

RAPPORT ANNUEL SUR LE MARCHÉ DU TRANSPORT PAR AUTOCAR ET SUR LES GARES ROUTIÈRES EN FRANCE EN 2022



> Juin 2023

Crédits photos couverture :

Agence REA – BlaBlaCar – FlixBus – Sophie Plumel

SYNTHÈSE 05

AVANT-PROPOS 09

AVERTISSEMENT 10

01

Le marché du transport routier de voyageurs librement organisé : la reprise constatée au second semestre 2021 s'accroît en 2022 permettant à l'activité de retrouver son niveau de 2018

Les niveaux d'offre et de fréquentation retrouvent respectivement ceux observés en 2017 et 2018

Les liaisons de 100 km ou moins qui avaient particulièrement pâti de la réduction d'activité des aéroports pendant la crise sanitaire, enregistrent une nette reprise en 2022

Le taux de retard reste élevé et ne retrouve pas son niveau de 2019

Les résultats économiques, sociaux et environnementaux du marché reflètent la poursuite en 2022 de la reprise engagée au second semestre 2021

02

La situation concurrentielle du marché du transport par autocar ne semble pas avoir été impactée par l'apparition du duopole en 2019

En 2022, la situation concurrentielle observée sur le marché se stabilise au niveau constaté à l'apparition du duopole en 2019

La longueur de la liaison influence significativement la recette kilométrique des SLO

Gares routières : l'Autorité met en œuvre une régulation orientée vers les aménagements de plus grand intérêt pour les SLO, au service d'une concurrence effective

Les gares routières en 2022 : les SLO ont desservi 279 aménagements de transport routier

En 2022, l'Autorité a œuvré pour faciliter l'accès des SLO aux gares routières

Méthodologie

ANNEXES

Annexe 1 - Opérateurs SLO

Annexe 2 - Caractéristiques de l'offre

Annexe 3 - Couverture du territoire par les SLO

Annexe 4 - Caractéristiques des unités urbaines desservies par les SLO

Annexe 5 - Destinations directes au départ des villes desservies

Annexe 6 - Aéroports desservis par les autocars SLO en 2022

Annexe 7 - Caractéristiques de l'offre de liaisons

Annexe 8 - Caractéristiques de la demande

Annexe 9 - Analyses régionales

Annexe 10 - Qualité de service

Annexe 11 - Complémentarité des modes

Annexe 12 - Etude concurrence

37

37

44

53

60

61

64

66

68

68

69

70

71

72

73

74

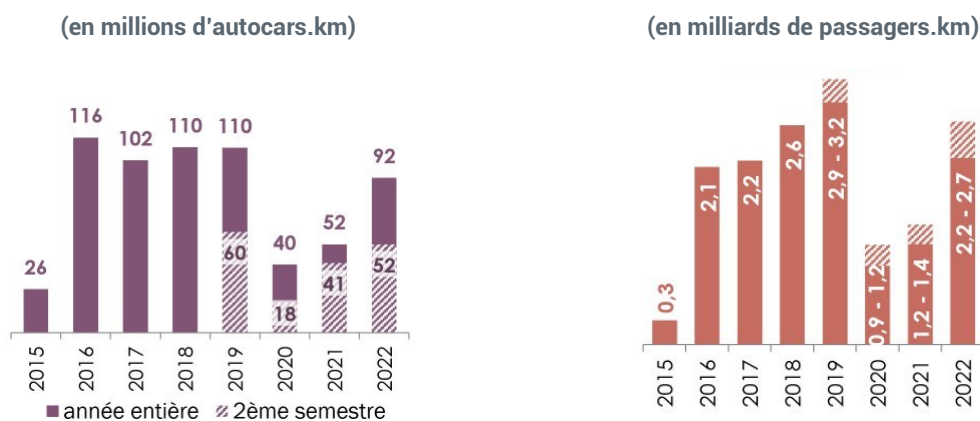
SYNTHÈSE

Ce huitième rapport dresse un bilan du marché des services librement organisés de transport interurbain par autocar (SLO), dominé depuis 2019 par le duopole constitué de FlixBus et BlaBlaCar. Après deux années marquées par la crise sanitaire liée à la pandémie mondiale de la Covid-19, la reprise constatée en 2021 s'accroît en 2022, sans permettre à l'activité de retrouver complètement son niveau de 2019.

Les niveaux d'offre et de fréquentation retrouvent, respectivement, ceux observés en 2017 et 2018

Bien qu'en augmentation de 77 % sur un an, le trafic en autocars.km peine à retrouver, en 2022, son niveau d'avant crise. La reprise plus dynamique de la demande permet d'atteindre un niveau de fréquentation équivalent à celui de 2018.

En 2022, le trafic atteint 84 % de celui de 2019 (graphique de gauche)
et la fréquentation, entre 69 et 93 %¹ de celle de 2019 (graphique de droite)

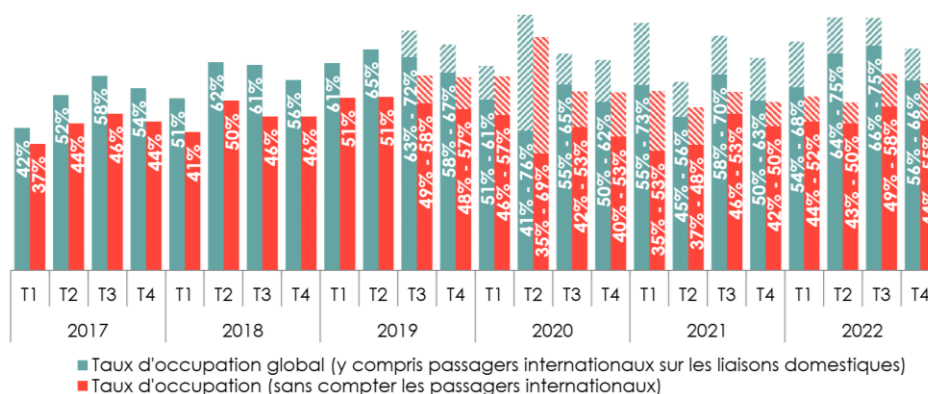


Source : ART

Source : ART

La timidité de la reprise de l'offre, associée au dynamisme de la demande, propulse le taux d'occupation à un niveau supérieur à celui atteint avant la crise (66 à 75 % au troisième trimestre contre 63 à 72 % en 2019) et permet au chiffre d'affaires de retrouver un niveau au moins comparable à 2019 (entre 130 et 155 M€ contre 132 à 147 M€ en 2019).

Taux d'occupation moyen par autocar



Source ART

¹ Afin de réaliser sa mission d'information tout en assurant la protection des données couvertes par le secret des affaires, l'Autorité présente des fourchettes de valeurs en lieu et place des données protégées (cf. avertissement *infra*).

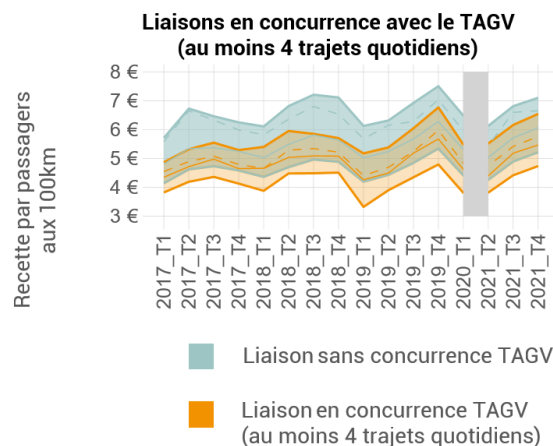
Depuis l'ouverture du marché, à l'exception de la période de crise sanitaire en 2020 et 2021, près de 90 % des passagers des autocars SLO disposent d'une offre de transport alternative

Alors que les parts des liaisons en concurrence dans la demande de FlixBus et de BlaBlaCar retrouvent leur niveau antérieur à la crise, le poids de ces liaisons dans l'offre des deux opérateurs nationaux montre une forte augmentation (+ 4 points pour FlixBus et + 11 points pour BlaBlaCar).

Les analyses statistiques des données de marché dans les secteurs routier (autocars SLO) et ferroviaire (trains conventionnés et trains aptes à la grande vitesse (TAGV)) confirment un effet significatif de la concurrence entre autocars, mais aussi des TAGV sur le prix des autocars SLO.

Ces analyses confirment ainsi que la concurrence intramodale est un facteur déterminant du prix. Ainsi, les liaisons commercialisées par les deux opérateurs nationaux ont une recette kilométrique bien plus faible que celle obtenue sur les liaisons opérées par un seul d'entre eux.

Évolution de la recette par passager aux 100 km selon le niveau de concurrence avec le TAGV



***Périmètre :** Analyse réalisée hors période de crise sanitaire. Les trimestres T2 2020 à T1 2021 sont exclus (bande grise).*

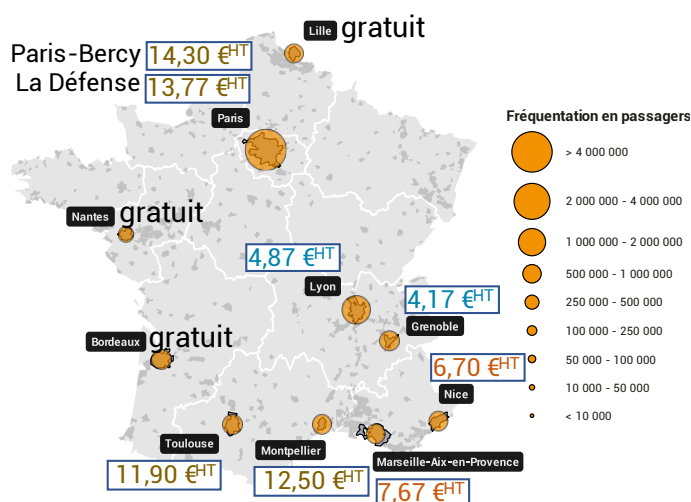
Les liaisons (sur des distances supérieures à 100 km uniquement) ont été filtrées sur la fréquence quotidienne afin de retenir celles où il existerait une concurrence réelle entre les opérateurs.

Source : ART

Cette analyse vaut aussi pour la concurrence entre les autocars et les TAGV, mais pas entre les autocars et les trains conventionnés, qui ne semblent pas exercer une pression concurrentielle sur les prix des autocars SLO. Les liaisons en concurrence avec les trains conventionnés sont caractérisées par une distance plus courte que celles sans concurrence, ce qui semble jouer un rôle plus déterminant dans la formation des prix.

Gares routières : en 2022, le tarif moyen d'accès aux gares routières a baissé de 10,3 %, résultat de l'action de l'Autorité sur la gare routière de Montpellier et celle de l'aéroport de Paris Beauvais

Tarif d'accès des aménagements les plus fréquentés (en € HT le toucher de quai)



En 2022, l'unité urbaine de Paris reste le principal nœud du réseau des gares routières : elle concentre la plus grande fréquentation et le plus grand nombre de destinations

Les échanges initiés par l'Autorité en 2021 ont conduit l'exploitant de la gare routière de Montpellier-Sabines à baisser le tarif d'accès à cet aménagement de 50 %, le faisant passer de 25 à 12,5 € le toucher de quai.

Reconnaissant que le tarif en vigueur depuis 2018 à la gare routière de l'aéroport de Paris-Beauvais (50 € le toucher de quai) était excessif, l'exploitant a baissé ce tarif à 19,90 € en octobre 2022.

Source ART

CHIFFRES CLÉS DU MARCHÉ DE TRANSPORT PAR AUTOCAR ET DES GARES ROUTIÈRES EN 2022

LE RÉSEAU DU TRANSPORT ROUTIER LIBREMENT ORGANISÉ



2 opérateurs nationaux

FlixBus et BlaBlaCar

192

unités urbaines desservies

279

aménagements de transport routier desservis dont **119** inscrits au registre

9 opérateurs

(- 18 % entre 2019 et 2022)

(- 41 % entre 2019 et 2022)

L'OFFRE DU TRANSPORT ROUTIER LIBREMENT ORGANISÉ



644

départs quotidiens

(- 22 % entre 2019 et 2022)

92 M

d'autocars.km

(- 16 % entre 2019 et 2022)

1 291

liaisons commercialisées

(- 15 % entre 2019 et 2022)



0,8 %

d'autocars annulés

(0 pt entre 2019 et 2022)

79,6 %

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

(- 8 pts entre 2019 et 2022)

dont

32 %

des trajets depuis ou vers les arrêts des 5 unités urbaines les plus fréquentées

(- 4 pts entre 2019 et 2022)

LA DEMANDE DU TRANSPORT ROUTIER LIBREMENT ORGANISÉ



[7,8 M ; 9,3 M]

de passagers transportés

(- 18 % à - 24 % entre 2019 et 2022)

287 km

parcourus par passager

(+ 2 % entre 2019 et 2022)

[61 % ; 71 %]

de taux d'occupation moyen

[2,2 Md ; 2,7 Md]

de passagers.km transportés

(- 16 % à - 24 % entre 2019 et 2022)

35 %

de la fréquentation sur les dix premières liaisons

90 %

de la fréquentation sur les **26 %** de liaisons en concurrence entre les opérateurs nationaux

LES RÉSULTATS ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX



5,85 € HT

recette par passager aux 100 km

(+ 26 % entre 2019 et 2022)

[130 M€ ; 135 M€]

de chiffre d'affaires

(- 2 % à - 8 % entre 2019 et 2022)

2 185

emplois (ETP) au 4^{ème} trimestre

(- 26 % entre 2019 et 2022)

6,25 € HT pour les trajets sans offre routière alternative

5,8 € HT pour les trajets avec offre routière alternative

LA RÉGULATION DES LIAISONS ≤ 100 KM



366

déclarations dont **0** a fait l'objet d'une saisine

(+ 160 % entre 2019 et 2022)

640

déclarations susceptibles de disposer de droits de commercialisation actifs

(+ 15 % entre 2019 et 2022)

LE REGISTRE DES GARES ROUTIÈRES



327

aménagements de transport routier inscrits au registre

(+ 5 en un an)

AVANT-PROPOS

La loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques a libéralisé le transport régulier de voyageurs par autocar, en instaurant toutefois un encadrement particulier pour les liaisons de 100 kilomètres ou moins. L'exploitation de services de transport par autocar librement organisés sur ces liaisons est soumise à une déclaration préalable de l'opérateur et peut, à la demande de l'autorité organisatrice des transports concernée, et sous réserve d'avis conforme de l'Autorité de régulation des transports, faire l'objet d'une interdiction ou d'une limitation, lorsqu'il existe un risque d'atteinte substantielle à l'équilibre économique de services conventionnés.

L'ordonnance n° 2016-79 du 29 janvier 2016 relative aux gares routières et à la recodification des dispositions du code des transports relatives à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières a permis de moderniser le cadre juridique applicable aux gares routières, en garantissant à tous les opérateurs de transport un accès objectif, transparent et non discriminatoire à ces aménagements.

Dans ce cadre, l'Autorité de régulation des transports (ci-après « l'Autorité ») s'est vue confier la mission de concourir au bon fonctionnement de ce nouveau marché et du service public, au bénéfice des usagers et des clients des services de transport routier et ferroviaire. Plus précisément, l'action de l'Autorité relative au secteur du transport routier de voyageurs se traduit par :

- l'observation du marché à travers des collectes de données régulières auprès des opérateurs, permettant de porter à la connaissance de l'ensemble des parties prenantes les informations et analyses tirées de leur exploitation ;
- la régulation de l'accès aux gares routières et autres aménagements de transport routier afin d'assurer à l'ensemble des opérateurs de transport les conditions d'un accès équitable et non discriminatoire ;
- l'instruction des projets de décision des autorités organisatrices de transport d'interdiction ou de limitation des services routiers sur les liaisons de 100 kilomètres ou moins, afin de garantir que l'exploitation de ces derniers ne porte pas une atteinte substantielle à l'équilibre économique de services publics conventionnés.

Ce huitième rapport est établi en application des articles L. 3111-23 et L. 3114-9 du code des transports, qui prévoient respectivement :

- « L'Autorité de régulation des transports établit chaque année un rapport portant sur les services de transport public routier de personnes librement organisés. Ce rapport, détaillé à l'échelle de chaque région française, rend compte des investigations menées par l'autorité, effectue le bilan des interdictions et des limitations décidées en vue d'assurer la complémentarité de ces services avec les services publics et évalue l'offre globale de transports interurbains existante. Il comporte toutes recommandations utiles. Il est adressé au Gouvernement et au Parlement. »
- « Le rapport prévu à l'article L. 3111-23 porte également sur les aménagements relevant de l'article L. 3114-1². »

Il porte sur la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 2022 et présente les évolutions du marché intervenues au cours de cet exercice. Il présente tout d'abord l'état du marché des autocars en services librement organisés à l'issue de la crise sanitaire de la COVID-19. Il aborde ensuite l'état de la concurrence sur un marché dominé par un duopole depuis le second semestre 2019 et ses effets sur les prix proposés aux voyageurs. Enfin, il présente le rôle des gares et arrêts routiers dans le cadre de ce marché et les bénéfices de l'action de l'Autorité pour les autocars qui y accèdent.

² Aménagements accessibles au public, situés ou non sur les voies affectées à la circulation publique, destinés à faciliter la prise en charge ou la dépose de passagers des services réguliers de transport routier

AVERTISSEMENT

Les résultats présentés ont été obtenus par traitements statistiques des services de l'Autorité, à partir des données transmises dans le cadre des collectes de données régulières mises en place en application des dispositions prévues par le code des transports. Dans ce processus déclaratif, il est de la responsabilité des opérateurs de transport régulier de voyageurs par autocar de s'assurer de la fiabilité et de la complétude des données avant de les transmettre à l'Autorité.

Lors de l'exploitation des données collectées, les services de l'Autorité se sont efforcés de faire corriger les erreurs ou incohérences détectées dans les données transmises par itérations successives avec les opérateurs. L'Autorité ne peut néanmoins garantir la parfaite fiabilité des données reçues.

L'ensemble des données relatives au marché du transport routier de voyageurs sur les années 2015 à 2021 de la base de statistiques accessible en Open Data sur le site de l'Autorité peut être considéré comme semi-définitif³. Les données relatives à l'année 2022 contenues dans ce rapport sont à considérer comme provisoires.

Concernant les évolutions comparées faites dans le présent rapport, il a été choisi, comme dans l'édition précédente, de compléter l'analyse des évolutions annuelles avec les évolutions intervenues entre les seconds semestres, en particulier des années 2019, 2020 et 2021. En effet, l'année 2020 et le premier semestre 2021 ont été marqués par les mesures sanitaires limitant les déplacements prises en France dans le cadre de la pandémie de Covid-19 à compter du 17 mars 2020. Celles-ci ont conduit à une réduction drastique de l'activité du secteur, jusqu'à la reprise de leurs services par les deux opérateurs nationaux, Flixbus et Blablacar, à partir du 12 mai 2021.

Afin de réaliser sa mission d'information tout en assurant la protection des données couvertes par le secret des affaires, l'Autorité a décidé de présenter des fourchettes de valeurs en lieu et place des données protégées, notamment les données de fréquentation (lorsque moins de trois opérateurs sont présents sur une liaison ou qu'un opérateur couvre plus de 85 % du marché, suivant les prescriptions de l'INSEE⁴). La réduction à deux du nombre d'opérateurs nationaux a aussi imposé d'établir des fourchettes pour les données relatives à la fréquentation globale et pour toutes les données qui sont liées à la fréquentation (le nombre de passagers.km, le taux d'occupation et le chiffre d'affaires). Afin de faciliter la lecture de ces fourchettes, l'Autorité a déterminé un ensemble de fourchettes jointives avec des bornes de valeurs faciles à appréhender et de progression homogène. La méthodologie suivie est présentée en annexe. L'ensemble des indicateurs concernés par ces fourchettes sont présentés *en italique* tout au long de ce rapport.

En dernier lieu, et afin de permettre au lecteur de bien comprendre les périmètres de calcul des indicateurs et les définitions de ceux-ci, une partie méthodologique est présente en fin de rapport (page 53).

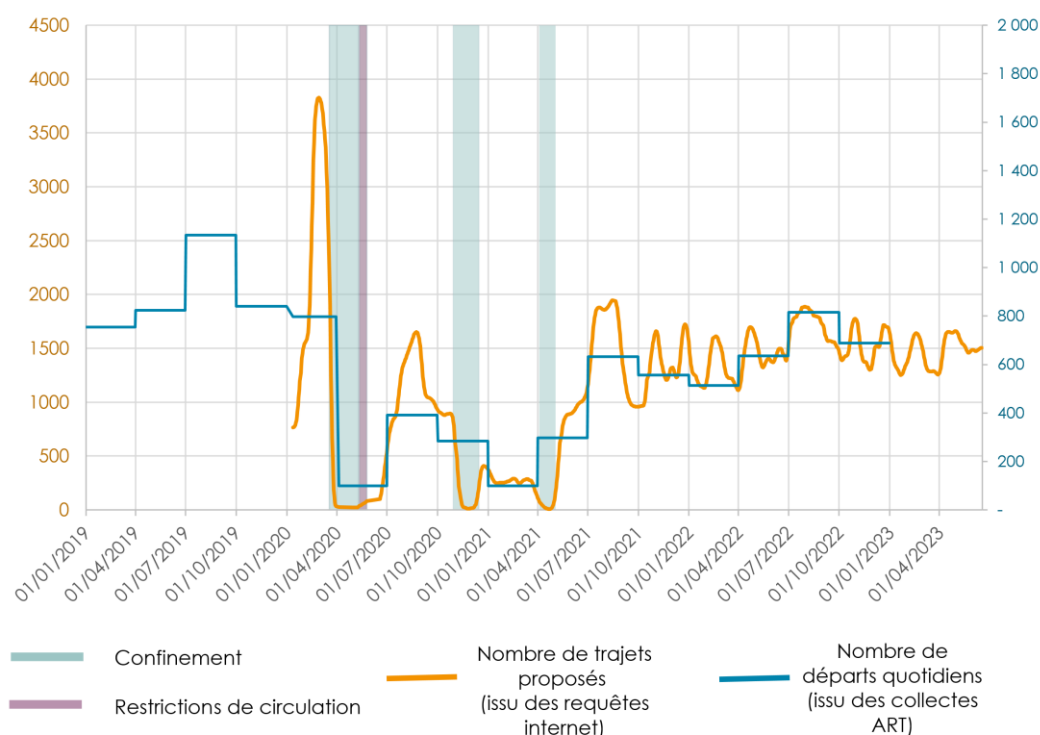
³ Des corrections post-publication pourraient être apportées à la base de données.

