Région Hauts-de-France

	Liaisons Autocar - Total régional			Moyenne des Régions	Liaisons Autocar infrarégionales		
	Services librement organisés	Services conventionnés	Total Région (hors doublons)		Services librement organisés	Services conventionnés	Total Région (hors doublons)
Nombre total de liaisons	75	965	1 037	1 191	13	889	900
Distance moyenne (km à vol d'oiseau)	206	18	31	34	134	17	31
Fréquence moyenne par liaison (départs/jour)	2.5	1.1	1.2	3.0	2.8	1.1	1.2
Fréquentation sur les liaisons depuis la libéralisation (passagers transportés)	426 000	n.d.	n.d.	n.d.	9 000	n.d.	n.d.

► Analyse intermodale

Offre commune entre les services librement organisés et...	Nombre de liaisons	dont liaisons infrarégionales
... les services routiers régionaux conventionnés	3	2
... les trains TER	6	4
... les trains Intercités	4	0
... les services TGV	24	1

➤ Région Ile-de-France

	Liaisons Autocar - Total régional			Moyenne des Régions	Liaisons Autocar infrarégionales		
	Services librement organisés	Services conventionnés	Total Région (hors doublons)		Services librement organisés	Services conventionnés	Total Région (hors doublons)
Nombre total de liaisons	194	225	419	1 191	-	145	145
Distance moyenne (km à vol d'oiseau)	312	8	149	34	-	8	149
Fréquence moyenne par liaison (départs/jour)	2.6	6.1	4.5	3.0	-	6.8	4.5
Fréquentation sur les liaisons depuis la libéralisation (passagers transportés)	2 228 000	n.d.	n.d.	n.d.	-	n.d.	n.d.

► Analyse intermodale

Offre commune entre les services librement organisés et...	Nombre de liaisons	dont liaisons infrarégionales
... les services routiers régionaux conventionnés	0	0
... les trains TER	0	0
... les trains Intercités	60	0
... les services TGV	107	0

➤ Région Normandie

	Liaisons Autocar - Total régional			Moyenne des Régions	Liaisons Autocar infrarégionales		
	Services librement organisés	Services conventionnés	Total Région (hors doublons)		Services librement organisés	Services conventionnés	Total Région (hors doublons)
Nombre total de liaisons	37	231	266	1 191	5	177	181
Distance moyenne (km à vol d'oiseau)	167	17	38	34	115	17	38
Fréquence moyenne par liaison (départs/jour)	3.8	2.4	2.6	3.0	3.5	2.5	2.6
Fréquentation sur les liaisons depuis la libéralisation (passagers transportés)	321 000	n.d.	n.d.	n.d.	3 000	n.d.	n.d.

► Analyse intermodale

Offre commune entre les services librement organisés et...	Nombre de liaisons	dont liaisons infrarégionales
... les services routiers régionaux conventionnés	2	1
... les trains TER	5	2
... les trains Intercités	14	0
... les services TGV	0	0

➤ Région Nouvelle Aquitaine

	Liaisons Autocar - Total régional			Moyenne des Régions	Liaisons Autocar infrarégionales		
	Services librement organisés	Services conventionnés	Total Région (hors doublons)		Services librement organisés	Services conventionnés	Total Région (hors doublons)
Nombre total de liaisons	215	1 173	1 374	1 191	47	1 033	1 075
Distance moyenne (km à vol d'oiseau)	283	25	65	34	160	23	65
Fréquence moyenne par liaison (départs/jour)	2.2	1.2	1.3	3.0	3.3	1.1	1.3
Fréquentation sur les liaisons depuis la libéralisation (passagers transportés)	522 000	n.d.	n.d.	n.d.	63 000	n.d.	n.d.

► Analyse intermodale

Offre commune entre les services librement organisés et...	Nombre de liaisons	dont liaisons infrarégionales
... les services routiers régionaux conventionnés	14	5
... les trains TER	38	27
... les trains Intercités	55	13
... les services TGV	32	10

➤ Région Occitanie

	Liaisons Autocar - Total régional			Moyenne des Régions	Liaisons Autocar infrarégionales		
	Services librement organisés	Services conventionnés	Total Région (hors doublons)		Services librement organisés	Services conventionnés	Total Région (hors doublons)
Nombre total de liaisons	349	1 468	1 812	1 191	86	1 381	1 466
Distance moyenne (km à vol d'oiseau)	188	13	47	34	61	13	47
Fréquence moyenne par liaison (départs/jour)	1.8	2.9	2.7	3.0	1.9	3.0	2.7
Fréquentation sur les liaisons depuis la libéralisation (passagers transportés)	437 000	n.d.	n.d.	n.d.	32 000	n.d.	n.d.

► Analyse intermodale

Offre commune entre les services librement organisés et...	Nombre de liaisons	dont liaisons infrarégionales
... les services routiers régionaux conventionnés	5	1
... les trains TER	33	14
... les trains Intercités	50	11
... les services TGV	26	7

➤ Région Pays de la Loire

	Liaisons Autocar - Total régional			Moyenne des Régions	Liaisons Autocar infrarégionales		
	Services librement organisés	Services conventionnés	Total Région (hors doublons)		Services librement organisés	Services conventionnés	Total Région (hors doublons)
Nombre total de liaisons	87	179	261	1 191	10	112	122
Distance moyenne (km à vol d'oiseau)	297	33	119	34	121	33	119
Fréquence moyenne par liaison (départs/jour)	2.0	1.2	1.4	3.0	1.5	1.1	1.4
Fréquentation sur les liaisons depuis la libéralisation (passagers transportés)	394 000	n.d.	n.d.	n.d.	6 000	n.d.	n.d.

► Analyse intermodale

Offre commune entre les services librement organisés et...	Nombre de liaisons	dont liaisons infrarégionales	
... les services routiers régionaux conventionnés	5	0	
... les trains TER	17	6	
... les trains Intercités	15	2	
... les services TGV	29	9	

➤ Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

	Liaisons Autocar - Total régional			Moyenne des Régions	Liaisons Autocar infrarégionales		
	Services librement organisés	Services conventionnés	Total Région (hors doublons)		Services librement organisés	Services conventionnés	Total Région (hors doublons)
Nombre total de liaisons	171	325	490	1 191	15	275	286
Distance moyenne (km à vol d'oiseau)	341	32	138	34	125	23	138
Fréquence moyenne par liaison (départs/jour)	1.9	0.4	1.0	3.0	2.0	0.4	1.0
Fréquentation sur les liaisons depuis la libéralisation (passagers transportés)	348 000	n.d.	n.d.	n.d.	52 000	n.d.	n.d.

► Analyse intermodale

Offre commune entre les services librement organisés et...	Nombre de liaisons	dont liaisons infrarégionales	
... les services routiers régionaux conventionnés	6	4	
... les trains TER	27	7	
... les trains Intercités	37	7	
... les services TGV	52	14	

Annexe 5 - Cartes des Liaisons de moins de 100 km déclarées par les Eurolines, FlixBus et Starshipper