⁴ « Règles de diffusion pour les informations statistiques » accessibles au lien suivant : <https://www.insee.fr/fr/information/1300624>

1. LE MARCHÉ DU TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS LIBREMENT ORGANISÉ : LA REPRISE CONSTATÉE AU SECOND SEMESTRE 2021 S'ACCENTUE EN 2022 PERMETTANT À L'ACTIVITÉ DE RETROUVER SON NIVEAU DE 2018

Trois ans après le début de la crise sanitaire, la reprise d'activité amorcée au second semestre 2021 s'est accentuée au cours de l'année 2022. Ainsi, près de 80 % des départs quotidiens de 2019 ont été assurés en 2022, et jusqu'à 82 % pour le second semestre. Par ailleurs, l'Autorité constate une très forte augmentation du nombre de déclarations de SLO de 100 km ou moins en 2022, indiquant un important repositionnement de l'offre.

Figure 1 - Nombre quotidien de trajets proposés sur un panel de 70 liaisons⁵ et nombre de départs quotidiens (données issues de la collecte ART)



Sources : ART, suivi des données d'offres accessibles sur internet

1.1. Les niveaux d'offre et de fréquentation retrouvent respectivement ceux observés en 2017 et 2018

Bien qu'en augmentation de 77 % sur un an, le trafic en autocars.km peine à retrouver, en 2022, son niveau d'avant crise. La timide reprise de l'offre permet tout juste de retrouver le niveau d'activité de 2017. La reprise plus dynamique de la demande permet d'atteindre un niveau de fréquentation équivalent à celui de 2018.

1.1.1. Bien qu'en augmentation de 77 % sur un an, le trafic en autocars.km peine à retrouver son niveau d'avant-crise

Le nombre de départs quotidiens des cars SLO augmente de 25 % au deuxième semestre 2022 par rapport à la même période de 2021. 644 départs quotidiens sont observés en 2022, contre moins de 400 en moyenne en 2021⁶ (voir Figure 2).

Cette reprise permet de retrouver 78 % de l'activité de 2019, un niveau comparable à celui de 2017.

⁵ Moyenne hebdomadaire du nombre de voyages quotidiens proposés à la vente trois jours avant le départ.

⁶ Le nombre de départs quotidiens est corrigé du nombre de jours d'exploitation effective, soit 340 jours en 2021.

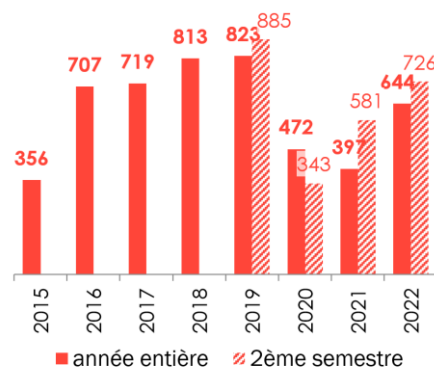
En 2022, FlixBus et BlaBlaCar opèrent 99 % des départs. FlixBus, qui opère plus des deux tiers des départs, poursuit sa progression, tandis que BlaBlaCar indique achever la rationalisation de son réseau suite au rachat de Ouibus en 2019 (voir Tableau 1).

Tableau 1 – Répartition des départs d'autocars SLO entre les opérateurs en 2019 à 2022

Part des départs opérés par	FlixBus	BlaBlaCar	Autres
En 2019 (Sans « Autres »)	57 % (59 %)	40 % (41 %)	3 % (0 %)
En 2021 (Sans « Autres »)	60 % (63 %)	35 % (37 %)	5 % (0 %)
En 2022 (Sans « Autres »)	69 % (70 %)	30 % (30 %)	1 % (0 %)

Source ART

Figure 2 - Nombre de départs quotidiens*

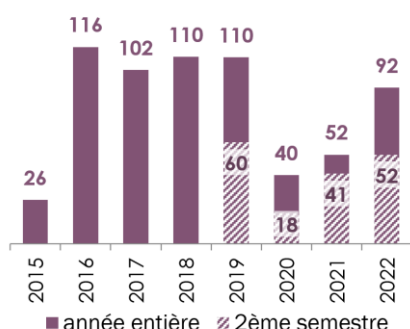


Source : ART

* corrigé du nombre de jours d'exploitation effective, soit 340 jours en 2021 et 229 jours en 2020

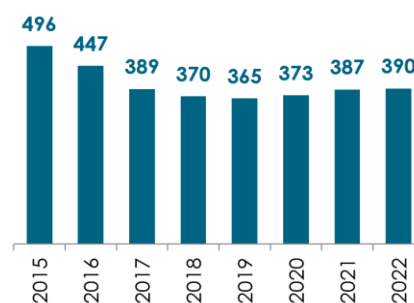
La fréquence des services, qui avait fortement régressé pendant la crise sanitaire, progresse en 2022, pour dépasser le niveau de 2019. Par liaison, la fréquence quotidienne s'établit à 3,1 trajets en moyenne, en hausse de 30 % sur un an et de 6 % par rapport à 2019. La part des liaisons qui ne sont pas opérées quotidiennement en 2022, en diminution sur un an, retrouve un niveau proche de celui de 2019. En effet, 65 % des liaisons enregistrent moins d'un aller-retour par jour en moyenne, contre 70 % en 2021 et 64 % en 2019. Les liaisons les plus cadencées (10 allers-retours ou plus par jour) représentent 2 % de l'offre en 2022, contre 1,1 % en 2021 et 1,6 % en 2019 (Annexes 2.3 et 2.4).

Figure 3 – Distance parcourue par les autocars (millions d'autocars.km)



Source : ART

Figure 4 – Longueur moyenne des lignes (km)



Source : ART

La distance totale parcourue par les autocars en 2022 s'établit à 92 millions d'autocars.km (voir Figure 3), en hausse de 77 % sur un an (Annexe 2). À l'instar de l'offre de départs, la distance parcourue atteint un niveau proche de celui de 2017 et s'établit à 84 % de celle de 2019.

Comme en 2021, près de deux tiers (65 %) du trafic en autocars.km est assuré par FlixBus contre un peu plus d'un tiers (35 %) pour BlaBlaCar. Les opérateurs régionaux opèrent seulement 0,2 % du nombre d'autocars.km (Annexe 2).

En 2022, la longueur moyenne des lignes s'établit à 390 km, reste stable sur un an, et est comparable à celle de 2017.

1.1.2. En 2022, la timide reprise de l'offre ne permet pas de retrouver le niveau antérieur à la crise

En 2022, l'offre de services librement organisés peine à retrouver le niveau atteint en 2017.

En 2022, les autocars SLO ont desservi 192 unités urbaines⁷ au total. Grâce à la poursuite de la reprise observée au cours de la deuxième moitié de 2021, le nombre d'unités urbaines desservies en 2022 est en progression de 18 % sur l'ensemble de l'année. L'offre de dessertes peine toutefois à retrouver son niveau d'avant-crise et s'établit à seulement 82 % de celle de 2019.

En 2022, FlixBus ne dessert plus que 74 % de ces 192 unités urbaines, contre 83 % en 2021. BlaBlaCar en revanche voit son taux de couverture augmenter de cinq points pour atteindre 68 % en 2022, contre 63 % en 2021. Ces constats s'expliquent par la reprise plus tardive de BlaBlaCar que celle de FlixBus en 2021.

Les opérateurs régionaux, quant à eux, ont desservi 20 unités urbaines en 2022, soit 10 % de l'offre totale, une part stable depuis 2019.

En 2022, 71 % des unités urbaines sont desservies toute l'année, un taux comparable à celui observé avant la crise sanitaire (68 % et 71 % en 2019 et 2018, respectivement), après un niveau très bas en 2020 (47 %). 52 unités urbaines sont desservies sans interruption depuis 2015, soit 13 de moins par rapport à 2019. Elles constituent le socle des dessertes permanentes.

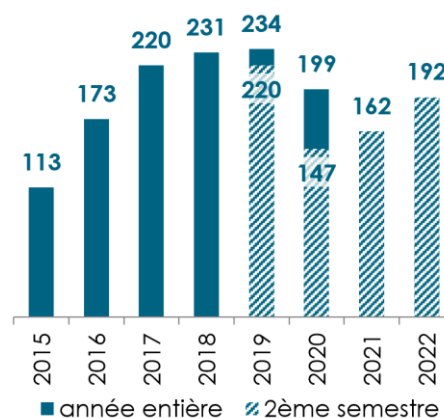
La part de la population française résidant dans une commune disposant d'au moins un point d'arrêt desservi par un service librement organisé est de 22 % en 2022, contre 21 % en 2021.

En outre, 52 % de la population métropolitaine dispose d'un point d'arrêt à moins de 10 km de son domicile (79 % en Île-de-France et 47 % dans les autres régions), en progression de 2 points par rapport à 2021. Dans 19 départements métropolitains hors Corse (contre 22 en 2021 et 16 en 2019), la part de la population résidant dans une commune à moins de 10 km d'un arrêt SLO reste inférieure à 20 %. Parmi ces derniers, 7 départements (7 en 2021 et 6 en 2019) ne disposent d'aucun arrêt desservi par les autocars SLO (Annexe 3).

En 2022, les opérateurs SLO ont commercialisé 1 291 liaisons pour relier ces 192 unités urbaines.

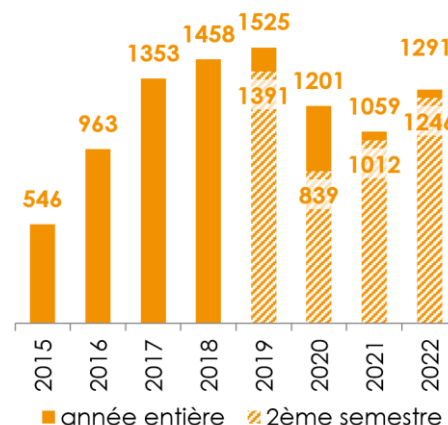
En écho avec l'offre d'unités urbaines desservies, une poursuite de la reprise de l'offre de liaisons est constatée sur l'année, avec une hausse sur un an de 23 % pour tout le deuxième semestre (voir Figure 6). Toutefois, l'offre de liaisons reste 15 % sous le niveau atteint en 2019.

Figure 5 -
Nombre d'unités urbaines desservies



Source : ART

Figure 6 - Nombre de liaisons commercialisées



Source : ART

⁷ Depuis l'édition 2022 de ce rapport, la mesure de l'offre en termes de dessertes est basée sur les unités urbaines, dont la définition et la composition sont celles de l'INSEE (voir définitions). Par conséquent, les liaisons sont celles qui relient deux unités urbaines.

Le maillage de la desserte augmente sur un an pour atteindre 6,7 liaisons par unité urbaine desservie, dépassant le pic à 6,5 de 2019. Signe d'un retour progressif à la normale, la majorité (68 %) des liaisons sont commercialisées sur l'ensemble de l'année, dépassant les niveaux observés avant la crise (57 % en 2019).

En 2022, le taux de couverture du réseau par les opérateurs retrouve son niveau de 2019. FlixBus a exploité 76 % de l'offre globale de liaisons pendant au moins un trimestre (86 % en 2021, en étant le seul opérateur actif au premier semestre, et 78 % en 2019). BlaBlaCar, quant à lui, a proposé 52 % des liaisons cette année, soit 10 points de plus qu'en 2019.

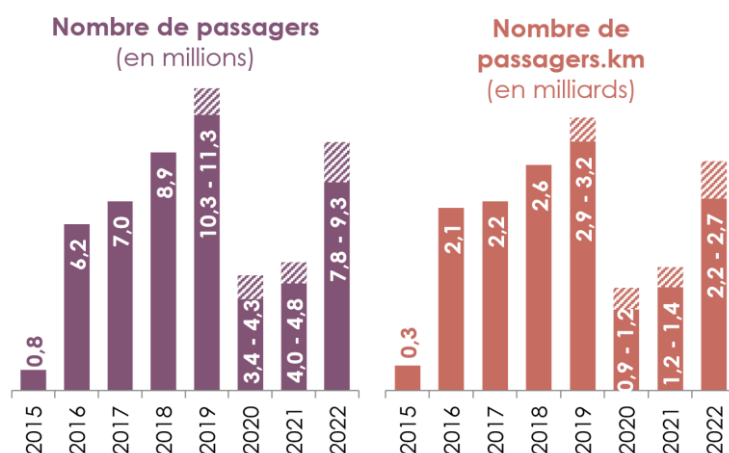
Les opérateurs régionaux ont opéré 23 liaisons, soit 1,8 % de l'offre. Les résultats complémentaires de l'offre de liaisons sont à retrouver en Annexe 7.

1.1.3. En 2022, la reprise plus dynamique de la demande permet d'atteindre un niveau équivalent à celui de 2018

Entre 7,8 et 9,3 millions de passagers ont emprunté les cars SLO en 2022 sur des liaisons domestiques, soit une hausse de plus de 90 % sur un an (Figure 7), permettant à la fréquentation de retrouver son niveau de 2018.

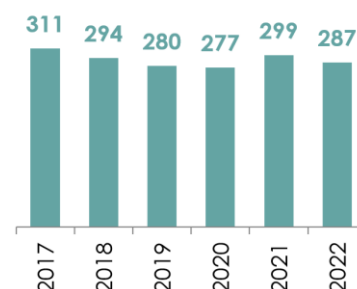
La fréquentation quotidienne sur le réseau SLO est comprise entre 21 300 et 25 500 passagers, en hausse de 82 % sur un an. Les trajets effectués par les voyageurs sont en moyenne plus courts en 2022 qu'en 2021 (voir Figure 8). La distance totale parcourue par les passagers s'établit entre 2,2 et 2,7 milliards de passagers.km, soit au moins 83 % de plus sur un an mais un niveau toujours en-deçà d'au moins 15 % par rapport à celui atteint en 2019.

Figure 7 - Fréquentation des SLO en passagers et passagers.km



Source : ART

Figure 8 - Distance moyenne des trajets effectués par les passagers



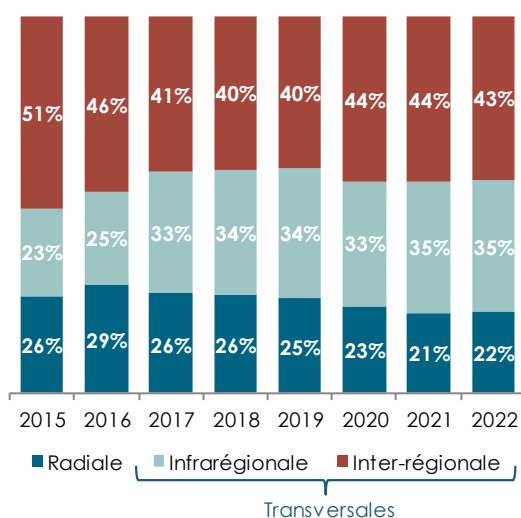
Source : ART

La part des liaisons radiales (en provenance ou à destination de l'unité urbaine de Paris) se stabilise, sans retrouver le niveau de 2019. Elle représente 22 % de l'offre de départs en 2022 (Figure 9). La structure de la fréquentation ne retrouve pas non plus son niveau de 2019 (Figure 10).

La fréquentation internationale progresse, sur un an, plus fortement que la composante domestique, et dépasse de 20 % le niveau de 2019. Les lignes internationales, avec ou sans cabotage⁸ en France, ont également enregistré une hausse de la fréquentation de près de 150 % sur un an (contre une hausse de 84 % de la fréquentation pour les liaisons domestiques), pour atteindre au moins 6,5 millions de passagers (Tableau 2), soit un niveau supérieur de 12 % à celui de 2019.

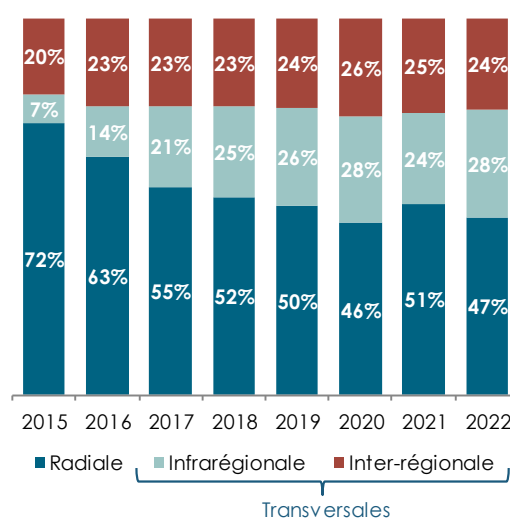
⁸ Une ligne internationale est dite en cabotage dès lors qu'elle contient au moins une liaison domestique.

Figure 9 - Structure de l'offre de départs selon le type de liaison



Source ART

Figure 10 - Structure de la fréquentation (en passagers) selon le type de liaison



Source ART

Tableau 2 – Fréquentation domestique et internationale 2019-2022 des opérateurs SLO

Fréquentation en millions de passagers transportés sur...	2022	2019	Part de la fréquentation 2022	Part de la fréquentation 2019
...liaisons domestiques (d)	[5,3 ; 6,3]	[7,9 ; 8,6]	44 %	57 %
...liaisons de cabotage (c)	[2,2 ; 2,8]	[2,5 ; 2,7]	19 %	17 %
Total de la fréquentation SLO sur périmètre domestique (d+c)	[7,8 ; 9,3]	[10,3 ; 11,3]	63 %	74 %
...liaisons internationales* (i)	[4,3 ; 5,2]	[3,7 ; 4,1]	37 %	26 %
Total de la fréquentation SLO* (d+c+i)	[12,0 ; 14,0]	[14 ; 15,4]	100 %	100 %
dont fréquentation sur lignes internationales (c+i)	[6,5 ; 8,0]	[6,2 ; 6,8]	56 %	44 %

Note : La somme des composantes peut ne pas être égale au total en raison des écarts d'arrondis. Les parts de la fréquentation sont calculées comme la moyenne des taux calculés avec la fourchette basse et la fourchette haute.

* La fréquentation sur les lignes internationales est évaluée sur le périmètre exclusif des opérateurs SLO ayant une activité internationale en 2022 et en 2019 et au moins une liaison domestique, à savoir BlaBlaCar et FlixBus en 2022 accompagnés par Eurolines/Isilines et Ouibus en 2019.

Source : ART

Sur l'ensemble du périmètre des liaisons SLO opérées au départ ou à l'arrivée en France par les opérateurs nationaux, ce sont entre 12 et 14 millions de passagers qui ont été transportés en 2022 (environ 89 % du niveau de 2019). Depuis l'ouverture du marché en août 2015, plus de 47 millions de voyageurs ont été transportés par les autocars SLO sur les liaisons domestiques et en cabotage.

Malgré la relative similitude de la répartition entre les composantes domestique et internationale de la fréquentation totale en 2022 par rapport à celle des années précédentes, on peut noter une nette augmentation de la part des passagers internationaux (+ 12 points).

La fréquentation sur les lignes internationales se répartit comme suit :

- de 2,2 à 2,8 millions de passagers voyageant sur des liaisons domestiques en cabotage (contre 1,1 à 1,4 million en 2021 et 2,5 à 2,7 millions en 2019) ;
- de 4,3 à 5,2 millions de passagers voyageant sur des liaisons à origine et destination internationales (contre 1,5 à 2,0 million en 2021 et 3,7 à 4,1 millions en 2019).

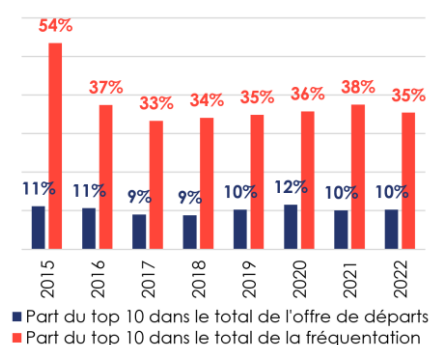
1.1.4. En 2022, les dix liaisons les plus fréquentées connaissent un recul relatif et retrouvent la même part qu'en 2019

En 2022, les dix liaisons les plus fréquentées ne représentent plus que 35 % des passagers transportés, soit une part identique à celle de 2019.

La liaison Grenoble – Lyon rejoint la liaison Lille – Paris en première place du classement avec une fréquentation entre 375 000 et 500 000 passagers, en hausse de 13 % par rapport à 2019 (voir Figure 12).

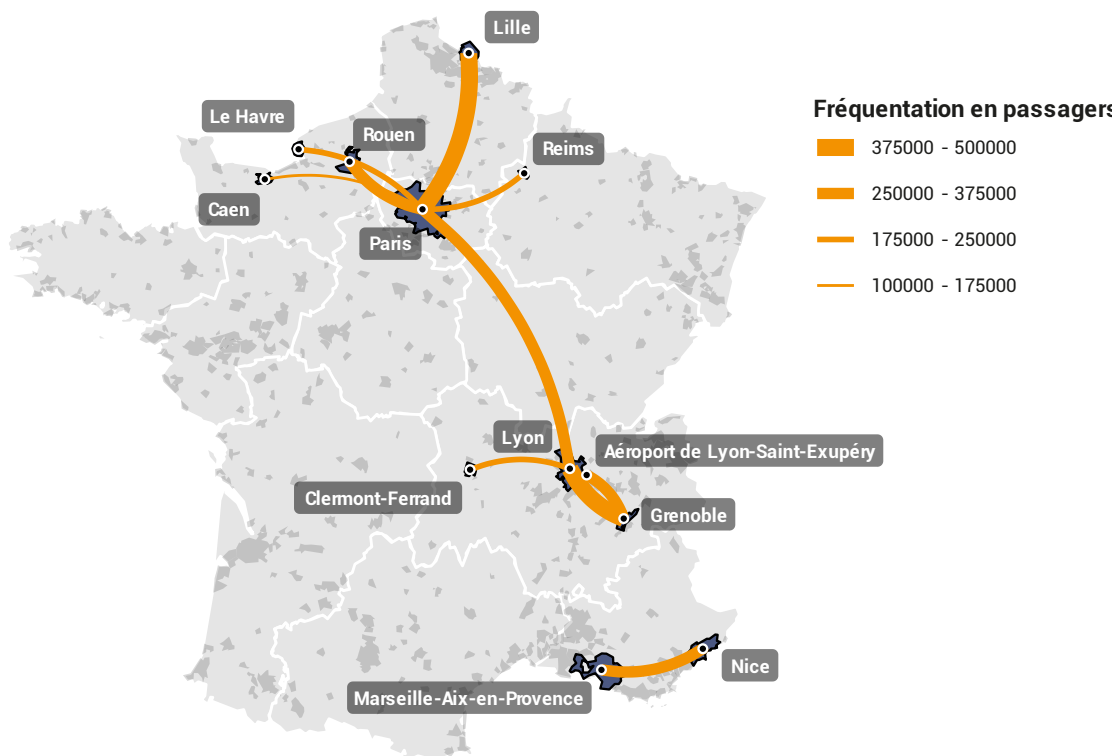
La liaison Lille – Paris conserve en 2022 la tête du classement, sans que sa fréquentation retrouve son niveau de 2019.