Liaisons déclarées par FlixBus

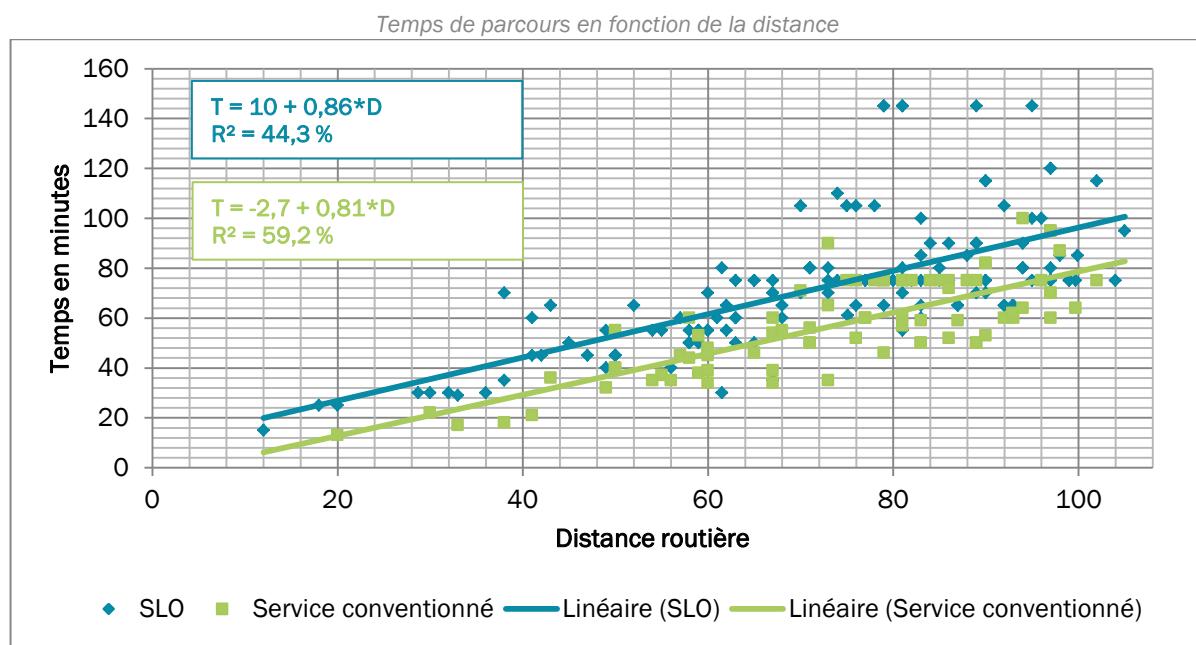


Liaisons déclarées par Starshipper



Annexe 6 - Temps de parcours en fonction de la distance pour les services conventionnés et les services librement organisés

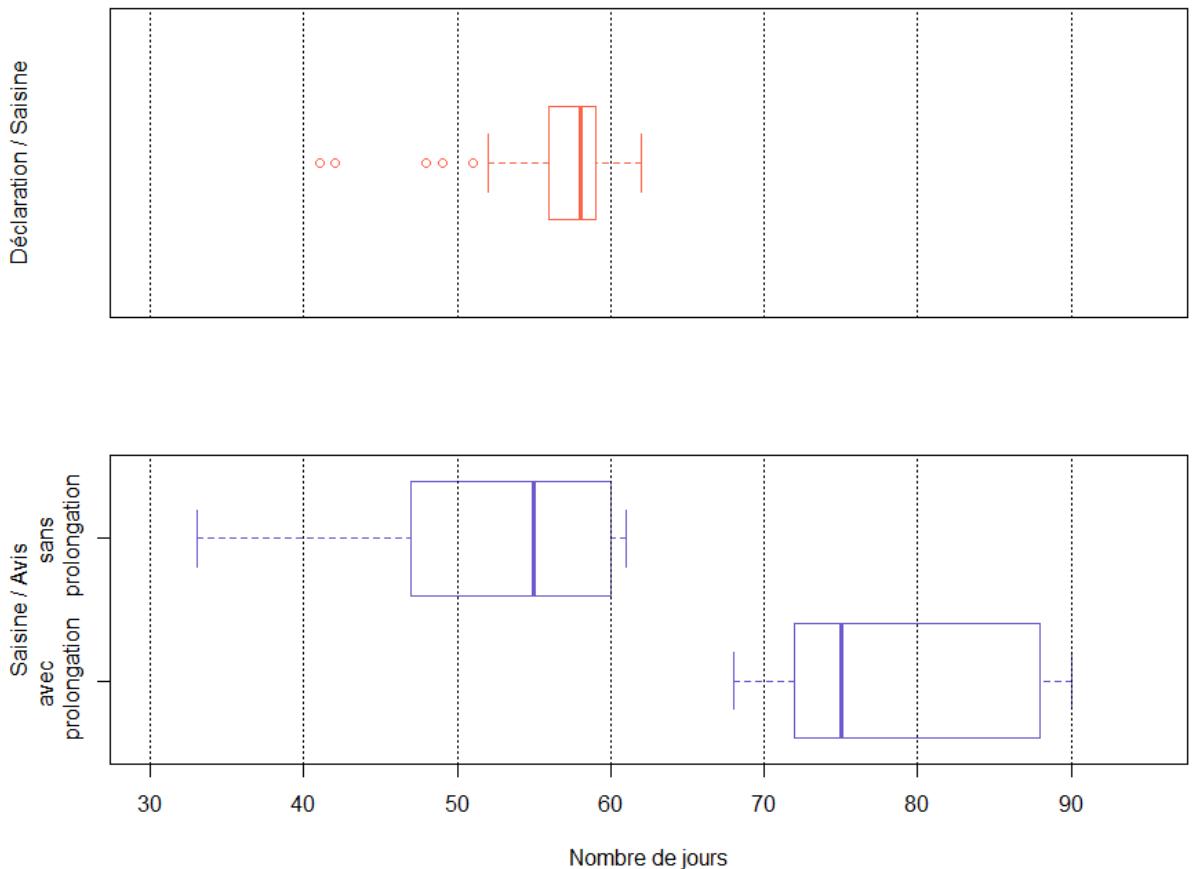
Le graphique ci-dessous présente pour chaque liaison déclarée le temps de parcours en fonction de la distance routière parcourue par le service librement organisé et pour le service conventionné assurant une liaison similaire. Il ressort de ces observations que les coefficients de pente des deux régressions linéaires du temps de trajet sur la distance routière ne sont pas significativement⁵⁶ différents entre le service déclaré et le service conventionnel. Dans ces conditions, la différence de temps de parcours ne s'explique pas tant par des performances de vitesse différentes mais par une forme de pénalité fixe en durée pour le mode de transport routier, pouvant s'expliquer par l'absence d'infrastructure dédiée ou encore le niveau limité des vitesses moyennes en milieu urbain.



Notes : Les valeurs du temps de parcours du SLO au-delà de 140 minutes proviennent des déclarations D2016-031 et D2015-035 à 039 des services Fréthelle entre l'Aéroport de Beauvais et Paris. Les liaisons concernées sont marquées par une affluence forte aux horaires déclarés, c'est pourquoi leur rapport temps/distance est supérieur à la moyenne. Le service conventionné assuré par le Syndicat mixte de l'aéroport prévoit à ce titre un temps de parcours de 75 minutes, très inférieur au temps déclaré, pour un itinéraire et un mode de transport similaires

⁵⁶ Résultat obtenu suite à un test de Student à 95 % sur les coefficients de pente issus des régressions linéaires.

Annexe 7 - Distribution du délai entre la date de déclaration et la date de la saisine et entre la date de saisine et la date de publication de l'avis (avec et sans prolongation)



Nota : déclarations antérieures au 30 avril 2016.

Lecture : Le rectangle comprend les observations du premier (25 %) au troisième quartile (75 %), soit 50 % des observations. Il est coupé par la médiane. Les extrémités des segments représentent les valeurs extrêmes à l'exception des valeurs atypiques représentées par des points.

Annexe 8 - Détail des déclarations et saisines par AOT

Détail des déclarations et saisines par AOT régionale au 30 juin 2016⁵⁷ :

- Délai de saisine expiré (liaison commercialisable)
- Avis défavorable à l'AOT (liaison commercialisable)
- Avis favorable à l'AOT (interdiction)
- Avis favorable à l'AOT avec réserves (limitation)
- Saisine – instruction en cours
- Déclaration <2 mois sans saisine

▪ Grand-Est

	Nombre de déclarations	20 - dont 16 avec service conventionné similaire
	Nombre de saisines	7 (4 limitations, 3 interdictions)
	Sens des avis	7 défavorables

▪ Nouvelle-Aquitaine

	Nombre de déclarations	14 (14 avec service conventionné similaire)
	Nombre de saisines	9 (3 limitations, 6 interdictions)
	Sens des avis	1 favorables (limitation horaires), 5 défavorables

⁵⁷ Certaines déclarations concernent plusieurs AOT.