Figure 11 - Poids des dix liaisons les plus fréquentées dans l'offre et dans la demande



Source : ART

Figure 12 - Réseau 2022 des liaisons les plus fréquentées



Source : ART

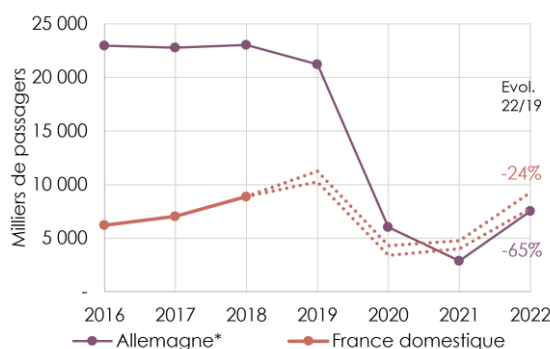
1.1.5. En 2022, la fréquentation sur le marché allemand ne parvient pas à se rapprocher du niveau atteint avant la crise sanitaire

En 2022, la fréquentation accélère sa progression en France et repart à la hausse en Allemagne. Ainsi, alors que le marché français retrouve 86 % de ses passagers.km de 2019, le marché allemand peine à rattraper son niveau d'avant-crise et ne retrouve que 45 % de ses passagers.km de 2019.

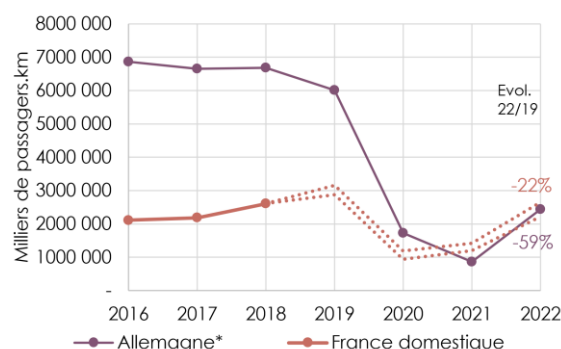
En 2019, le marché domestique français avait atteint un niveau comparable au marché domestique allemand, ce dernier accusant une baisse de fréquentation consécutive, d'une part, à la diminution de la TVA sur les billets de trains et, d'autre part, au recours à davantage de sous-traitants étrangers qui sont exclus des statistiques nationales⁹. En 2020, les deux marchés avaient été touchés de façon similaire par la crise sanitaire, avec 69 % de passagers.km domestiques en moins en Allemagne et 66 % de moins en France. En 2021, la fréquentation était repartie à la hausse en France, alors qu'elle continuait de chuter en Allemagne, notamment en raison d'une situation et de restrictions différentes. Le marché domestique français atteint ainsi, en 2022, un niveau de fréquentation équivalent à celui du marché allemand.

Figure 13 – Comparaison des marchés français et allemand

Fréquentation en milliers de passagers



Fréquentation en milliers de passagers.km



N.B. : uniquement opérateurs nationaux pour les données allemandes

Sources: ART, Federal Statistical Office of Germany

1.2. Les liaisons de 100 km ou moins, qui avaient particulièrement pâti de la réduction d'activité des aéroports pendant la crise sanitaire, enregistrent une nette reprise en 2022

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

Après une chute du nombre de déclarations en 2020 due à la crise sanitaire (- 33 % par rapport à 2019) et une année 2021 marquée par une augmentation du nombre de déclarations frappées de caducité¹⁰ (+ 46 % par rapport à 2020), l'année 2022 se distingue par une très forte augmentation du

⁹ « Autocars interurbains en Allemagne : pour FlixBus, le temps des interrogations », TI&M n°521 (mai-juin 2020)

¹⁰ Un service routier librement organisé de 100 km ou moins déclaré est dit caduque lorsque celui-ci n'a pas été exploité pendant une durée supérieure ou égale à un an (l'article R. 3111-42 du Code des transports). Conformément à l'article L. 3111-18 du même code, « tout service assurant une liaison dont deux arrêts sont distants de 100 kilomètres ou moins fait l'objet d'une déclaration auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, préalablement à son ouverture [...] ».

nombre de déclarations (+ 75 % par rapport à 2019) et du nombre de nouvelles dessertes par des liaisons de 100 km ou moins.

Un important renouvellement des dessertes est à l'œuvre sur ce segment du marché puisque 44 unités urbaines desservies en 2019 ne le sont plus en 2022, et 41 unités urbaines qui n'étaient pas desservies en 2019 le sont en 2022.

En 2022, l'offre en nombre de liaisons de 100 km ou moins retrouve son niveau de 2019

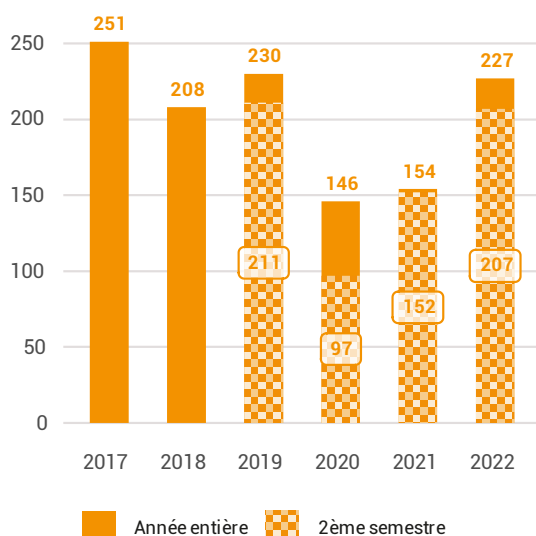
Après deux années marquées par la crise liée à la Covid-19 et les différentes mesures sanitaires, l'offre de liaisons de 100 km ou moins retrouve son niveau de 2019, avec 227 liaisons différentes en 2022 contre 230 en 2019. La distance moyenne parcourue par les passagers des SLO de 100 km ou moins passe de 73 km en 2021 à 78 km en 2022.

Le réseau des liaisons de 100 km ou moins est plus étendu que celui du marché dans sa globalité.

En effet, sur ce segment du marché, les 227 liaisons commercialisées au moins un trimestre en 2022 (154 en 2021 et 230 en 2019), soit 18 % de l'offre globale, desservent 162 unités urbaines (126 en 2021 et 165 en 2019), soit 84 % du total des unités urbaines desservies par des SLO (Figure 15).

Parmi les aéroports desservis, l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry, situé dans la commune de Colombier-Saugnieu, reste l'aéroport à partir duquel les passagers peuvent se rendre sans correspondance vers le plus grand nombre d'unités urbaines en utilisant des liaisons de 100 km ou moins. Ces liaisons sont en effet au nombre de quatre en 2022 (comme en 2021), contre sept en 2019 et seize en 2018.

Figure 14 - Évolution du nombre de liaisons commercialisées de 100 km ou moins



Source : ART

Figure 15 - Évolution du nombre d'unités urbaines desservies par des liaisons de 100 km ou moins



Source : ART

La fréquentation des liaisons de 100 km ou moins ne retrouve pas son niveau de 2019, pénalisée par la reprise timide de l'activité des aéroports

En 2022, la fréquentation totale sur les seules liaisons de 100 km ou moins est comprise entre 475 000 et 775 000 passagers, atteignant au plus 85 % de celle de 2019.

Le niveau d'activité des aéroports français, avec 1 227 milliers de vols en 2022, soit seulement 79 % de son niveau de 2019, explique la timidité de la reprise du segment des liaisons de 100 km ou moins (Figure 17).

En effet, alors que 67 % des passagers des SLO de moins de 100 km avaient transité par un aéroport en 2019, ils n'étaient que 48 % en 2022 (Figure 18).

Le segment des liaisons de 100 km ou moins est plus rémunérateur que l'ensemble du marché.

En 2022, la fréquentation des liaisons de 100 km ou moins représente 2,2 % de la demande totale de SLO, contre 2,7 % en 2019. Elle a généré un peu plus de 5 % des recettes totales, contre 6,5 % en 2019.

Figure 16 – Réseau 2022 des unités urbaines desservies vers et à partir de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry (liaisons de 100 km ou moins)



Part de la fréquentation en % de passagers — 25 — 50 — 75

Source : ART

La liaison entre l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry et l'unité urbaine de Grenoble reste la plus fréquentée en 2022, et ce depuis 2017.

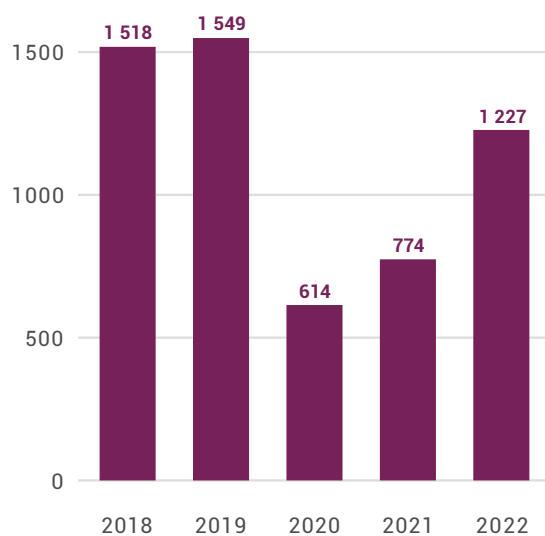
La seconde liaison la plus fréquentée est celle reliant Nancy à la gare de Lorraine TGV à Louvigny, comme en 2021. Enfin, la liaison entre Paris et le parc Astérix à Plailly, qui avait fait son entrée dans les cinq liaisons les plus fréquentées en 2021, disparaît du classement au profit de la liaison reliant Rennes au Mont-Saint-Michel, qui y figure pour la première fois (Figure 19 et Figure 20).

Après deux années de crise sanitaire, le nombre de déclarations en forte augmentation traduit une restructuration de l'offre des opérateurs SLO

L'exploitation de services de transport par autocar librement organisés sur les liaisons de 100 kilomètres ou moins est soumise à une déclaration préalable de l'opérateur et peut, à la demande d'une AOM et sous réserve d'un avis conforme de l'Autorité, faire l'objet d'une interdiction ou d'une limitation.

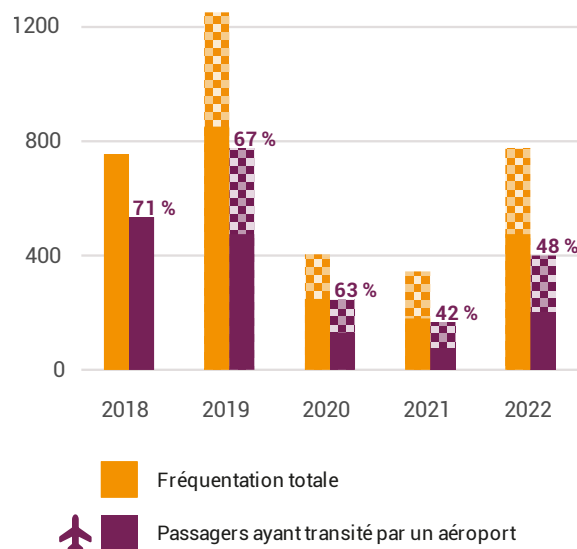
Au 31 décembre 2022, le nombre total de déclarations de liaisons publiées par l'Autorité s'élevait ainsi à 1 584, contre 1 218 au 31 décembre 2021. Le nombre de déclarations publiées est en forte augmentation par rapport à 2021 (+ 30 %), tout comme le nombre de déclarations susceptibles de disposer de droits actifs, qui dépasse largement son niveau de 2019 (640 contre 554) alors qu'il était en baisse en 2021.

Figure 17 - Nombre de vols annuels (en milliers) dans les aéroports français entre 2019 et 2022



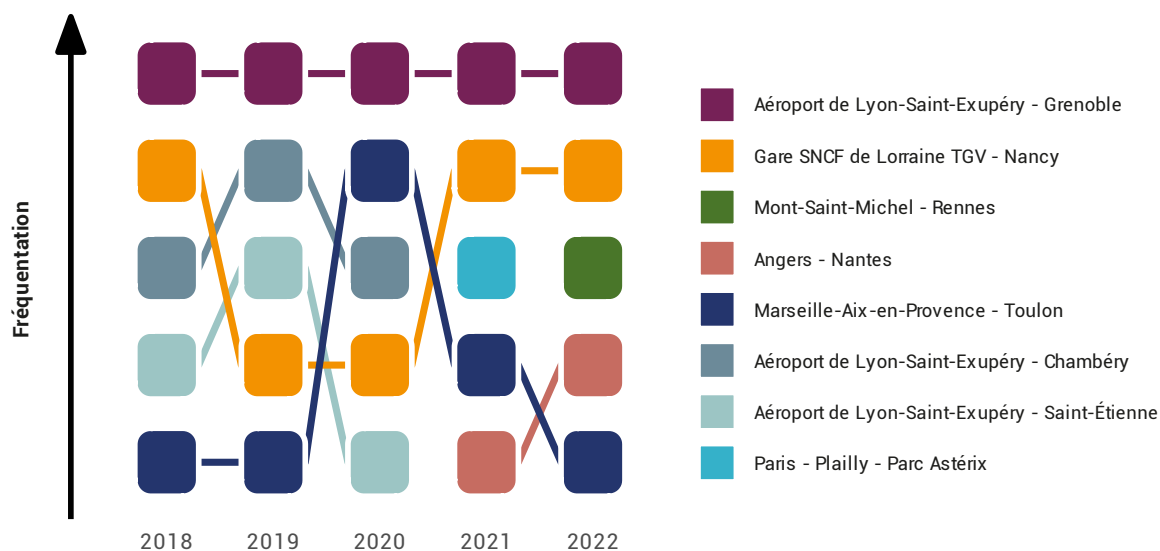
Source : Eurostat

Figure 18 - Nombre de passagers (en milliers) sur les liaisons de 100 km ou moins entre 2018 et 2022



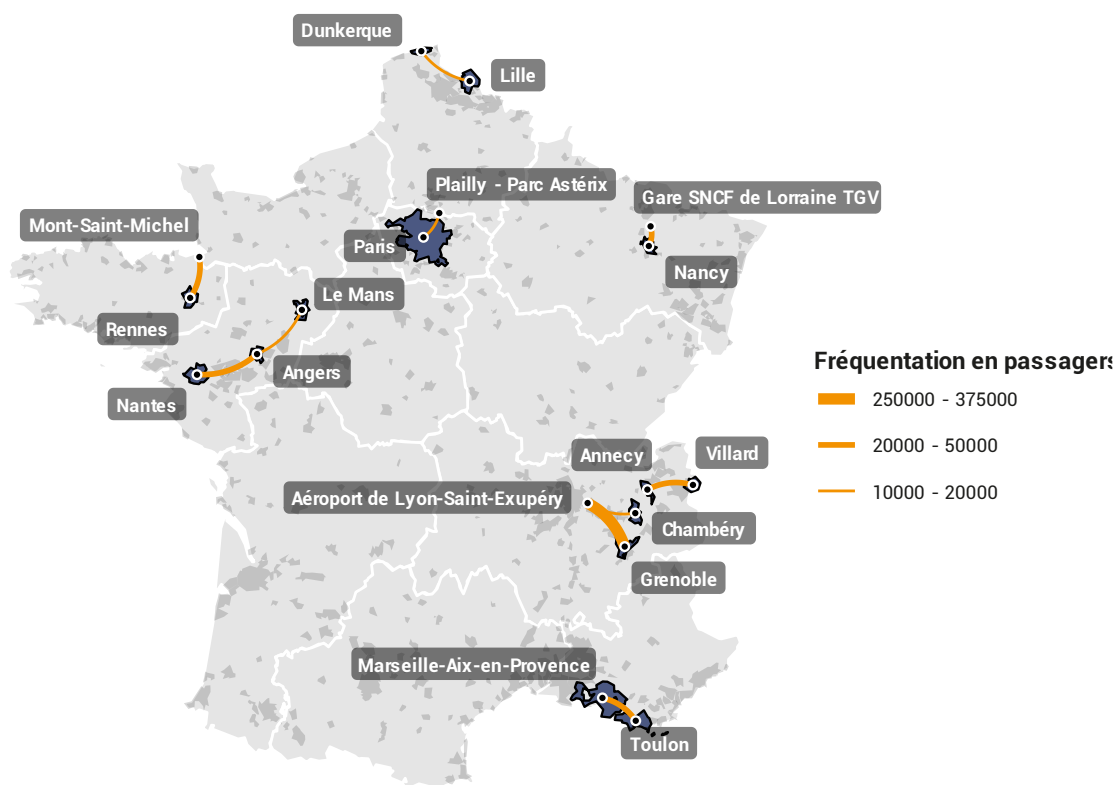
Source : ART

Figure 19 - Classement des 5 liaisons de 100 km ou moins entre unités urbaines les plus fréquentées entre 2018 et 2022



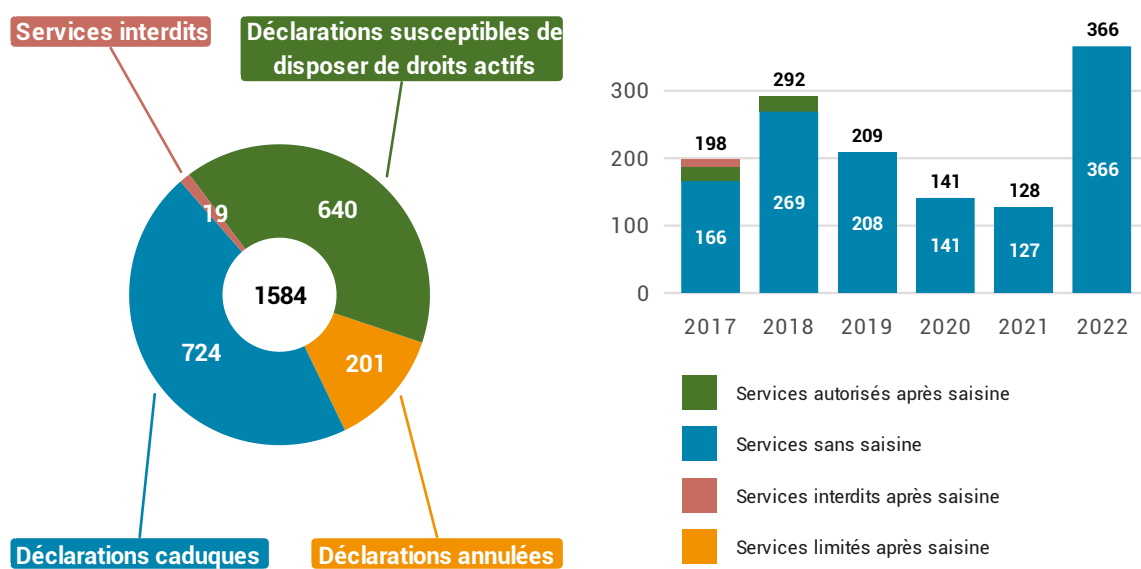
Source : ART

Figure 20 – Carte des 10 liaisons de 100 km ou moins les plus fréquentées en 2022



Source : ART

Figure 21 – Bilan des déclarations au 31 décembre 2022



Source ART

Source ART

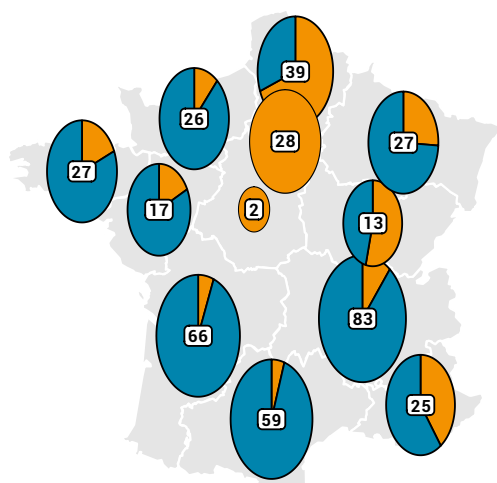
Cette dynamique souligne un rattrapage de l'activité. Néanmoins, les effets de la crise se font encore sentir : 214 déclarations ont été frappées de caducité en 2022.

En 2022, 366 services librement organisés sur des liaisons de 100 km ou moins ont été déclarés auprès de l'Autorité, soit près de 3 fois plus qu'en 2021 et le chiffre le plus élevé depuis 2015. Ces déclarations ont concerné 212 liaisons, dont 121 n'avaient encore jamais été déclarées. Aucune de ces déclarations n'a fait l'objet de saisine¹¹ (Figure 21).

Toutes les régions métropolitaines, la Réunion et, pour la première fois, la Corse, sont concernées par des déclarations enregistrées en 2022. 312 des 366 services déclarés en 2022 assurent des liaisons infrarégionales, soit 85 %. Cette dynamique du maillage territorial des régions était déjà observée en 2021 et se poursuit en 2022 de manière soutenue.

Par ailleurs, 35 déclarations, soit 10 % du total, concernaient des liaisons assurant la desserte d'un aéroport. Cette part représentait 27 % en 2021 et 30 % en 2020 et 2019. Si la part de ces déclarations dans le total est en diminution, le nombre de déclarations de services assurant la desserte d'un aéroport et susceptibles de disposer de droits actifs au 31 décembre 2022 est de 101.

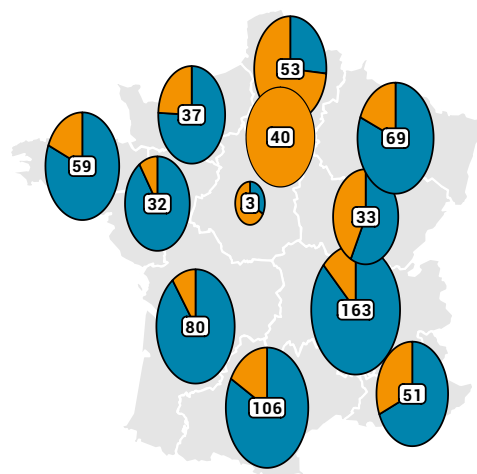
Figure 22 – Répartition régionale des déclarations publiées en 2022



■ Infrarégionale ■ Interrégionale

Source ART

Figure 23 – Répartition régionale des services disposant de droits de commercialisation actifs au 31 décembre 2022



■ Infrarégionale ■ Interrégionale

Source ART

1.3. Le taux de retard reste élevé et ne retrouve pas son niveau de 2019

1 898 trajets ont été annulés en 2022, contre 998 en 2021, hors déprogrammations anticipées. Rapporté au nombre total de trajets programmés en 2022 (environ 237 000), le taux d'annulation atteint 0,8 % sur l'année 2022. Comme en 2019 et à la différence des années de crise sanitaire, les lignes internationales sont plus concernées par la suppression de services, avec un taux d'annulation de 1,1 % contre 0,6 % pour les lignes domestiques (Figure 25).

¹¹ Une autorité organisatrice de transport (AOT) peut saisir l'Autorité de régulation des transports (anciennement Arafer) afin de limiter ou d'interdire une liaison par autocar de 100 km ou moins qui porterait une atteinte substantielle à l'équilibre économique d'un service régulier de transport conventionné, ferroviaire (TER, trains d'équilibre du territoire) ou routier.

En 2022, le taux de ponctualité des autocars SLO reste au niveau de 2021¹². Sur plus de 235 000 autocars ayant effectivement circulé, 20,4 % sont arrivés à leur terminus avec un retard de 15 minutes ou plus. Ces deux dernières années enregistrent le taux de retards le plus élevé observé depuis le début du suivi.