- Auvergne-Rhône-Alpes

	Nombre de déclarations	31 (14 avec service conventionné similaire)
	Nombre de saisines	5 (1 limitation, 4 interdictions)
	Sens des avis	5 défavorables

- Bourgogne-Franche-Comté

	Nombre de déclarations	6 (4 avec service conventionné similaire)
	Nombre de saisines	2 (2 limitations)
	Sens des avis	2 défavorables

- Bretagne

	Nombre de déclarations	13 (10 avec service conventionné similaire)
	Nombre de saisines	6 (6 limitations)
	Sens des avis	6 défavorables

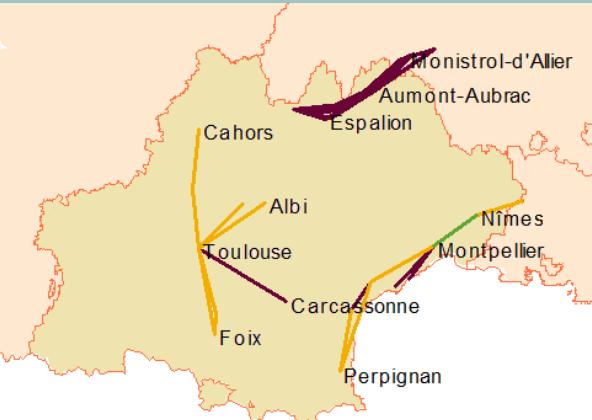
▪ Centre-Val de Loire

	Nombre de déclarations	2 (2 avec service conventionné similaire)
	Nombre de saisines	2 (2 interdictions)
	Sens des avis	2 défavorables

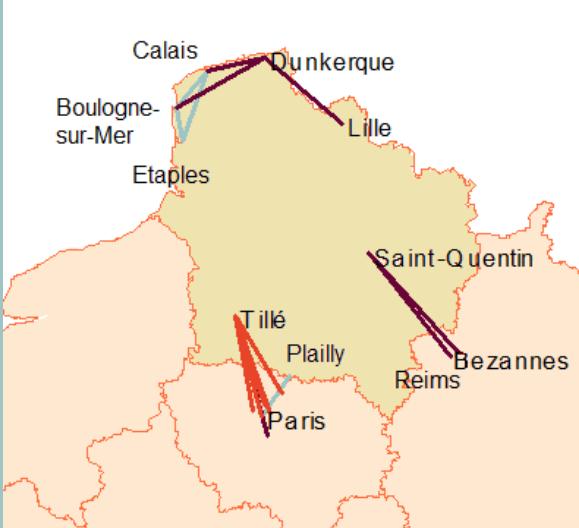
▪ Ile-de-France

	Nombre de déclarations	18 (0 avec service conventionné similaire organisé par la Région)
	Nombre de saisines	0
	Sens des avis	-

▪ Occitanie

	Nombre de déclarations	52 (17 avec service conventionné similaire)
	Nombre de saisines	14 (14 interdictions)
	Sens des avis	1 défavorable (13 avis à venir)

- Hauts-de-France

	Nombre de déclarations	9 (5 avec service conventionné similaire)
	Nombre de saisines	0
	Sens des avis	-

- Normandie

	Nombre de déclarations	4 (3 avec service conventionné similaire)
	Nombre de saisines	3 (3 limitations)
	Sens des avis	3 défavorables

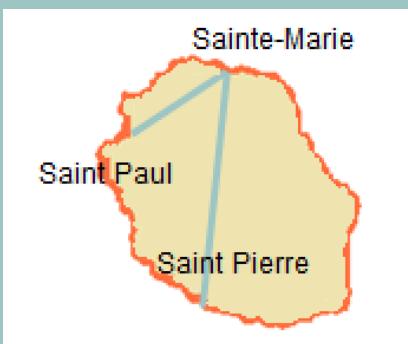
- Provence-Alpes-Côte d'Azur

	Nombre de déclarations	11 (11 avec service conventionné similaire)
	Nombre de saisines	11 (11 interdictions)
	Sens des avis	2 favorables, 8 défavorables (1 avis à venir)