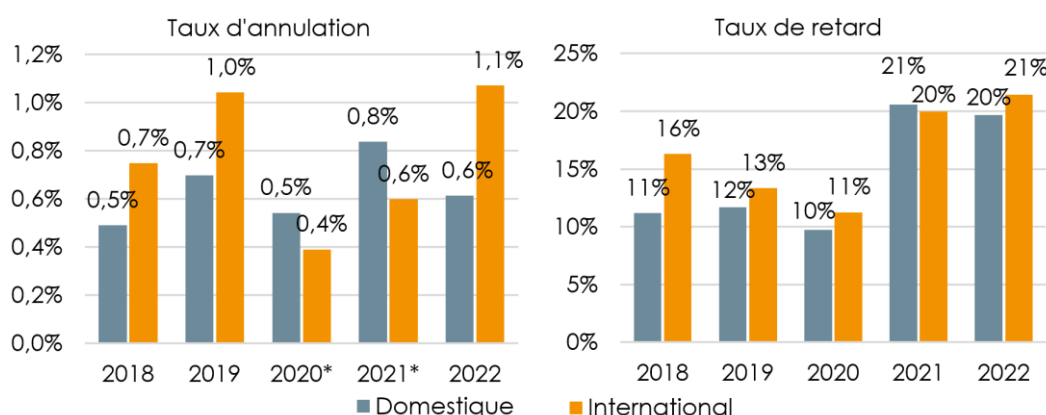
Comme pour les taux d'annulation, les retards concernent davantage les lignes internationales (21,4 % des autocars ayant effectivement circulé, contre 19,7 % pour les lignes domestiques).

Figure 24 – Taux de retard trimestriel



Source ART

Figure 25 – Taux d'annulation et de retard des lignes domestiques et internationales



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

Source ART

1.4. Les résultats économiques, sociaux et environnementaux du marché reflètent la poursuite en 2022 de la reprise engagée au second semestre 2021

1.4.1. À la faveur du dynamisme de la demande et de la timidité de la reprise de l'offre, le taux d'occupation subit un net accroissement

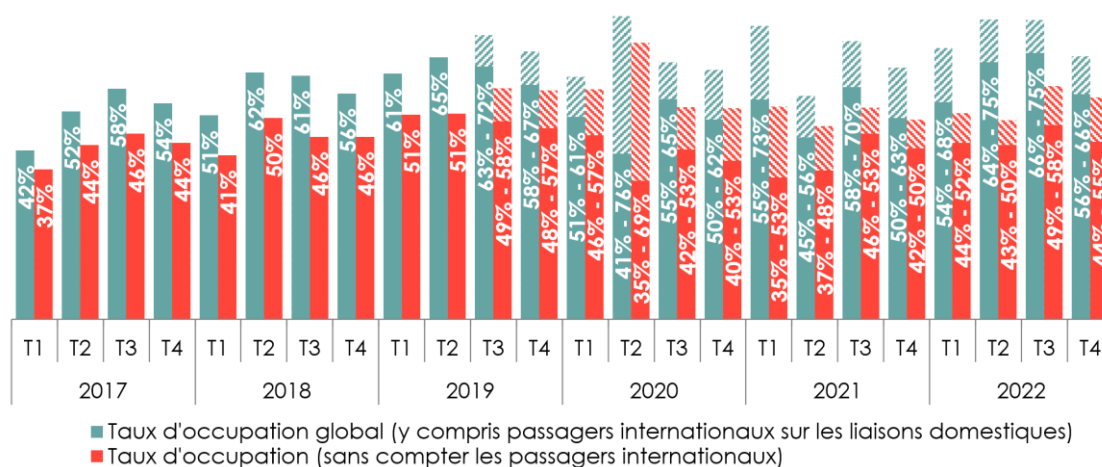
La timidité de la reprise de l'offre, qui peine à retrouver son niveau de 2017, associée au dynamisme de la demande, propulse le taux d'occupation à un niveau supérieur à celui atteint avant la crise.

Le taux d'occupation global se situe entre 61 % et 71 % en moyenne en 2022, contre 54 % à 66 % un an plus tôt. Pour rappel, les valeurs moyennes en 2019 sont 62 % pour le premier semestre et entre 58 % et 70 % pour le deuxième semestre¹³ (Figure 26).

¹² La dégradation constatée à partir de 2021 provient en partie de l'hétérogénéité des données antérieures entre les opérateurs, qui minoraient les retards. Sources : Rapport annuel sur le marché du transport par autocar et sur les gares routières en France en 2020, ART, juin 2021 (p. 36) et Rapport annuel sur le marché du transport par autocar et sur les gares routières en France en 2021, ART, juillet 2022 (p. 20).

¹³ Pour rappel, la publication des indicateurs sous forme des fourchettes de valeurs ne s'applique qu'à partir du troisième trimestre de 2019 à la suite de l'apparition du duopole BlaBlaCar-FlixBus.

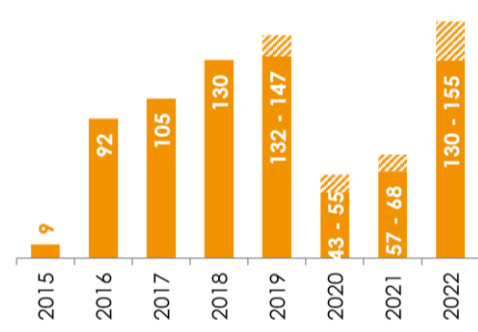
Figure 26 - Taux d'occupation moyen par autocar



Source ART

1.4.2. Le chiffre d'affaires progresse sur un an pour retrouver son niveau d'avant la crise sanitaire

Figure 27 – Chiffre d'affaires des SLO (en millions d'euros HT)



Source ART

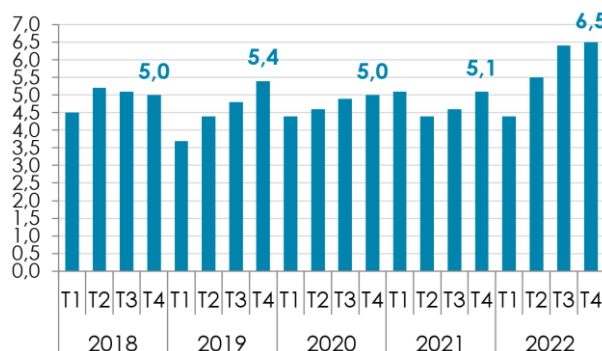
En 2022, le chiffre d'affaires des SLO augmente d'au moins 91 % sur un an, pour s'établir à un montant compris entre 130 et 155 millions d'euros, comparable à 2019.

Si la forte reprise de la demande explique une grande partie de l'évolution du chiffre d'affaires global sur un an, l'atteinte d'un niveau comparable à 2019 s'explique par la hausse de la recette kilométrique, qui bondit de 21 % en moyenne sur un an pour atteindre 5,8 € HT en moyenne en 2022, contre 4,8 € HT en 2021.

Interrogés, les opérateurs évoquent à la fois l'inflation des coûts de production et l'augmentation du taux de remplissage, pour expliquer la hausse de la recette (et donc des prix). Ils font notamment référence aux prix de l'énergie qui ont subi des hausses massives en 2022, mais aussi aux répercussions de l'inflation sur les salaires et sur les coûts de maintenance des véhicules. Toutefois, l'augmentation du taux de remplissage (voir Figure 26) a sans doute permis de limiter la hausse des coûts de production en limitant le nombre d'autocars supplémentaires mis en service.

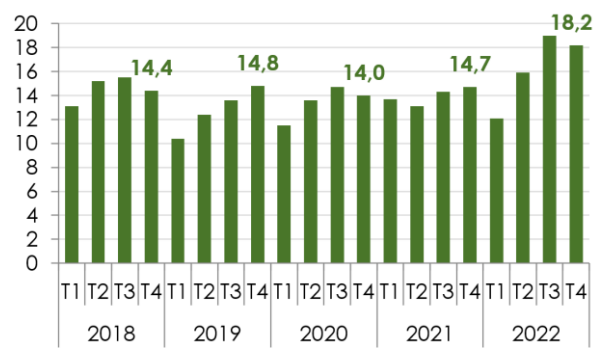
Enfin, les reports modaux depuis le train auxquels ont été conduits les voyageurs, dans le contexte de grèves consécutif au projet de réforme des retraites, ont permis aux opérateurs SLO qui pratiquent les stratégies de tarification dynamique liées au taux d'occupation de vendre des titres de transport à des prix plus élevés du fait d'un taux en hausse (cf. 1.4.1).

Figure 28 - Recette par passager aux 100 km
(en euros HT)



Source : ART

Figure 29 - Recette par passager
(en euros HT)



Source : ART

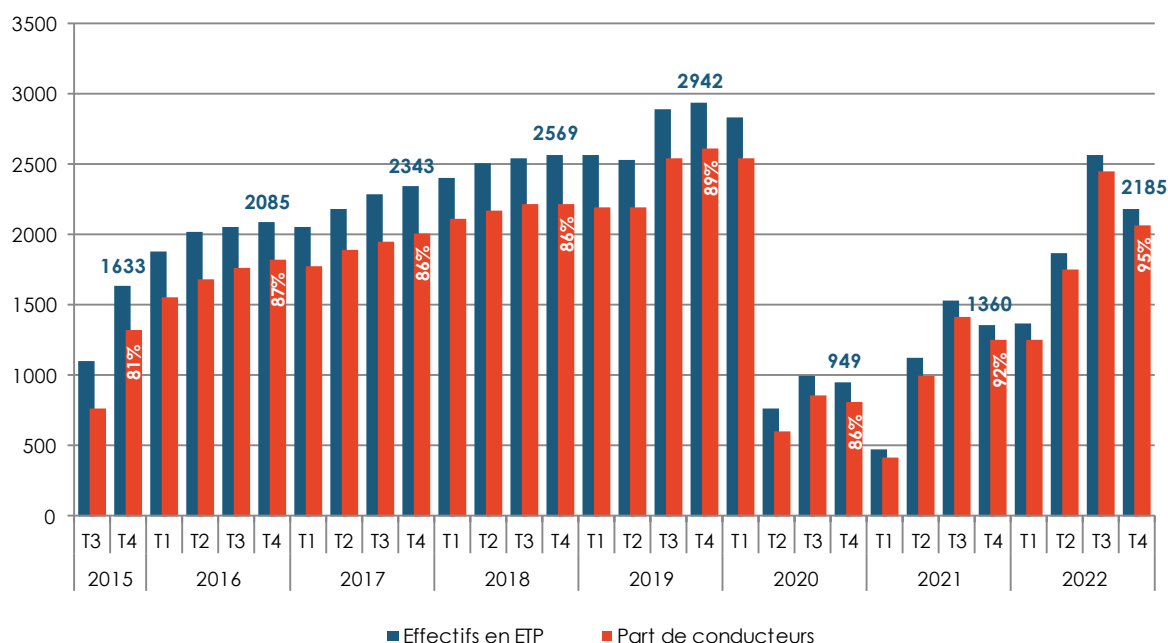
1.4.3. À fin 2022, le nombre d'ETP n'atteint toujours pas l'effectif de 2019

En 2022, on dénombre 128 entreprises partenaires des opérateurs SLO, dont 102 françaises (contre 115 en 2021).

Dans une année marquée par des difficultés de recrutement des conducteurs, le secteur des autocars SLO a employé 2 185 ETP au dernier trimestre 2022, en hausse de 825 ETP sur un an, mais toujours en recul de 26 % par rapport à 2019. La part des conducteurs est de 95 % à fin 2022 (Figure 30), en hausse par rapport à la situation antérieure à la crise.

La hausse des effectifs au troisième trimestre s'explique notamment par le renfort saisonnier nécessaire pour faire face à l'extension saisonnière des réseaux en été.

Figure 30 - Evolution des effectifs (ETP) employés
(dont conducteurs, emplois directs et en sous-traitance)



Source : ART

Le parc d'autocars utilisé par les services librement organisés est de 499 véhicules au quatrième trimestre 2022. Il était de 509 et 624 véhicules, respectivement, aux quatrièmes trimestres 2021 et 2019. Tous ces véhicules sont à la norme Euro VI, comme ils l'étaient déjà en 2020.

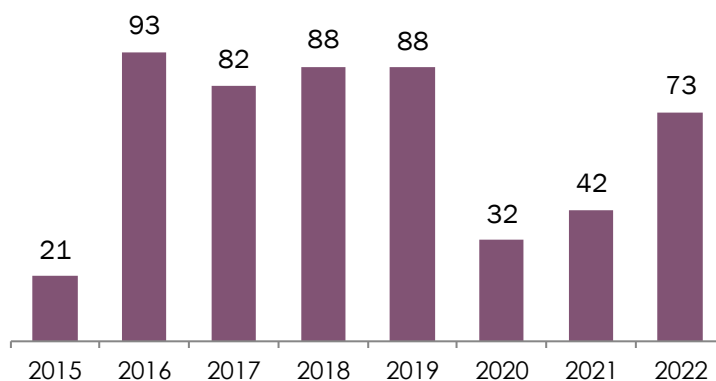
1.4.4. Les émissions globales générées par l'activité autocar en 2022 représentent 84 % du volume des émissions enregistré au cours de l'année 2019

Les émissions de CO₂ globales générées par l'activité autocars SLO ont fortement chuté en 2020 et 2021, du fait des mesures instaurées pour endiguer la crise sanitaire.

Dans une étude de 2016 « *Évaluation de l'impact environnemental du développement du transport autocar* »¹⁴, l'ADEME estime à 801 g/km le facteur d'émission du transport par autocar¹⁵. Multiplié par le nombre total de kilomètre parcourus, le facteur d'émission du transport par autocar permet d'estimer les émissions d'équivalent CO₂ totales par trimestre (Figure 31). En 2020, celles-ci ont diminué de 63 % par rapport à 2019, les périodes de confinement ayant engendré une diminution voire une cessation d'activité.

Du fait de la reprise de l'activité, les émissions de CO₂ ont augmenté de 30 % entre 2020 et 2021 et de 75 % entre 2021 et 2022. Ainsi, le niveau de CO₂ généré par l'activité autocar en 2022 représente 84 % du volume des émissions enregistré au cours de l'année 2019.

Figure 31 - Estimation des émissions annuelle de CO₂ des autocars SLO (en millions de kg CO₂)



Note méthodologique : le facteur d'émission considéré est celui retenu par l'ADEME dans son étude « Évaluation de l'impact environnemental du développement du transport par autocar » (2016), soit 801 gCO₂/km.

Sources : ART et ADEME

Hormis durant les deux années de crise sanitaire, les émissions de CO₂ sont relativement stables entre 2016 et 2022, la diminution de la distance parcourue par les autocars compensant la forte expansion de la fréquentation.

1.4.5. L'impact environnemental par kilomètre parcouru par passager retrouve son niveau de 2019, du fait d'un accroissement du taux d'occupation

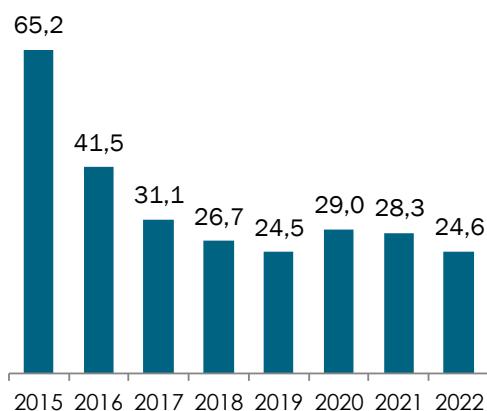
Les émissions de CO₂ globales rapportées à la fréquentation (en voyageur.km) montrent une diminution régulière des émissions par voyageur.km entre 2016 et 2022 (Figure 32). Cependant, durant les deux années de crise sanitaire, cet indicateur a subi un rebond notable du fait de la chute plus importante de la demande que de l'offre (respectivement en baisse d'au moins 67 % et de 63 % entre 2019 et 2021).

¹⁴ <https://bibliotheque.ademe.fr/mobilite-et-transport/1961-evaluation-de-l-impact-environnemental-du-developpement-du-transport-par-autocar.html>

¹⁵ soit la quantité d'équivalent CO₂ moyenne générée par kilomètre parcouru, en grammes. La notion d'équivalent CO₂ renvoie à la quantité des divers gaz émis exprimée en la quantité équivalente de dioxyde de carbone (définition [glossaire Eurostat](#)). Ce facteur résulte du produit entre la quantité moyenne de carburant consommé pour parcourir un kilomètre (0,252 L) et la quantité d'équivalent CO₂ émise par un litre de carburant (estimée à 3,17 kg selon l'[arrêté du 26 avril 2017 relatif à l'information sur la quantité de gaz à effet de serre émise à l'occasion d'une prestation de transport](#)).

En 2022, la timidité de la reprise de l'offre face au dynamisme de la demande (respectivement + 77 % et + 90 %) permet à l'indicateur de retrouver son niveau de 2019. Ce niveau reste comparable au niveau d'émission moyen par passager des trains TER (26,9 g équivalent CO₂ par voyageur.km en 2019¹⁶).

Figure 32 – Estimation annuelle des émissions de CO₂ des voyageurs SLO (en gCO₂ eq/voyageur.km)



Sources : ART et ADEME

Note méthodologique : pour les années 2019 à 2021, les fourchettes basses des voyageurs.km sur les liaisons domestiques et de cabotage sont considérées. Le facteur d'émission considéré est celui retenu par l'ADEME dans son étude « Évaluation de l'impact environnemental du développement du transport par autocar (2016) » soit 801 gCO₂/km.

¹⁶ Voir le rapport multimodal de l'Autorité <https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2022/12/rapport-multimodal-2022-pdf-final-2.pdf>

2. LA SITUATION CONCURRENTIELLE DU MARCHÉ DU TRANSPORT PAR AUTOCAR NE SEMBLE PAS AVOIR ÉTÉ IMPACTÉE PAR L'APPARITION DU DUOPOLE EN 2019

La concentration du marché en un duopole constitué des deux opérateurs nationaux FlixBus et BlaBlaCar en 2019 a pu faire craindre un effet négatif sur la concurrence.

Toutefois, la théorie économique admet qu'un duopole ne conduit pas nécessairement à un déficit de concurrence (voir encadré *infra*). Afin de s'assurer de l'exercice d'une concurrence effective sur le marché des autocars librement organisés, l'Autorité a engagé, en 2022, des travaux d'analyse de la situation concurrentielle.

Il ressort de ces analyses que la situation concurrentielle du marché du transport par autocar ne semble pas avoir subi les effets négatifs redoutés avec l'apparition du duopole en 2019.

Plus précisément, l'Autorité observe qu'en 2022, la situation concurrentielle du marché se stabilise au niveau constaté antérieurement à sa concentration (voir partie 2.1).

Par ailleurs, des travaux d'analyse statistique des données de marché de l'année 2021 dans les secteurs routier (autocars SLO) et ferroviaire (trains conventionnés et TAVG) ont confirmé que la longueur de la liaison influence significativement la recette kilométrique des SLO (voir partie 2.2).

Ces travaux confirment également que la concurrence intramodale est un facteur déterminant du prix. Ainsi, les liaisons commercialisées par les deux opérateurs nationaux ont une recette kilométrique plus faible que celle obtenue sur les liaisons opérées par un seul d'entre eux.

Un marché en situation de duopole ne conduit pas nécessairement à un déficit de concurrence.

D'après la théorie économique, une situation de duopole peut engendrer une moindre concurrence (duopole de Cournot¹⁷), voire faciliter des ententes illicites, conduisant à une perte de surplus collectif et à une perte de surplus des consommateurs.

Toutefois, les marchés en duopole ne sont pas nécessairement caractérisés par un déficit de concurrence.

En effet, tout d'abord, un duopole peut être contestable, c'est-à-dire permettre à de nouveaux acteurs d'entrer sur le marché pour contribuer à l'exercice d'une concurrence effective. Plus généralement, le modèle de duopole de Bertrand¹⁸ suggère que, sous certaines hypothèses, un oligopole peut s'apparenter à un marché concurrentiel. C'est le cas, notamment, dans les secteurs de la gestion de l'eau ou de la téléphonie.

Enfin, le marché du transport par autocar est en concurrence partielle avec d'autres modes de transports¹⁹. Or, la présence d'une ou plusieurs alternatives modales joue un rôle important dans la formation des prix²⁰.

¹⁷ Le duopole de Cournot est un modèle de concurrence dans lequel les entreprises sont en concurrence par rapport à leurs volumes de production. Elles décident de ces volumes indépendamment les unes des autres, et ce à un même instant.

¹⁸ Le duopole de Bertrand est un modèle de concurrence dans lequel deux ou plusieurs entreprises produisent un bien homogène et se font concurrence sur les prix. En théorie, cette concurrence sur les prix, à condition que les biens soient des substituts parfaits, aboutit à ce que les entreprises vendent leurs biens au coût marginal et ne dégagent aucune rente.

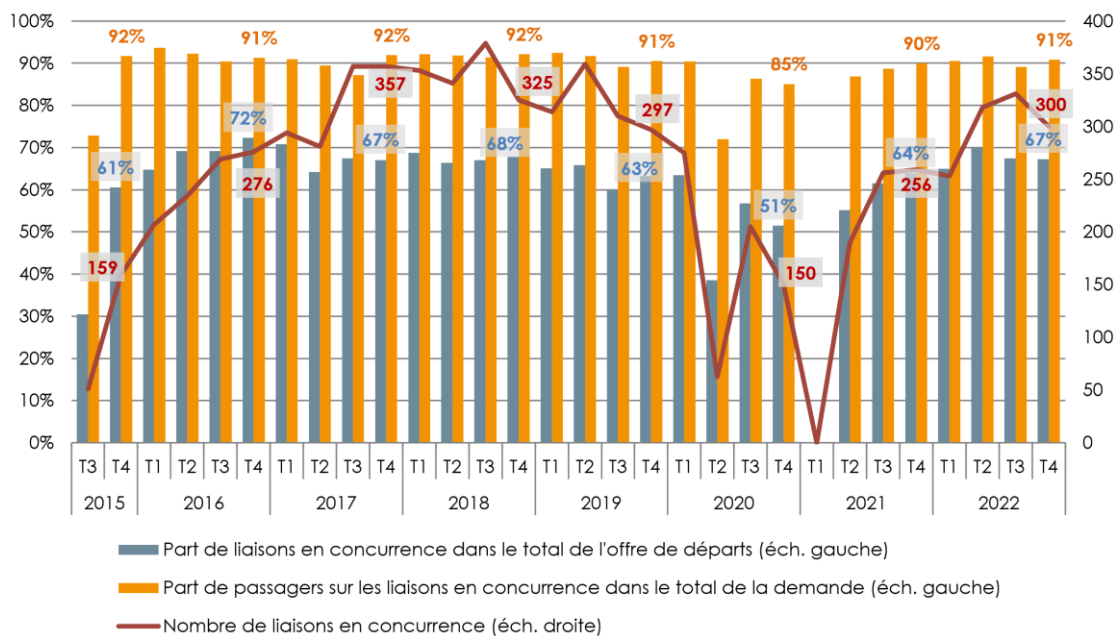
¹⁹ Voir l'enquête de l'Autorité [Enquête-2017-mobilite-des-voyageurs-en-autocar-slo-arafer-1](#), page 8.

²⁰ Par exemple, en Allemagne, le niveau des prix proposés aux usagers reste bas malgré la présence d'un unique opérateur national dans le secteur du transport routier de voyageurs.

2.1. En 2022, la situation concurrentielle observée sur le marché se stabilise au niveau constaté à l'apparition du duopole en 2019

Avec près de 90 % des voyageurs qui disposent d'une offre de transport alternative, la situation concurrentielle observée sur le marché se stabilise au niveau constaté à l'apparition du duopole en 2019.

Figure 33 - Poids des liaisons en concurrence dans l'offre et la demande



Source ART

2.1.1. Depuis l'ouverture du marché, à l'exception de la période de crise sanitaire, près de 90 % des passagers des autocars SLO disposent d'une offre de transport alternative

Après quatre trimestres très perturbés par la crise sanitaire, la part des liaisons en concurrence²¹, tant pour l'offre que pour la demande, est repartie à la hausse depuis le deuxième trimestre 2021. En 2022, la part des liaisons en concurrence est supérieure ou égale à celle de 2019 sur les quatre trimestres et les parts de fréquentation sont sensiblement identiques.

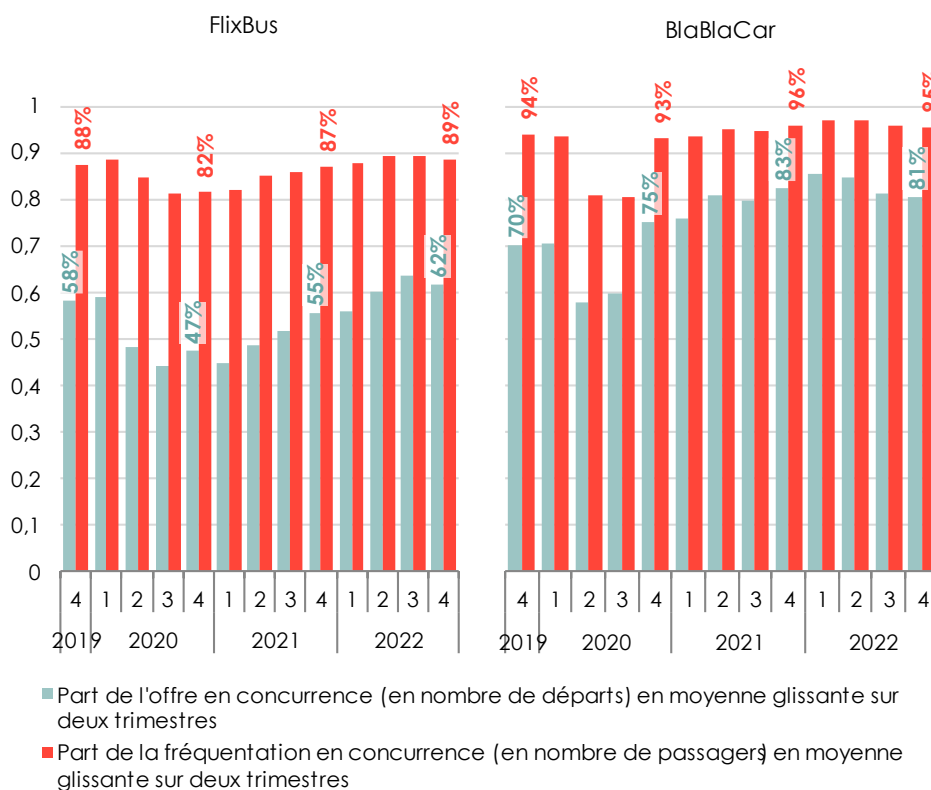
Les liaisons opérées par deux opérateurs à la fois représentent, à fin 2022, 67 % des départs (contre 64 % fin 2021) et 91 % des passagers transportés (contre 90 % à fin 2021).

2.1.2. Les parts de l'offre en concurrence chez les opérateurs nationaux marquent un rebond prononcé par rapport à leur niveau de 2019

Si les parts des liaisons en concurrence dans la demande de FlixBus et de BlaBlaCar retrouvent leur niveau antérieur à la crise, le poids de ces liaisons dans l'offre des deux opérateurs nationaux marque un rebond prononcé (voir Figure 34 : + 4 points pour FlixBus et + 11 points pour BlaBlaCar).

²¹ Une liaison est dite « en concurrence » lorsque les deux opérateurs nationaux FlixBus et BlaBlaCar la commercialisent au cours d'un même trimestre.

Figure 34 - Poids des liaisons en concurrence dans l'offre et la demande de chaque opérateur

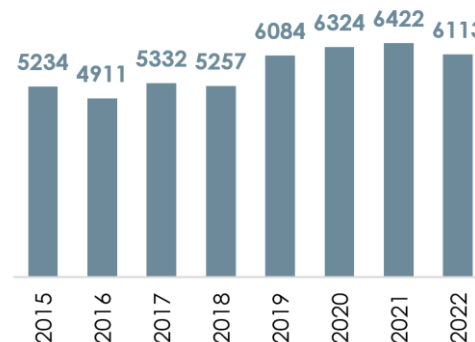


Source ART

2.1.3. La concentration du marché régresse du fait de la reprise de l'activité en 2022.

En 2022, l'indice de concentration de marché de Herfindahl-Hirschman (HHI)²² recule de 5 % sur un an et retrouve son niveau de 2019. Après la hausse significative de 8 % entre 2018 et 2019 due à l'apparition du duopole, le HHI a augmenté de 3 % en 2020 et 2021, ce qui est largement imputable au contexte sanitaire et aux reprises partielles des deux opérateurs, qui se sont parfois retrouvés en situation de monopole de fait durant certaines périodes.

Figure 35 – Indice de la concentration du marché SLO



Source : ART

²² L'indice de concentration de marché de Herfindahl-Hirschman (HHI) est calculé en se basant sur la fréquentation en passagers.km. Il s'agit ici de l'approche microscopique qui évalue la concentration du marché SLO à l'échelle de chaque liaison. Voir la partie Méthodologie pour plus de détails.

2.2. La longueur de la liaison influence significativement la recette kilométrique des SLO

Afin de s'assurer de l'exercice d'une concurrence effective sur le marché des autocars librement organisés, l'Autorité a engagé, en 2022, des travaux d'analyse statistique des données de marché des années 2017 à 2021, à l'exclusion des données de la période comprise entre le deuxième trimestre 2020 et le premier trimestre 2021 inclus, dans les secteurs routier (autocars SLO) et ferroviaire (trains classiques²³ et TAGV²⁴). L'analyse menée visait à déterminer l'influence sur la recette kilométrique de certaines caractéristiques des liaisons : longueur, concurrence intramodale et concurrence intermodale.

2.2.1. La recette kilométrique des SLO est fortement dépendante de la longueur de la liaison

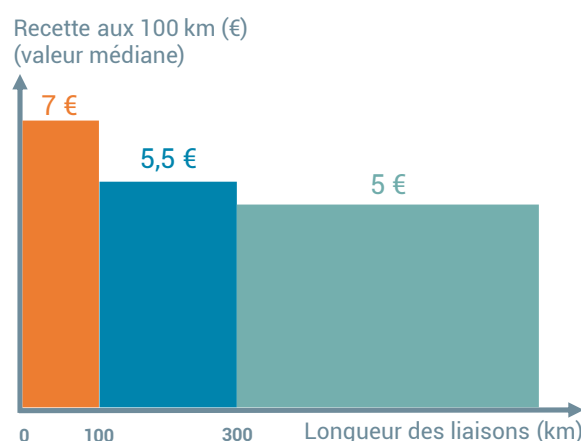
L'analyse statistique menée²⁵ sur l'ensemble des liaisons commercialisées par les opérateurs nationaux confirme que la longueur d'une liaison a une influence déterminante sur la recette kilométrique (voir Figure 36). Cette analyse montre, en particulier, que la longueur est un facteur de variation de la recette kilométrique statistiquement significatif, dont le coefficient d'influence est élevé (- 0,5 c€/km).

L'analyse par tranche de distance estime une sensibilité de la recette aux 100 km de :

- - 17 c€ par kilomètre supplémentaire pour les liaisons de 100 km et moins ;
- - 0,7 c€ par kilomètre supplémentaire pour les liaisons de 100 à 300 km ;
- - 0,1 c€ par kilomètre supplémentaire pour les liaisons de plus de 300 km.

La variation de la recette kilométrique est ainsi particulièrement sensible à la distance parcourue, en particulier pour les faibles distances. Cette influence de la distance dans la variation de la recette kilométrique devient négligeable au-delà de 300 km (Figure 36).

Figure 36 – Recette kilométrique médiane selon le segment de longueur des liaisons



Source ART

2.2.2. La concurrence intramodale semble baisser les prix de façon significative

L'analyse descriptive montre que les liaisons commercialisées par deux opérateurs ou plus ont une recette kilométrique plus faible, à la fois en moyenne et en médiane, que les liaisons commercialisées par un seul opérateur (voir Figure 37).

L'analyse statistique montre que, pour les liaisons en concurrence intramodale, la recette aux 100 km est, en moyenne, plus faible d'environ 0,83 € que celle des liaisons sans concurrence intramodale.

L'analyse descriptive permet également de s'assurer que ce constat n'est pas le résultat d'une corrélation du facteur « concurrence intramodale » avec le facteur « longueur des liaisons ». En effet, sur la Figure 38, il apparaît que les liaisons commercialisées par au moins deux opérateurs sont plus courtes que les autres. Or, la recette kilométrique de ces liaisons en concurrence intramodale

²³ Pour les besoins de l'étude, sont considérés comme des trains « classiques » les trains conventionnés et les TAGV sur une distance de 100 km et moins.

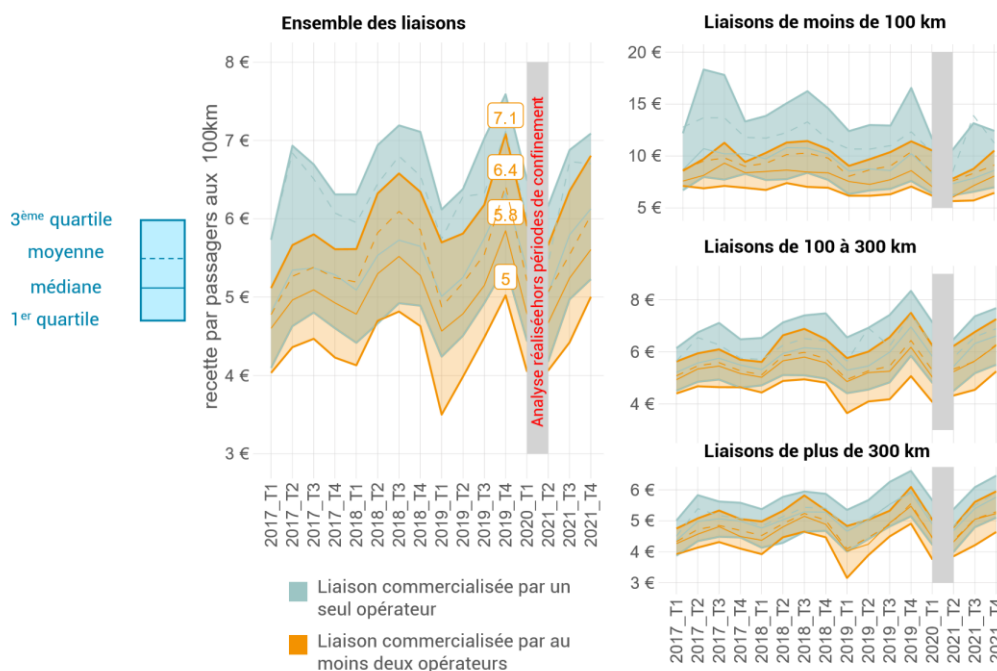
²⁴ Pour les besoins de l'étude, ne sont considérés comme des trains « TAGV » que les trains TAGV sur une distance de plus de 100 km.

²⁵ L'analyse statistique menée est une régression linéaire multiple appliquée aux données des années 2017 à 2021, à l'exclusion des données de la période comprise entre le deuxième trimestre 2020 et le premier trimestre 2021 inclus (voir Méthodologie, page 52).

apparaît plus faible dans tous les segments de distance (voir Figure 37). Le facteur « concurrence intramodale » a donc un effet suffisamment déterminant pour contrer l'effet haussier du facteur lié à des distances parcourues plus courtes.

La régression linéaire par segment de distance a permis de préciser que, s'agissant des liaisons de plus de 100 km, la concurrence intramodale exerce une influence d'autant plus déterminante sur la recette kilométrique que la longueur de la liaison est petite (voir Tableau 3).

Figure 37 – Évolution de la recette aux 100 km selon le niveau de concurrence intramodale toutes longueurs confondues (graphique de gauche) et par segment de longueur (graphiques de droite)



Périmètre : Analyse réalisée hors période de crise sanitaire. La période allant du 2^e trimestre 2020 au 1^{er} trimestre 2021 est exclue (bande grise).

Légende :

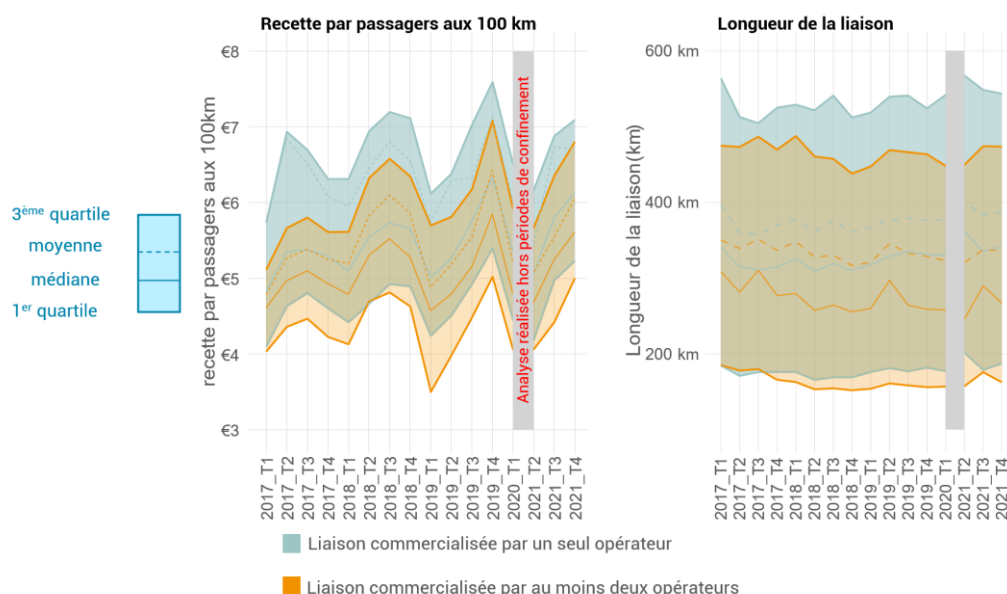
- Les recettes par passagers aux 100 km de 50% des liaisons considérées sont comprises entre le 1^{er} quartile et le 3^{ème} quartile.
- 50 % des liaisons ont une recette par passagers aux 100 km inférieure à la médiane.
- La moyenne représente la moyenne des recettes par passagers aux 100 km des liaisons considérées, sans pondération de leur fréquentation.

Note de lecture :

Au 4^{ème} trimestre 2019, pour les liaisons commercialisées par 2 opérateurs, 50% des recettes par passagers aux 100 km sont comprises entre 5€ et 7,1€. La recette kilométrique médiane est de 5,8€. La moyenne des recettes kilométriques est de 6,4€. Si on considère les liaisons commercialisées par un seul opérateur, on observe des niveaux de recette kilométrique supérieurs pour tous les indicateurs considérés.

Source : ART

Figure 38 – Évolution de la recette aux 100 km (à gauche) et de la longueur des liaisons (à droite) selon que les liaisons sont commercialisées par un seul opérateur ou par deux opérateurs ou plus



Périmètre : Analyse réalisée hors période de crise sanitaire. La période allant du 2^e trimestre 2020 au 1^{er} trimestre 2021 est exclue (bande grise).

Note de lecture : Le graphique de droite montre que les liaisons en concurrence intramodale ont tendance à être plus courtes que celles sans concurrence (les lignes de médiane et moyenne avec concurrence entre opérateurs SLO en orange sont en-dessous des lignes correspondantes sans concurrence en bleu).

Source : ART

Tableau 3 – Résultats de la régression linéaire par tranche de longueur²⁶

Effet de la concurrence intramodale	Significativité statistique du coefficient à 5 %	Coefficient Si la liaison est commercialisée par au moins deux opérateurs
Liaisons de 100 km ou moins	Non significatif	- 0,3 €
Liaisons de 100 à 300 km	Significatif	- 0,59 €
Liaisons de plus de 300 km	Significatif	- 0,4 €

Source : ART

2.2.3. La concurrence avec le TAGV semble exercer une influence déterminante sur la recette kilométrique

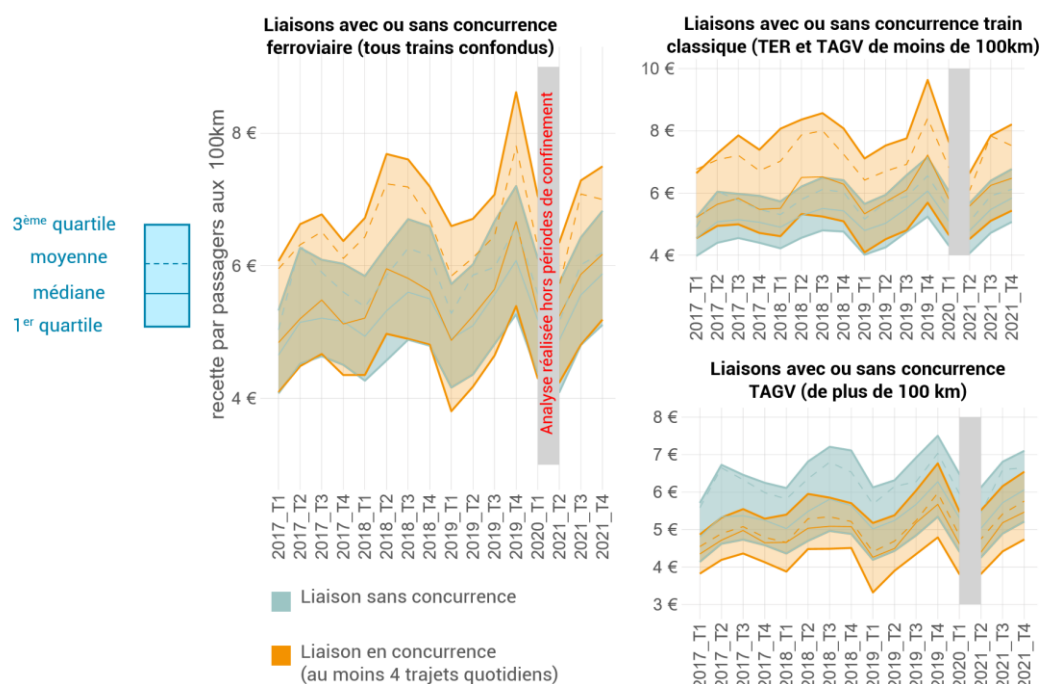
Sur les liaisons en concurrence avec le TAGV²⁷, la recette moyenne aux 100 km est plus faible d'environ 1,2 € que sur les autres liaisons.

Si la concurrence avec les trains ne montre pas d'effet dans son ensemble (Figure 39, graphique de gauche : les distributions des recettes kilométriques sont superposées et les médianes sont proches), ce constat masque des effets contraires.

²⁶ Régression linéaire multiple par tranche de longueur.

²⁷ Pour les besoins de l'étude, sont considérées comme des liaisons en concurrence avec le TAGV, les liaisons de plus de 100 km sur lesquelles au moins 4 TAGV circulent quotidiennement.

Figure 39 – Évolution de la recette aux 100 km selon le niveau de concurrence intermodale tous types de trains confondus (graphique de gauche) et par type de trains (graphiques de droite)



Périmètre : Analyse réalisée hors période de crise sanitaire. La période allant du 2^e trimestre 2020 au 1^{er} trimestre 2021 est exclue (bande grise). Les liaisons ont été filtrées sur la fréquence quotidienne afin de retenir celles où il existerait une concurrence réelle entre les opérateurs.

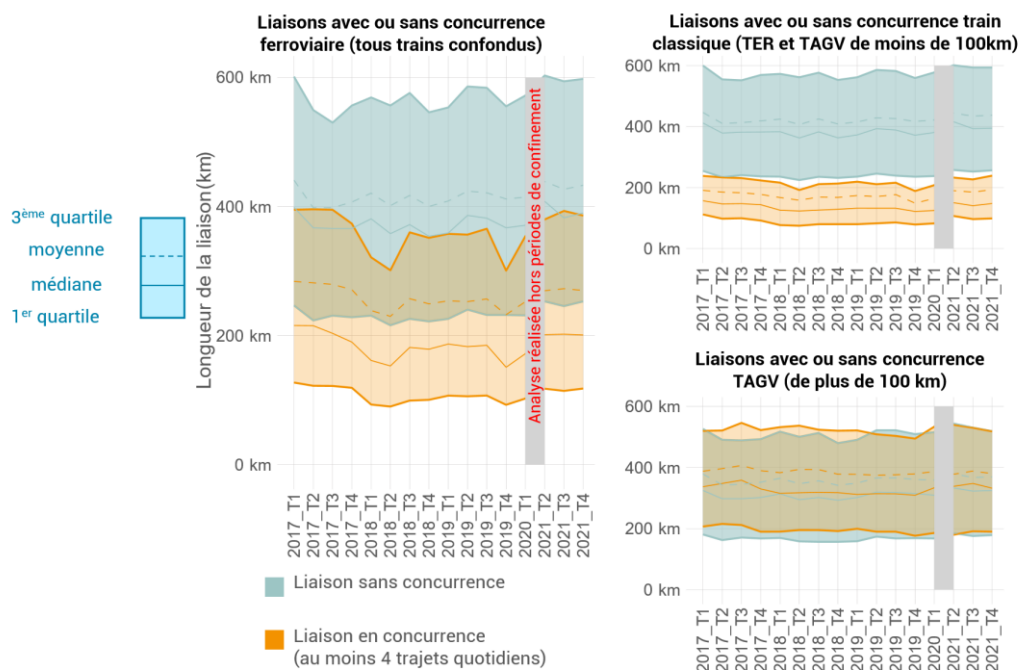
Note de lecture : Tandis que l'effet de la concurrence avec le mode ferroviaire dans son ensemble n'est pas visible sur les recettes SLO (graphique de gauche, les lignes médianes oranges et bleues se chevauchent), la distinction par type de trains semble mieux éclairer la pression concurrentielle sur les prix (graphiques de droite), avec un effet baissier sur les prix des liaisons en concurrence avec les TAGV (graphique en bas, les lignes de médiane et moyenne avec concurrence d'un TAGV en orange sont en-dessous des lignes correspondantes sans concurrence en bleu).