- Pays de la Loire

	Nombre de déclarations	8 (8 avec service conventionné similaire)
	Nombre de saisines	6 (2 limitations, 4 interdictions)
	Sens des avis	3 favorables, 3 défavorables

- La Réunion

	Nombre de déclarations	2 (2 avec service conventionné similaire)
	Nombre de saisines	0
	Sens des avis	-

- Syndicat Mixte de Beauvais-Tillé

	Nombre de déclarations	17 (15 avec service conventionné similaire)
	Nombre de saisines	15 interdictions
	Sens des avis	15 favorables

Annexe 9 - Services offerts aux voyageurs dans les gares routières figurant au registre des gares routières

Les services proposés aux usagers dans les gares routières déclarées au registre

	Présence de personnel sur le site	Information clientèle	Information temps réel	Billetterie	Accès Wifi
Auvergne-Rhône-Alpes	70%	78%	44%	63%	19%
Bourgogne-Franche-Comté	0%	67%	56%	11%	0%
Bretagne	71%	86%	0%	57%	43%
Centre-Val de Loire	80%	80%	0%	40%	0%
Grand Est	36%	45%	9%	36%	9%
Hauts-de-France	60%	40%	0%	20%	20%
Ile-de-France	30%	47%	81%	26%	9%
Normandie	100%	100%	0%	80%	20%
Nouvelle-Aquitaine	18%	45%	9%	27%	0%
Occitanie	30%	30%	10%	20%	10%
Pays de la Loire	78%	67%	11%	56%	33%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	50%	57%	29%	57%	36%
Moyenne sur l'ensemble des régions	46%	58%	38%	40%	15%

	Salle d'attente	Toilettes voyageurs	Restauration	Distributeur boissons	T.C.U. ⁵⁸ à moins de 100 mètres
Auvergne-Rhône-Alpes	63%	44%	22%	48%	63%
Bourgogne-Franche-Comté	0%	0%	11%	11%	100%
Bretagne	57%	57%	0%	57%	100%
Centre-Val de Loire	60%	20%	0%	60%	100%
Grand Est	27%	27%	0%	27%	91%
Hauts-de-France	20%	0%	20%	20%	40%
Ile-de-France	16%	21%	21%	14%	100%
Normandie	100%	60%	0%	20%	100%
Nouvelle-Aquitaine	9%	27%	27%	18%	73%
Occitanie	10%	30%	0%	10%	60%
Pays de la Loire	44%	56%	22%	33%	100%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	50%	50%	29%	36%	79%
Moyenne sur l'ensemble des régions	34%	32%	17%	28%	85%

⁵⁸ Transports en commun urbains

Annexe 10 - Services offerts aux opérateurs dans les gares routières déclarées au registre

Les services proposés aux opérateurs dans les gares routières déclarées au registre

	Salle de repos	Lavage autocars	des	Toilettes conducteurs	Petite maintenance
Auvergne-Rhône-Alpes	22%	0%		33%	0%
Bourgogne-Franche-Comté	0%	0%		0%	0%
Bretagne	57%	0%		71%	0%
Centre-Val de Loire	80%	0%		100%	0%
Grand Est	27%	0%		36%	0%
Hauts-de-France	20%	0%		20%	0%
Ile-de-France	72%	0%		81%	0%
Normandie	60%	0%		100%	0%
Nouvelle-Aquitaine	9%	0%		9%	0%
Occitanie	30%	10%		30%	0%
Pays de la Loire	33%	11%		36%	0%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	36%	0%		29%	7%
Total	41%	1%		48%	1%