Source : ART

La concurrence entre autocars SLO et trains classiques (TER et TAGV de moins de 100 km) existe majoritairement sur des liaisons courtes (Figure 40, graphique en haut à droite). Or, la distance est le premier facteur influençant la recette par passagers aux 100 km, les liaisons les plus courtes ayant une recette kilométrique plus élevée. Les prix moyens sont par conséquent plus élevés sur les liaisons en concurrence avec le train classique que sur celles sans concurrence (Figure 39, graphique en haut à droite : la moyenne, la médiane et la distribution sont décalées vers le haut pour les liaisons en concurrence). La structure des liaisons et leur faible longueur est ici plus déterminante que l'existence d'une concurrence modale dans la formation des prix.

En revanche, l'analyse de la concurrence avec les TAGV montre un effet à la baisse sur les prix moyens (Figure 39, graphique en bas à droite : la moyenne, la médiane et la distribution sont décalées vers le bas pour les liaisons en concurrence). Les résultats de la régression linéaire confirment que la concurrence avec le TAGV a un impact significatif sur la recette kilométrique des SLO (voir Tableau 4). Par ailleurs, l'analyse descriptive permet d'exclure un effet structurel lié à la longueur des liaisons, les distributions des distances parcourues par les autocars étant similaires pour les liaisons avec et sans concurrence avec les TAGV (Figure 40, graphique en bas à droite).

Figure 40 – Évolution de la longueur des liaisons selon le niveau de concurrence intermodale tous types de trains confondus (graphique de gauche) et par type de trains (graphiques de droite)



Périmètre : Analyse réalisée hors période de crise sanitaire. La période allant du 2^e trimestre 2020 au 1^{er} trimestre 2021 est exclue (bande grise). Les liaisons ont été filtrées sur la fréquence quotidienne afin de retenir celles où il existerait une concurrence réelle entre les opérateurs.

Note de lecture : Les liaisons en concurrence avec le ferroviaire (dans son ensemble - graphique de gauche, ou les trains classiques – graphique en haut à droite) sont en générale moins longues que celles sans concurrence (les lignes de médiane et moyenne avec concurrence ferroviaire en orange sont en-dessous des lignes correspondantes en bleu dans les deux graphiques respectifs). Cependant, ce n'est pas le cas pour les liaisons en concurrence avec les TAGV (graphique en bas à droite).

Source : ART

Tableau 4 – Résultats de la régression linéaire par tranche de longueur²⁸

Effet de la concurrence avec le TAGV	Significativité statistique du coefficient à 5 %	Coefficient Si au moins 4 trains circulent quotidiennement
Liaisons de 100 km ou moins	Considérés comme des trains « classiques »	
Liaisons de 100 à 300 km	Significatif	- 0,48 €
Liaisons de plus de 300 km	Significatif	- 0,29 €

Source : ART

²⁸ Régression linéaire multiple par tranche de longueur.

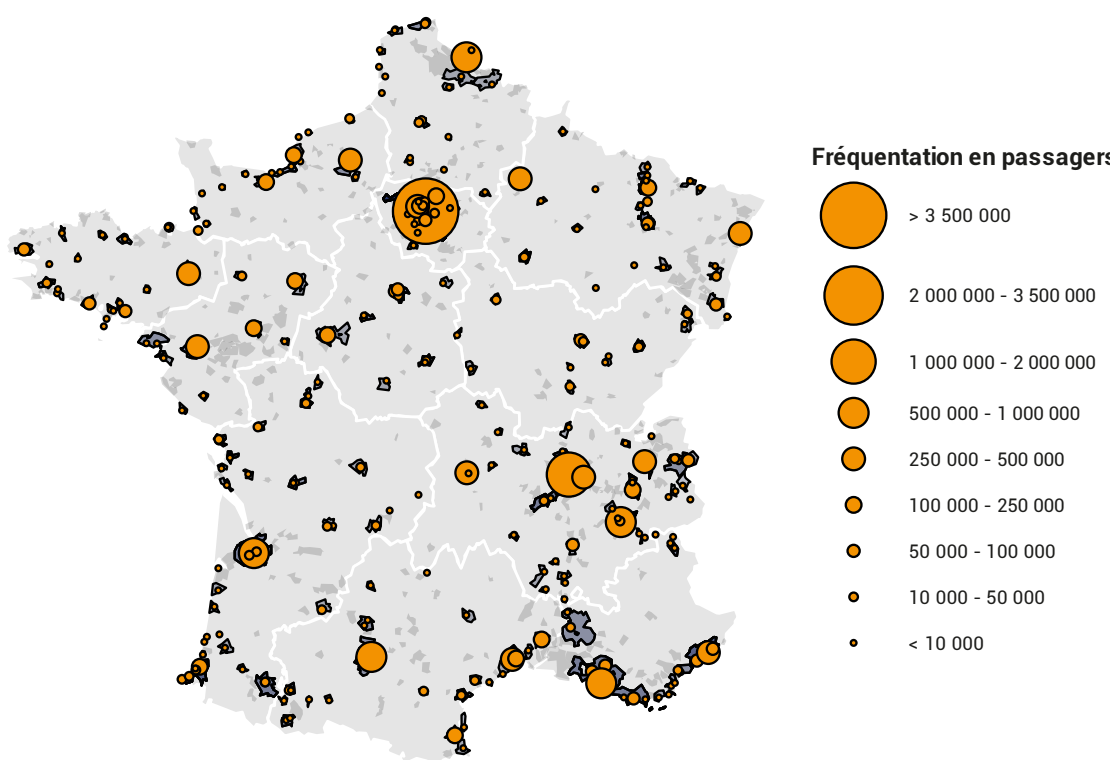
3. GARES ROUTIÈRES : L'AUTORITÉ MET EN ŒUVRE UNE RÉGULATION ORIENTÉE VERS LES AMÉNAGEMENTS DE PLUS GRAND INTÉRÊT POUR LES SLO, AU SERVICE D'UNE CONCURRENCE EFFECTIVE

L'Autorité exerce une mission de régulation des aménagements de transport routier²⁹, veillant à l'exercice d'une concurrence effective au bénéfice des usagers des services de transport, notamment en tenant un registre public des gares routières et autres aménagements de transport routier et en contrôlant leurs règles d'accès. Le cas échéant, elle règle les différends dont elle est saisie.

3.1. Les SLO ont desservi 279 aménagements de transport routier en 2022

En 2022, 279 aménagements de transport ont été desservis par un SLO. Avec *entre 18,5 et 20,5 millions de voyageurs* qui ont été déposés ou pris en charge dans l'un des aménagements de transport routier français, la fréquentation moyenne est donc comprise *entre 66,3 et 73,5 milliers de voyageurs*. Elle est toutefois fortement hétérogène selon les aménagements de transport routier (Figure 41). En particulier, les gares routières (voir typologie Figure 44), les aménagements situés à proximité d'une gare ferroviaire et les aménagements de l'unité urbaine de Paris concentrent une majeure partie de la fréquentation.

Figure 41 - Fréquentation des aménagements de transport routier en 2022 (en nombre de passagers)



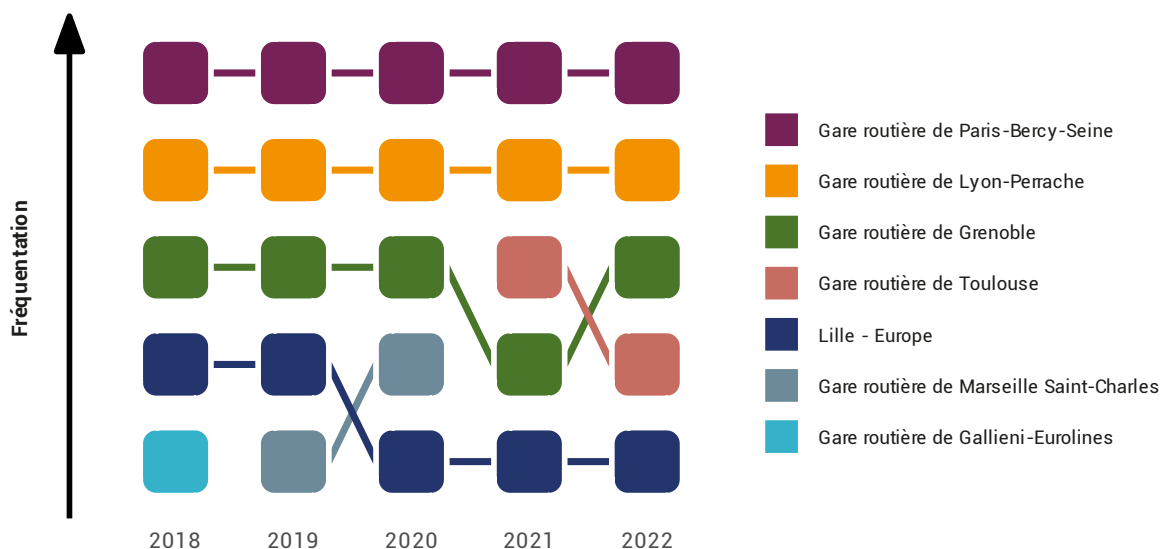
Source : ART

En 2022, l'aménagement le plus fréquenté reste, et de loin, la gare routière de Paris-Bercy. Avec *entre 3,7 et 4,55 millions de voyageurs*, près d'un passager SLO sur cinq transite par la gare de Paris-Bercy.

²⁹ Les aménagements de transport routier peuvent être des gares routières, s'ils disposent d'un bâtiment voyageurs, des arrêts routiers, s'ils sont situés sur la chaussée ou sa bordure, des arrêts sur parking, s'ils sont situés sur des parcs de stationnement, ou encore des haltes routières.

La gare routière de Lyon-Perrache est le deuxième aménagement le plus fréquenté, avec seulement entre 1,5 et 2 millions de voyageurs.

Figure 42 – Top 5 des aménagements les plus fréquentés



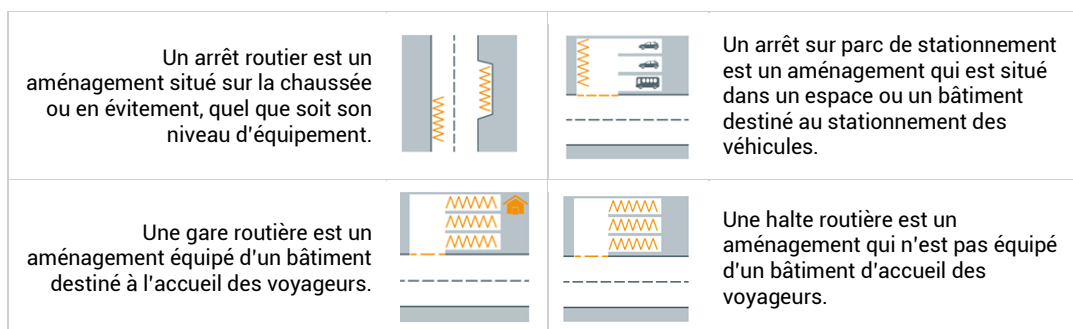
Source ART

Plus généralement, ce sont les gares routières qui concentrent la majeure partie de la fréquentation. Ainsi, en 2022, 71 % des voyageurs SLO ont été pris en charge ou déposés dans l'une des 76 gares routières (représentant 27 % des aménagements de transport routier de voyageurs), c'est-à-dire un aménagement équipé d'un bâtiment voyageurs (Figure 43).

Les aménagements situés à proximité immédiate d'une gare ferroviaire concentrent une grande partie de la fréquentation, confirmant un potentiel de marché important

Un peu moins de la moitié des aménagements desservis par les SLO en 2022 (135) se situent aux abords des gares ferroviaires. Ils représentent 48 % des aménagements desservis en 2022 pour 82 % du total des voyageurs (Figure 45). Cette répartition des aménagements et des voyageurs montre le besoin d'assurer la connexion entre les modes routiers et ferrés et traduit un potentiel de marché important.

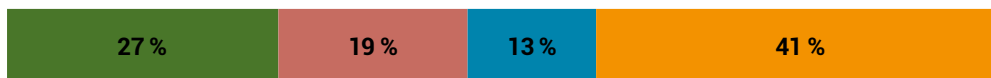
Figure 43 - Typologie des aménagements de transport routier



Source : ART

Figure 44 – Répartition des voyageurs SLO dans les différents types d'aménagements en 2022

Répartition par type des 279 aménagements desservis par les SLO en 2022



Répartition des voyageurs SLO en 2022 dans les différents types d'aménagements



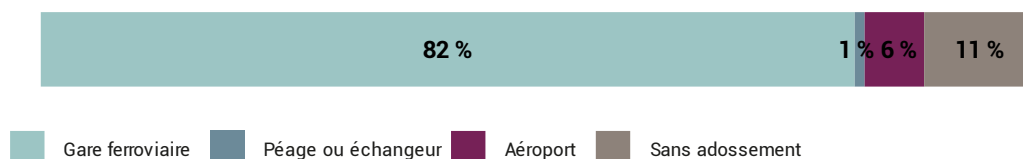
Source : ART

Figure 45 - Répartition selon l'infrastructure d'adossment

Répartition des 279 aménagements desservis par les SLO en 2022 selon l'infrastructure d'adossment de l'aménagement



Répartition des voyageurs SLO en 2022 selon l'infrastructure d'adossment de l'aménagement



* Un aménagement est dit « adossé » lorsqu'il se situe à moins de 1 000 mètres d'une gare ferroviaire, à moins de 1 500 mètres d'un aéroport ou à moins de 500 mètres d'une gare de péage ou d'un échangeur.

Les 4 aménagements adossés à des aéroports et situés à moins de 1 500 mètres d'une gare ferroviaire sont considérés comme adossés à un aéroport (aéroports de Nice Côte d'Azur, Lyon Saint-Exupéry, Paris Charles de Gaulle et Bâle-Mulhouse). L'aire de covoiturage du péage d'Agen, située à moins de 1 500 mètres d'une gare ferroviaire, est considérée comme adossée au domaine autoroutier.

Source : ART

En 2022, l'unité urbaine de Paris reste le principal nœud du réseau des gares routières : elle concentre la plus grande fréquentation et le plus grand nombre de destinations

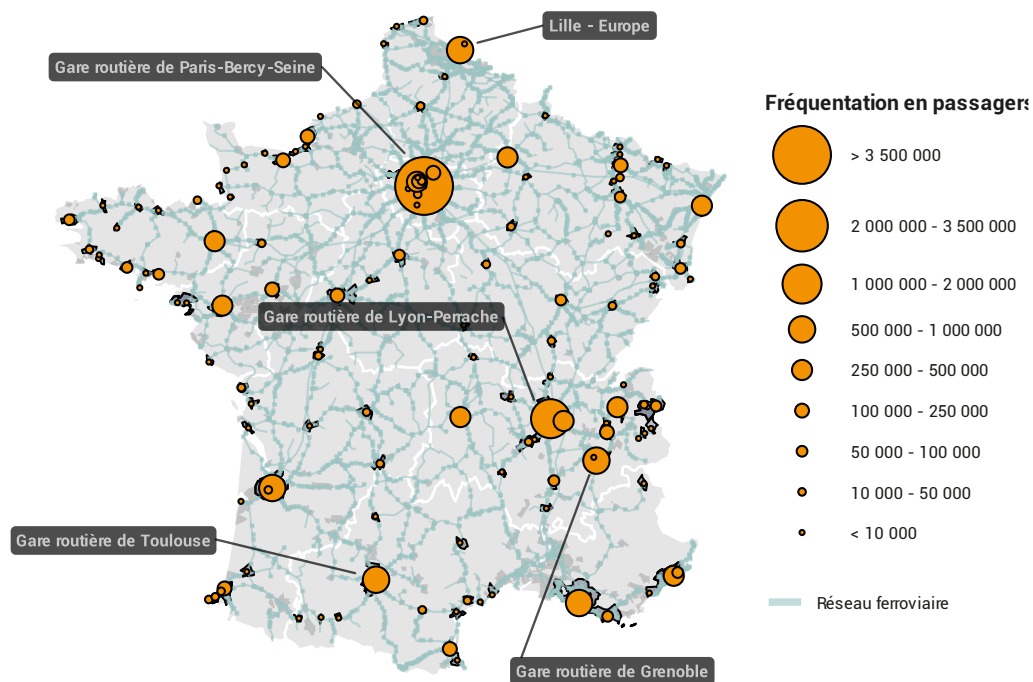
Avec une fréquentation comprise entre 4,55 et 5,5 millions de voyageurs en 2022 et plus de 400 destinations³⁰, dont plus de la moitié vers l'international, Paris³¹ reste le principal point de desserte français en 2022. L'unité urbaine de Paris se détache largement du reste : le nombre de voyageurs ayant transité par cette unité urbaine est en effet plus de deux fois supérieur à celle de Lyon, elle-même deux fois plus fréquentée que l'unité urbaine de Marseille-Aix-en-Provence (Figure 50). Outre Paris, les principaux hubs sont situés à Lyon (222 destinations dont 134 vers l'international) et Bordeaux (181 destinations dont 119 vers l'international) (Figure 49).

Lyon conserve sa deuxième place en termes de fréquentation (entre 1,625 et 2,15 millions de voyageurs en 2022).

³⁰ Une destination est une autre unité urbaine accessible sans correspondance.

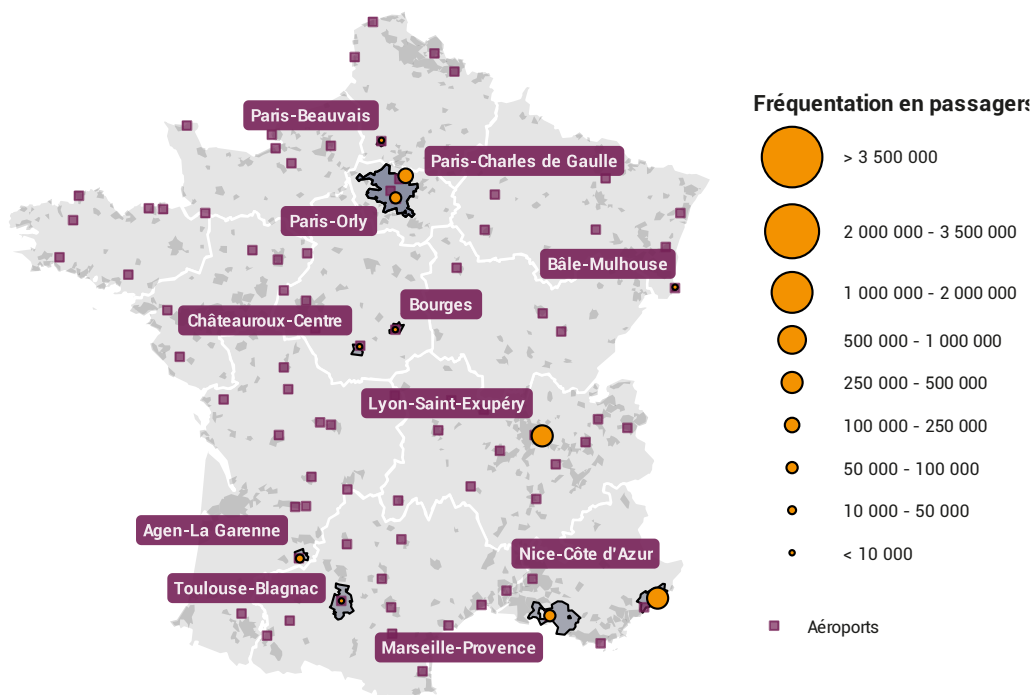
³¹ Dans cette partie, il est toujours fait référence ici aux unités urbaines et non aux communes.

Figure 46 - Répartition géographique des voyageurs SLO 2022 déposés ou pris en charge dans les aménagements situés à proximité immédiate (moins de 1 000 mètres) d'une gare ferroviaire



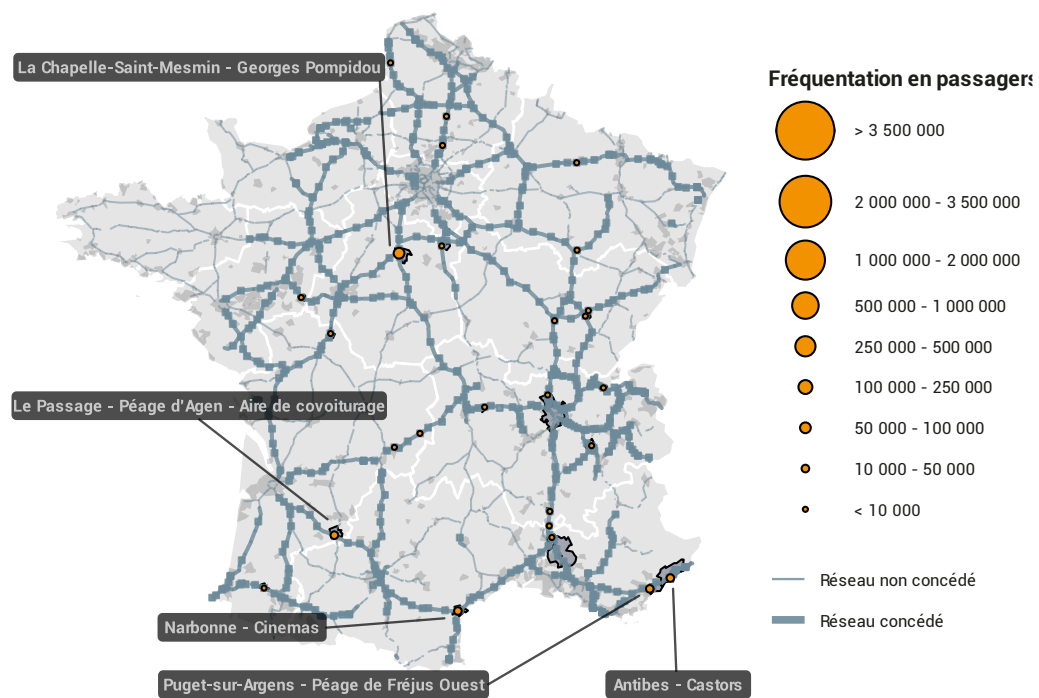
Source : ART

Figure 47 - Répartition géographique des voyageurs SLO 2022 déposés ou pris en charge dans les aménagements situés à proximité immédiate (moins de 1 500 mètres) d'un aéroport



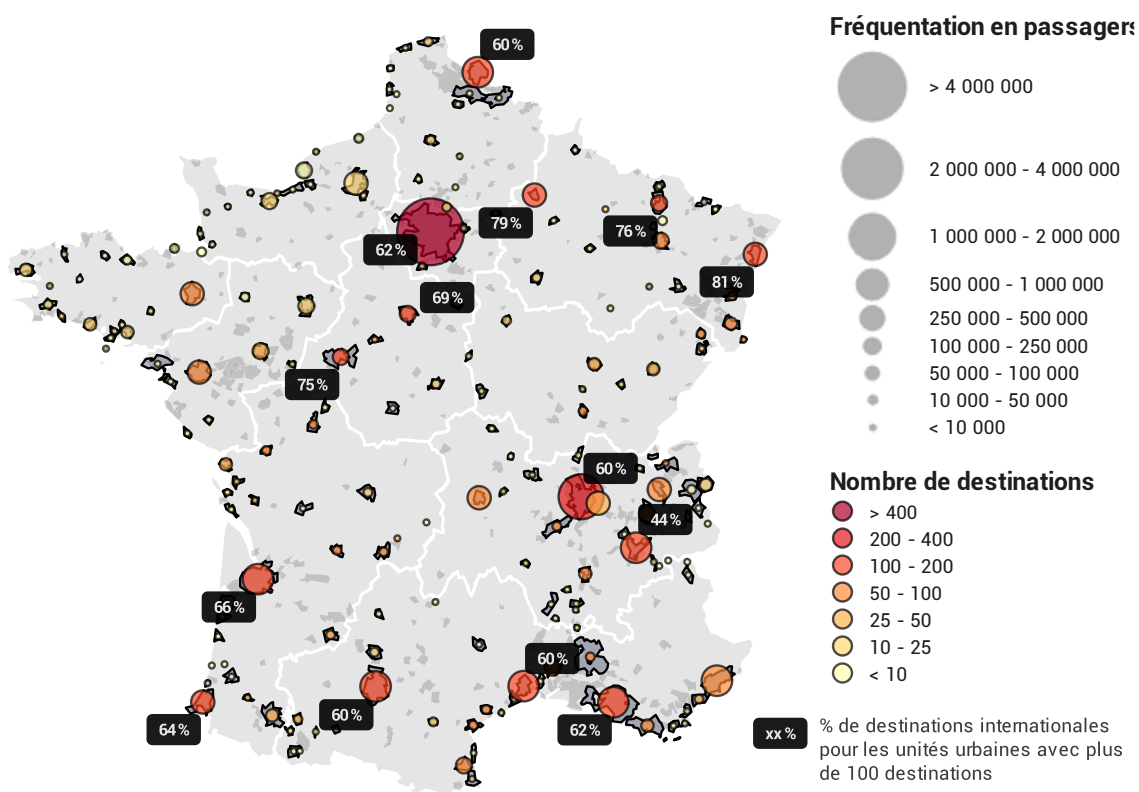
Source : ART

Figure 48 - Répartition géographique des voyageurs SLO 2022 déposés ou pris en charge dans les aménagements situés à proximité immédiate (moins de 500 mètres) d'une gare de péage ou d'un échangeur



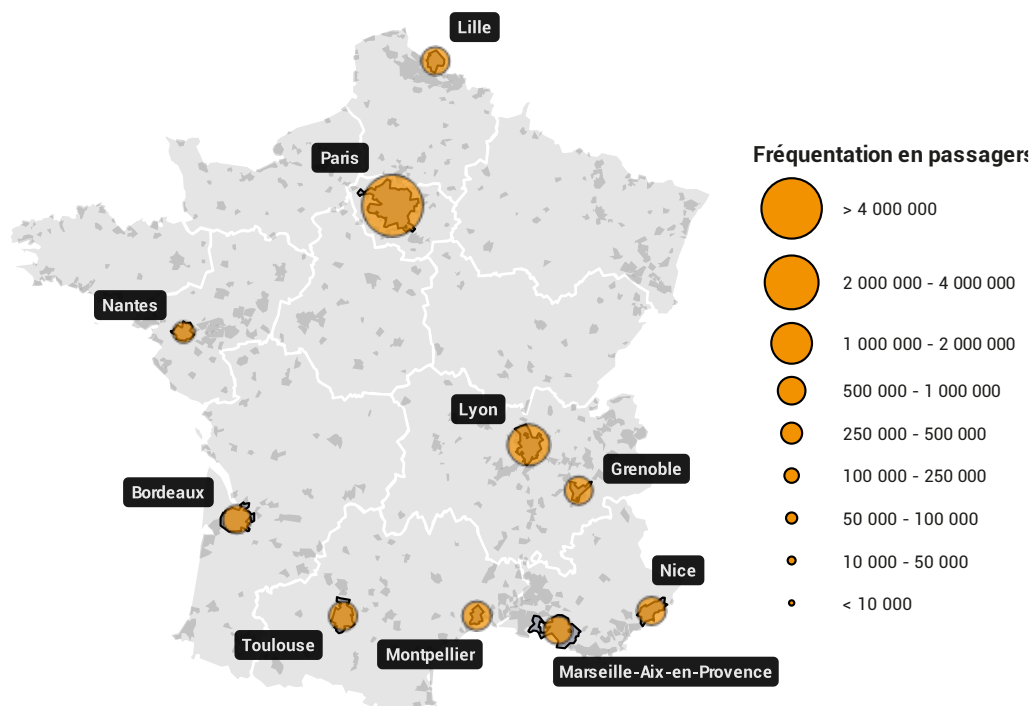
Source : ART

Figure 49 - Carte des unités urbaines desservies en 2022 (Fréquentation et nombre de destinations)



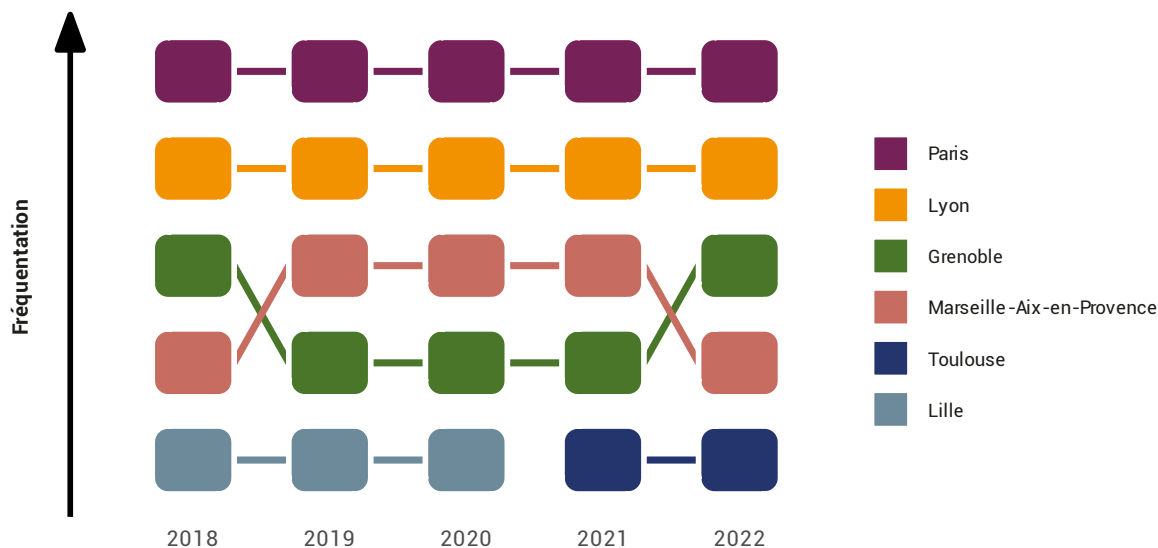
Source : ART

Figure 50 – Carte des 10 unités urbaines dont les aménagements sont les plus fréquentés en 2022



Source ART

Figure 51 – Evolution des 5 unités urbaines les plus fréquentées



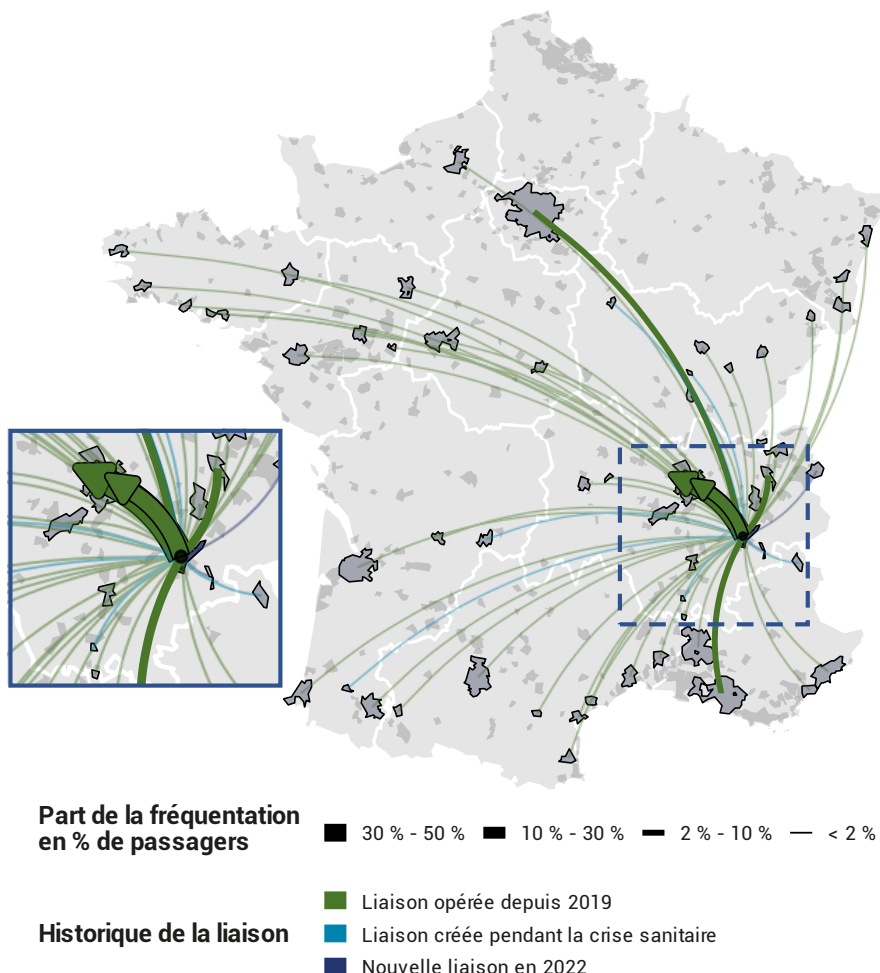
Source : ART

Le phénomène marquant de l'année 2022 est le retour de Grenoble en tant que troisième unité urbaine la plus fréquentée (entre 0,85 et 1,25 million de voyageurs), en devançant légèrement Marseille-Aix-en-Provence qui se retrouve en quatrième position (0,7 à 1,05 million de voyageurs). Cette situation s'explique par la part importante de la fréquentation de la gare routière de Grenoble par les voyageurs en provenance et à destination de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry (pour 10 à 30 % de la fréquentation totale) et des stations de sports d'hiver.

Or, les aéroports, comme les stations de sports d'hiver ont connu une baisse drastique de leurs activités entre le deuxième trimestre 2020 et le deuxième trimestre 2021. Entre 2020 et 2021, période

marquée par la crise sanitaire, l'unité urbaine de Marseille-Aix-en-Provence est ainsi devenue la 3^{ème} plus fréquentée, surpassant l'unité urbaine de Grenoble (Figure 51).

Figure 52 – Grenoble retrouve sa troisième place dans le classement des unités urbaines les plus desservies



Source : ART

En 2022, le tarif moyen d'accès aux aménagements payants est de 5,21 € HT le toucher de quai

Si 74 % des aménagements desservis par les SLO sont accessibles gratuitement, les opérateurs nationaux FlixBus et BlaBlaCar ont desservi, en 2022, 72 aménagements payants (contre 68 en 2021).

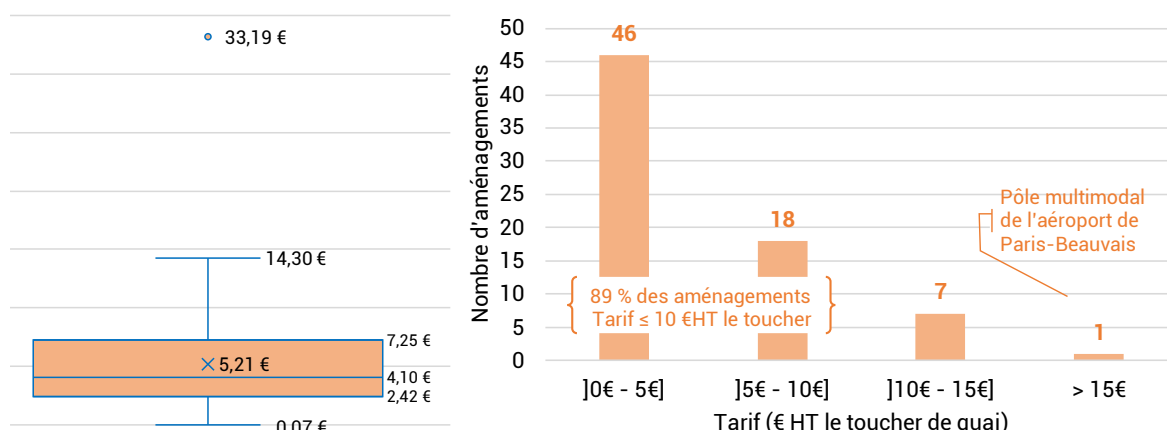
Six aménagements payants sont accessibles pour moins d'1 € HT le toucher de quai (Blois, Champigny-sur-Marne, Colmar, Moulins, Nancy et Narbonne).

En 2022, seul le pôle multimodal de l'aéroport de Paris-Beauvais pratique encore un tarif supérieur à 15 € HT le toucher de quai, la gare routière de Montpellier-Sabines et le Terminal Jules Verne de Paris-La-Défense ayant tous deux baissé leurs tarifs respectivement de 16,7 € en 2021 à 12,5 € en 2022 et de 17,19 € en 2021 à 13,77 € en 2022 (valeurs exprimées en € HT le toucher de quai).

89 % des aménagements dont l'accès est payant pratiquent un tarif de 10 € HT ou moins (Figure 53).

En 2022, le tarif moyen d'accès aux aménagements payants sur l'ensemble du territoire a baissé de 10,3 % pour s'établir à 5,21 € HT le toucher de quai. Cette baisse est notamment le résultat de l'action de l'Autorité sur la gare routière de Montpellier-Sabines et le pôle multimodal de l'aéroport de Paris-Beauvais.

Figure 53 – Distribution des tarifs observés en 2022 (€ HT / toucher)



Source : ART

S'agissant de l'aéroport de Paris-Beauvais, le tarif moyen annuel a été ramené à 33,19 € HT le toucher en 2022, résultat d'une moyenne entre l'ancien (50 €) et le nouveau (19,90 €) tarif, entré en vigueur au cours du troisième trimestre 2022.

3.2. En 2022, l'Autorité a œuvré pour faciliter l'accès des SLO aux gares routières

Reconnaissant que les gares routières sont des infrastructures indispensables pour le développement du marché, le législateur a chargé l'Autorité d'une mission de régulation des aménagements de transport routier. L'Autorité s'assure, à ce titre, que les règles d'accès à ces aménagements sont objectives (c'est-à-dire que les tarifs reflètent les coûts du service fourni), transparentes (notamment en ce qui concerne les tarifs et les procédures d'allocation des capacités) et non discriminatoires.

En 2022, cette action s'est traduite par :

- le maintien d'une démarche partenariale « *animer pour mieux réguler* », qui vise à communiquer auprès des exploitants de gares routières quant à leurs obligations et à être à l'écoute des difficultés qu'ils rencontrent dans leur mise en œuvre ;
- la mise à jour du registre des aménagements de transport routier interurbain, qui vise à informer les SLO de l'offre disponible et des conditions d'accès ;
- des travaux de mise en conformité des règles d'accès de 111 aménagements (84 en 2021).

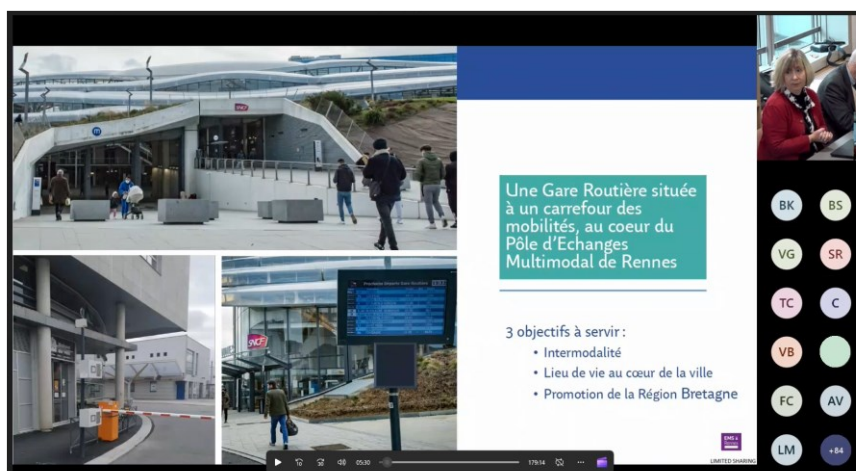
En 2022, l'Autorité a poursuivi la mise en œuvre d'une démarche proactive et partenariale « *animer pour mieux réguler* » à destination des exploitants de gares routières

En 2022, dans une démarche partenariale avec les acteurs, l'Autorité a organisé la deuxième édition des *Rencontres gares routières* pour favoriser le partage d'expérience.

Présidé par Sophie Auconie, Vice-présidente de l'Autorité, le webinaire du 9 décembre 2022 qui a réuni 154 participants autour d'une douzaine d'intervenants a été riche d'enseignements.

Les *Rencontres gares routières* poursuivent le double objectif (i) d'offrir un espace de dialogue entre les parties prenantes du marché du transport interurbain par autocar et (ii) de faire connaître et expliquer les obligations s'imposant aux exploitants de gares routières.

La parole à Stéphanie Meyer, directrice d'EMS Rennes :



Source : ART

Question : *Que vous a apporté votre participation aux Rencontres ?*

Réponse : *Les Rencontres sont un lieu d'échange privilégié avec les professionnels du secteur (autocaristes, opérateurs de SLO, experts sectoriels et régulateur). Elles permettent de partager les bonnes pratiques et les expériences, notamment sur les sujets de tarification, d'accueil des SLO ou encore de qualité de service.*

Q. : *Quels sont les critères de la qualité de service en gare routière ?*

R. : *En ce qui concerne la gare routière de Rennes, la qualité de service se décline en plusieurs axes : la fiabilité d'exploitation pour l'autorité organisatrice, un service de qualité pour les voyageurs et un accès au site facilité pour les transporteurs.*

Q. : *En conclusion, quel avenir pour les Rencontres ?*

R. : *Les Rencontres sont un espace de dialogue unique pour le monde de l'autocar. Elles permettent de rassembler les nombreux acteurs du secteur pour aborder les nouveaux enjeux et défis communs, tels que la décarbonation. Pour conclure, je souhaite une longue vie aux Rencontres gares routières !*

Les Rencontres ont d'abord mis en lumière la nécessité, pour les métropoles, de définir des stratégies locales d'accueil des SLO.

Les échanges qui ont suivi ont confirmé que le développement du marché du transport par autocar passera par l'amélioration de la qualité de service en gare routière. Enfin, la table ronde qui a clôturé les Rencontres a fait le point sur les enjeux de la décarbonation du transport routier de voyageurs et de l'intermodalité, qui nécessitent d'adapter les modalités de conception et d'exploitation des gares routières.

Le programme, les supports des interventions thématiques ainsi qu'une synthèse des échanges sont à retrouver sur la page internet de l'Autorité dédiée aux Rencontres : <https://www.autorite-transport.fr/autocar/recontres-gares-routieres-2022/>.

Figure 54 – Les intervenants des Rencontres gares routières 2022



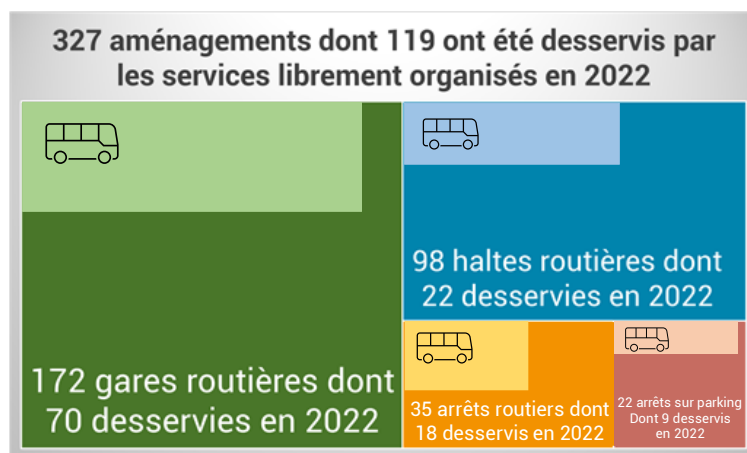
Source : ART

En 2022, 90 % des voyageurs SLO ont été pris en charge ou déposés dans des aménagements inscrits au registre

Le registre des aménagements de transport routier interurbain informe sur la localisation ainsi que sur les caractéristiques essentielles de ces infrastructures. Il identifie, pour chacun de ces aménagements, un exploitant et renseigne également sur la procédure à suivre pour solliciter auprès de ce dernier un droit d'accès.

Au 31 décembre 2022, le registre recensait 327 aménagements de transport routier (Figure 55), soit cinq de plus en un an. À cette même date, seuls 43 % des 279 aménagements desservis par des SLO en 2022 étaient inscrits au registre, ces aménagements concentrant 90 % des voyageurs SLO.