Annexe 11 - Exploitants des gares routières déclarées au registre

Exploitants des gares routières déclarées au registre

Exploitant	Nombre de gares routières exploitées	Pourcentage du total
Collectivités publiques	44	28%
Dont :		
– Département	10	6%
– Communes et EPCI	34	22%
SEM et assimilés	12	8%
Gares et Connexions	33	21%
Exploitants de transport conventionné ou de parcs de stationnement	54	35%
Dont :		
– RATP	21	13%
– Groupe Transdev (hors Eurolines)	16	10%
– Effia/Keolis/KISIO	5	3%
Aéroports	10	6%
Eurolines	2	1%
SNCF C6	1	0,6%
TOTAL	156	

Annexe 12 - Services offerts aux voyageurs dans les gares routières déclarées au registre et desservies par les opérateurs exploitant des services librement organisés.

Les tableaux ci-dessous présentent les services offerts aux voyageurs dans les gares routières figurant au registre des gares routières et desservies par les opérateurs exploitant des services librement organisés.

Les services proposés aux usagers dans les gares routières utilisées par les services librement organisés

	Présence de personnel sur le site	Information clientèle	Information temps réel	Billetterie	Accès Wifi
Auvergne-Rhône-Alpes	57%	71%	21%	57%	7%
Bourgogne-Franche-Comté	0%	0%	0%	0%	0%
Bretagne	80%	100%	0%	60%	60%
Centre-Val de Loire	100%	100%	0%	33%	0%
Grand Est	43%	57%	14%	43%	14%
Hauts-de-France	100%	100%	0%	50%	50%
Ile-de-France	75%	75%	75%	50%	50%
Normandie	100%	100%	0%	67%	33%
Nouvelle-Aquitaine	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Occitanie	50%	50%	50%	50%	50%
Pays de la Loire	67%	100%	0%	67%	33%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	60%	70%	40%	70%	40%
Moyenne sur l'ensemble des régions	65%	76%	22%	56%	28%

	Salle d'attente	Toilettes voyageurs	Restauration	Distributeur boissons	T.C.U. ⁵⁹ à moins de 100 mètres
Auvergne-Rhône-Alpes	57%	29%	21%	36%	86%
Bourgogne-Franche-Comté	0%	0%	0%	0%	100%
Bretagne	60%	60%	0%	60%	100%
Centre-Val de Loire	67%	0%	0%	67%	100%
Grand Est	29%	43%	14%	43%	100%
Hauts-de-France	50%	0%	50%	50%	100%
Ile-de-France	75%	75%	75%	50%	100%
Normandie	100%	33%	0%	33%	100%
Nouvelle-Aquitaine	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Occitanie	50%	50%	0%	50%	100%
Pays de la Loire	67%	67%	0%	67%	100%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	70%	70%	40%	40%	90%
Moyenne sur l'ensemble des régions	59%	44%	22%	44%	94%

⁵⁹ Transports en commun urbains

Annexe 13 - Services offerts aux opérateurs dans les gares routières déclarées au registre et desservies par les opérateurs exploitant des services librement organisés.

Le tableau ci-dessous présente les services offerts aux opérateurs dans les gares routières figurant au registre des gares routières et desservies par les opérateurs exploitant des services librement organisés.

Les services proposés aux opérateurs dans les gares routières utilisées par les services librement organisés

	Salle de repos	Lavage autocars	des	Toilettes conducteurs	Petite maintenance
Auvergne-Rhône-Alpes	36%	0%		43%	0%
Bourgogne-Franche-Comté	0%	0%		0%	0%
Bretagne	60%	0%		60%	0%
Centre-Val de Loire	67%	0%		100%	0%
Grand Est	29%	0%		29%	0%
Hauts-de-France	50%	0%		50%	0%
Ile-de-France	75%	0%		75%	0%
Normandie	67%	0%		100%	0%
Nouvelle-Aquitaine	N/A	N/A		N/A	N/A
Occitanie	50%	50%		50%	0%
Pays de la Loire	67%	33%		67%	0%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	40%	0%		40%	0%
Moyenne sur l'ensemble des régions	46%	4%		52%	0%

Twitter : @arafer_officiel

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