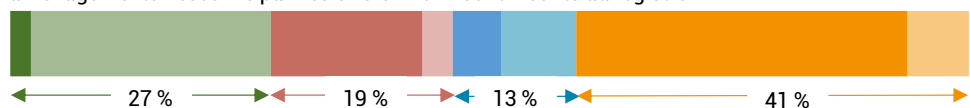
Figure 55 – Composition du registre au 31 décembre 2022



Source : ART

Figure 56 – Représentativité du registre au 31 décembre 2022

Répartition par type des 279 aménagements desservis par des SLO en 2022 : seuls 43 % des aménagements desservis par des SLO en 2022 sont inscrits au registre



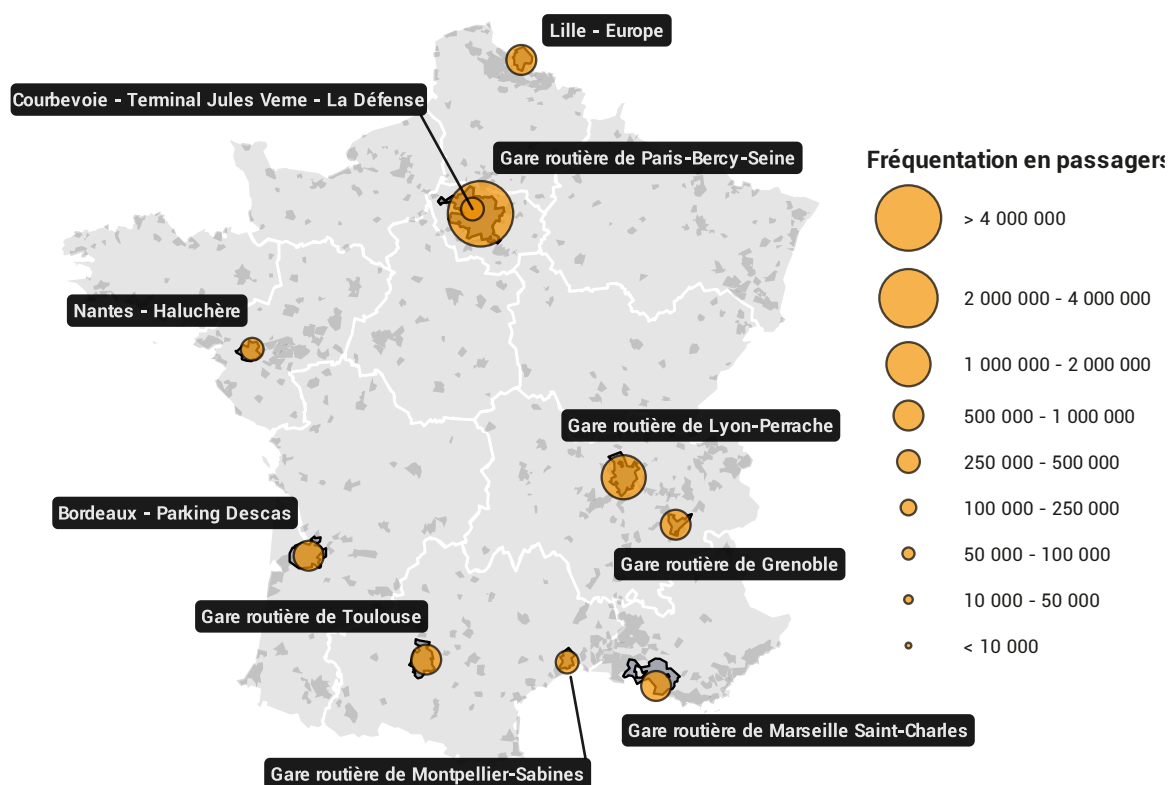
Répartition des voyageurs SLO en 2022 dans les différents types d'aménagement : les aménagements inscrits au registre au 31 décembre 2022 concentrent 90 % de la fréquentation en 2022



- Gares routières
- dont gares routières inscrites au registre
- Arrêts sur parking
- dont arrêts sur parking inscrits au registre
- Haltes routières
- dont haltes routières inscrites au registre
- Arrêts routiers
- dont arrêts routiers inscrits au registre

Source : ART

Figure 57 – Les 10 aménagements les plus fréquentés en 2022



Source ART

Au 31 décembre 2022, plus de 80 % des aménagements régulés étaient dotés de règles d'accès conformes

L'Autorité est chargée de contrôler les règles d'accès que les exploitants des gares routières soumises à régulation sont tenus d'édicter. Dans le cadre de cette mission, l'Autorité s'assure que ces règles sont objectives, transparentes et non discriminatoires.

Les prescriptions applicables pour mettre en œuvre ces principes dans les règles d'accès ont été précisées par la décision de l'Autorité n° 2017-116 du 4 octobre 2017³².

Tout en poursuivant cette mission de contrôle, l'Autorité a parachevé en 2021 sa stratégie de régulation en matière de gares routières en recentrant son action de régulation selon deux axes, afin d'en maximiser l'impact :

- obtenir la notification de règles d'accès aux aménagements de transport routier régulés les plus critiques pour les services librement organisés ;
- contrôler en priorité les règles d'accès qui sont les plus susceptibles de porter atteinte aux principes de non-discrimination, d'objectivité et de transparence énoncés par la loi.

Au 31 décembre 2022, sur les 128 aménagements régulés³³ recensés par l'Autorité, 111 s'étaient conformés à l'obligation de définir des règles d'accès (Tableau 5), 82 % d'entre elles étant jugées conformes à cette même date, souvent à la suite d'échanges avec les exploitants. Pour ce qui concerne les aménagements dont les règles d'accès sont susceptibles de porter atteinte aux principes d'objectivité, de transparence et de non-discrimination applicables, les services de l'Autorité entretiennent un dialogue constant avec les exploitants pour permettre une mise en conformité dans les meilleurs délais.

Tableau 5 – Bilan de la conformité des aménagements régulés

Nombre d'aménagements au 31 décembre N	2021	2022
... régulés, dotés de règles d'accès conformes	68 (79 %)	105 (*) (82 %)
... régulés, dotés de règles d'accès en discussion	16	6
TOTAL régulés, dotés de règles d'accès	84 (*)	111
... régulés sans règles d'accès	2	17

(*) En 2022, les travaux de mise en qualité des bases de données ont fait évoluer favorablement le nombre d'aménagements dotés de règles conformes.

Source : ART

³² Décision n° 2017-116 du 4 octobre 2017 relative aux règles tarifaires, à la procédure d'allocation des capacités et à la comptabilité propre des aménagements de transport routier.

³³ Les aménagements autres que ceux comportant un unique emplacement d'arrêt exclusivement destinés aux services de transport urbain sont assujettis à la mise en œuvre de règles d'accès, qui deviennent applicables dès que l'aménagement fait l'objet d'une demande de desserte par des services librement organisés. Ne sont toutefois pas soumis à cette obligation : (1) les aménagements ne relevant pas du service public, sauf s'ils sont adossés fonctionnellement à une installation ou une infrastructure ferroviaire, fluviale, maritime ou aérienne destinée à l'accueil des passagers ou situés sur le domaine public autoroutier et (2) les aménagements accessibles gratuitement et, sous réserve de disponibilité, sans réservation à tous les véhicules de transport collectif.

Le dialogue qui s'établit entre les services de l'Autorité et les exploitants conduit le plus souvent à la notification de règles d'accès conformes

Figure 58 - Vue aérienne du pôle multimodal de l'aéroport de Paris-Beauvais



ART, Google Maps et Google Earth, 2017

Exemple de la gare routière de l'aéroport de Paris-Beauvais

Les échanges conduits par les services de l'Autorité ont amené la SAGEB, exploitant du pôle multimodal de l'aéroport de Paris-Beauvais, à baisser le niveau du tarif du toucher de quai.

Reconnaissant que le tarif en vigueur depuis 2018, à 50 € le toucher, était manifestement excessif, l'exploitant a notifié courant octobre 2022 de nouvelles règles d'accès fixant ce tarif à 19,90 €.

L'Autorité a dressé un bilan de son action en matière de régulation des gares routières au cours des deux dernières années

Afin de tracer les orientations à venir en matière de régulation des gares routières, l'Autorité a dressé un bilan de son action au cours des deux dernières années. En 2021 et 2022, les travaux de mise en conformité de leurs règles d'accès ont concerné une vingtaine d'aménagements³⁴.

La plupart des non-conformités identifiées concernent la tarification de l'accès aux aménagements (voir Figure 59).

Pour respecter les principes applicables, ce tarif doit :

- être identique pour toutes les entreprises de transport public routier, des différences tarifaires ne pouvant exister que si elles reflètent des différences d'usage ;
- refléter les coûts de capital et d'exploitation de l'aménagement ;
- être expliqué clairement, de façon exhaustive dans des règles d'accès, lesquelles doivent être rendues publiques sur le site internet de l'exploitant.

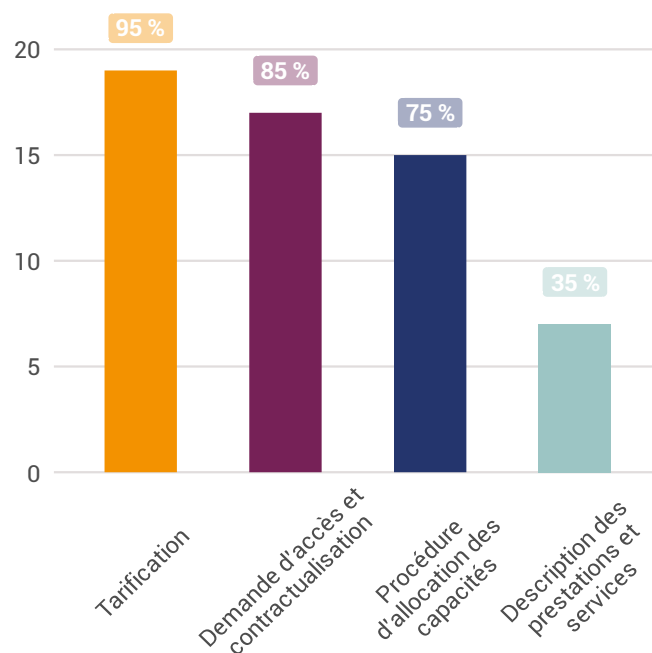
Les non-conformités liées à la tarification portent le plus souvent atteinte au principe de transparence (voir Figure 60).

La transparence n'est pas assurée si les tarifs des services complémentaires ne sont pas indiqués, ou encore si la méthodologie de construction du tarif d'accès n'est pas précisée.

Les non-conformités les plus graves (tarifs manifestement excessifs, différenciations tarifaires entre services conventionnés et librement organisés) ne concernent que très peu d'aménagements.

³⁴ Gare routière de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, Gare routière de l'aéroport de Paris-Beauvais, Gare routière de Blois, Halte routière de la gare de Champagne-Ardenne TGV, Gare routière de Clermont-Ferrand, Halte routière de la gare de Dijon-Ville, Gare routière de la gare de La Rochelle, Halte routière de Lorient, Gare routière de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry, Gare routière de Montélimar, Gare routière de Montpellier-Sabines, Parking du Mont Saint-Michel, Gare routière de l'aéroport de Nice Côte d'Azur, Gare routière de Valence, Gare routière de la gare de Valence-TGV.

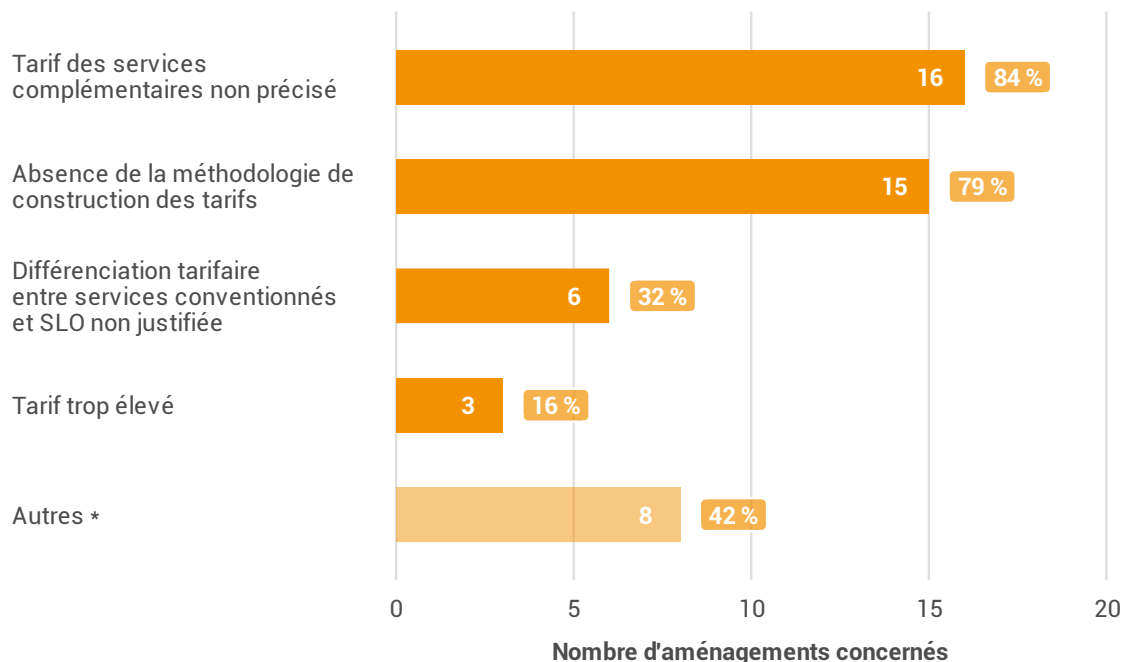
Figure 59 - La tarification est le principal sujet de non-conformité des règles d'accès



Source : ART

Figure 60 - Les non-conformités liées à la tarification portent le plus souvent atteinte au principe de transparence

19 aménagements concernés par des non-conformités liées à la tarification dont :



* Absence du ratio recettes sur coûts dans la méthodologie de construction des tarifs, comptabilité non claire, absence d'éléments sur la facturation, dégressivité sans système de tranches, tarif d'accès à l'aménagement non précisé, non facturation aux services conventionnés.

Source : ART

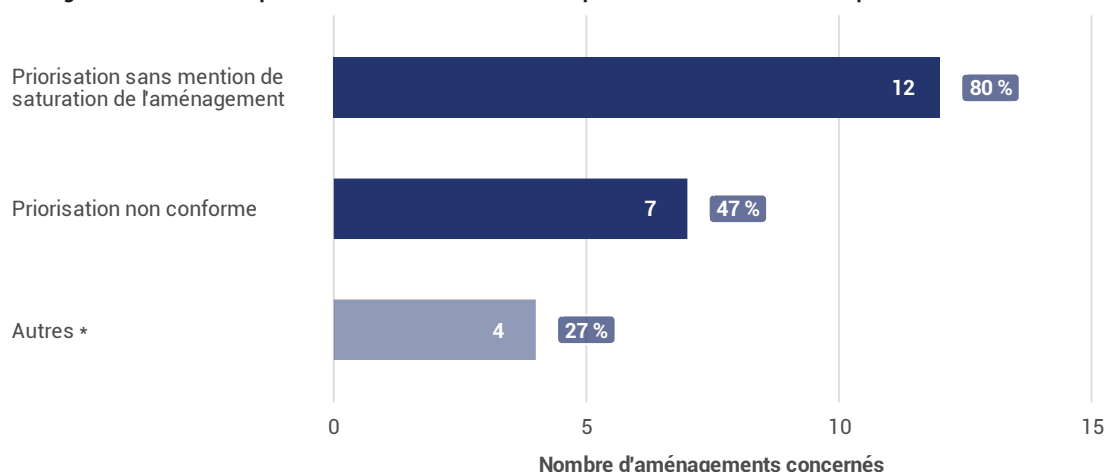
Les défauts de conformité liés à la procédure d'allocation des capacités portent le plus souvent atteinte au principe de non-discrimination.

L'Autorité a pu estimer que la priorité d'accès accordée à un service conventionné pouvait, dans certaines situations, être susceptible de porter atteinte au principe de non-discrimination (Figure 60) :

- si l'aménagement peut satisfaire toutes les demandes d'accès qui lui sont adressées, la priorité a été supprimée (atteinte au principe de non-discrimination) ;
- si l'aménagement ne peut pas satisfaire toutes les demandes d'accès sur une période donnée, il en a été fait mention dans les règles d'accès (atteinte au principe de transparence) ;
- si les modalités selon lesquelles sont réparties les capacités disponibles ne sont pas conformes aux prescriptions de la décision n° 2017-116 de l'Autorité, les règles d'allocation des capacités ont été modifiées pour permettre un accès minimal de tous les opérateurs aux créneaux les plus demandés (atteinte au principe de non-discrimination).

Figure 60 - Les défauts de conformité liés à la procédure d'allocation des capacités portent le plus souvent atteinte au principe de non-discrimination

15 aménagements concernés par des non-conformités liées à la procédure d'allocation des capacités dont :



** Absence de la procédure d'allocation des capacités avec période de référence dans le cas d'une saturation, discrimination entre services réguliers et occasionnels, absence de la procédure d'allocation des capacités*

Source : ART

MÉTHODOLOGIE

En vertu de la décision n° 2020-006 du 23 janvier 2020 adoptée sur la base de l'articles L. 3111-24 du code des transports, les entreprises du secteur des transports publics routiers interurbains de personnes doivent transmettre à l'Autorité, à un rythme trimestriel, des informations relatives à leur activité.

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

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

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

I - Définitions

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

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

Desserte : Unité urbaine desservie par un autocar SLO. Afin de mieux prendre en compte l'interconnexion des arrêts en centre-ville et ceux dans les communes limitrophes et de mieux refléter la desserte du territoire, une nouvelle méthode de calcul est adoptée à compter de 2021. L'offre de dessertes est basée désormais sur les unités urbaines, dont la définition et la composition sont celles de l'INSEE (voir définition). Par conséquent, les liaisons sont celles qui relient deux unités urbaines. Pour les rapports précédents (jusqu'à la publication du rapport portant sur l'année 2020), il s'agissait d'une commune desservie.

Desserte exclusive : Unité urbaine (depuis le rapport portant sur l'année 2021) ou commune (jusqu'au rapport portant sur l'année 2020) qui n'est desservie que par un seul opérateur SLO.

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

Indice de Herfindahl-Hirschman :

Il est calculé comme la somme des carrés des parts de marché de toutes les entreprises du secteur. Il prend des valeurs entre 0 et 10 000, où 0 indique une situation de concurrence parfaite avec une multiplicité d'acteurs de taille identique, et 10 000 correspond à une situation de monopole. Une augmentation de l'indice HHI indique ainsi une hausse du degré de concentration du marché susceptible de se traduire par une diminution de l'intensité concurrentielle entre les opérateurs présents sur le marché.

Pour le marché français, cet indice est calculé à partir des données de fréquentation par opérateur exprimées en nombre de passagers.km. Deux approches sont adoptées : (i) une approche macroscopique basée sur les données agrégées au niveau national pour chaque année et (ii) une approche microscopique évaluant la concentration du marché SLO à l'échelle de chaque liaison. Dans la première approche (HHI macroscopique), la part de marché de chaque opérateur est calculée à partir de la fréquentation totale obtenue dans l'année, toutes liaisons confondues. La deuxième approche mesure un premier indice HHI pour chaque liaison, puis un indice HHI global (HHI microscopique) établi comme la somme pondérée (par la fréquentation de chaque liaison) des indices HHI de chaque liaison.

Liaison : Afin de mieux prendre en compte l'interconnexion des arrêts en centre-ville et ceux dans les communes limitrophes et de mieux refléter la desserte du territoire, une nouvelle méthode de calcul est adoptée depuis l'édition de juillet 2022 du présent rapport : à compter du rapport portant sur l'année 2021, les liaisons sont celles qui relient deux unités urbaines.

Jusqu'au rapport portant sur l'année 2020, il s'agissait de la combinaison unique ville de départ-ville d'arrivée (A-B ou B-A) pour un trajet direct. L'adresse des points d'arrêt aux villes de départ et d'arrivée peut différer selon les opérateurs.

Liaison radiale : à compter du rapport portant sur l'année 2021, liaison ayant pour origine ou pour destination l'unité urbaine de Paris. Jusqu'au rapport portant sur l'année 2020, liaison ayant pour origine Paris ou des arrêts proches (Points d'arrêt : Bercy, Place de Clichy, La Défense, Porte de Charenton, Pont de Levallois, Porte de Saint Ouen, Pont de Sèvres, Gallieni (Bagnolet), Tolbiac).

Liaison transversale : à compter du rapport portant sur l'année 2021, liaison qui relie deux unités urbaines à l'exception de celle de Paris. Jusqu'au rapport portant sur l'année 2020, liaison entre deux villes de province ou une ville de province et une ville en Île-de-France (hors Paris et les arrêts ci-dessus).

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

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

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

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

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

« La notion d'unité urbaine repose sur la continuité du bâti et le nombre d'habitants. Les unités urbaines sont construites en France métropolitaine et dans les DOM d'après la définition suivante : une commune ou un ensemble de communes présentant une zone de bâti continu (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) qui compte au moins 2 000 habitants.

Si l'unité urbaine se situe sur une seule commune, elle est dénommée ville isolée.

Si l'unité urbaine s'étend sur plusieurs communes, et si chacune de ces communes concentre plus de la moitié de sa population dans la zone de bâti continu, elle est dénommée agglomération multicommunale.

Si l'une de ces communes concentre moins de la moitié de sa population dans la zone de bâti continu mais qu'elle y concentre 2 000 habitants ou plus, alors elle constituera une unité urbaine isolée. L'agglomération de Paris désigne l'agglomération multicommunale contenant Paris. Enfin, on désigne par « commune hors unité urbaine », les communes non affectées à une unité urbaine.

Ces seuils, 200 mètres pour la continuité du bâti et 2 000 habitants pour la population des zones bâties, résultent de recommandations adoptées au niveau international. À titre d'exemple, dans le règlement européen encadrant le recensement de la population, des statistiques de population basées sur le zonage en unités urbaines sont attendues. »

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

II - Méthodologie d'occultation

Afin de réaliser sa mission d'information tout en assurant la protection des données couvertes par le secret des affaires, l'Autorité a décidé de présenter des fourchettes de valeurs en lieu et place des données protégées, notamment les données de fréquentation (lorsque moins de trois opérateurs

sont présents sur une liaison ou qu'un opérateur couvre plus de 85 % du marché, suivant les prescriptions de l'Insee³⁵). Afin de faciliter la lecture de ces fourchettes, l'Autorité a déterminé un ensemble de fourchettes jointives avec des bornes de valeurs faciles à appréhender et de progression homogène pour les passagers. Les fourchettes ainsi fixées sont utilisées dans les bilans depuis 2017 à l'échelle des liaisons et des villes desservies, permettant aux lecteurs de comparer les évolutions d'une année à l'autre.

L'échelle des fourchettes de valeurs est la suivante :

- ≤ 1 000,]1 000 - 2 000],]2 000 - 5 000],]5 000 - 10 000],
-]10 000 - 20 000],]20 000 - 50 000],]50 000 - 100 000],
-]100 000 - 175 000],]175 000 - 250 000],]250 000 - 375 000],
-]375 000 - 500 000],]500 000 - 650 000],]650 000 - 800 000],
-]800 000 - 1 000 000], puis fourchettes avec un écart de 250 000 jusqu'à 2 000 000,
- fourchettes présentant un écart de 500 000 au-delà de 2 000 000.

Afin de protéger le secret des affaires, la réduction à deux du nombre d'opérateurs nationaux a nécessité d'étendre l'utilisation de ces fourchettes pour les données relatives à la fréquentation globale et pour toutes les données qui sont liées à la fréquentation (le nombre de passagers.km, le taux d'occupation et le chiffre d'affaires).

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

Pour les fourchettes liées :

- nombre de passagers.km : classes établies par rapport à la fréquentation en nombre de passagers et au trajet moyen parcouru constaté (287 kilomètres en 2022), ce qui conduit à une amplitude de fourchettes d'environ 430 millions de passagers.km ;
- taux d'occupation : classes établies par rapport à la fréquentation en nombre de passagers.km et à l'offre en sièges.km, l'amplitude de la fourchette s'établit autour de 10 points de pourcentage ;
- chiffre d'affaires : classes établies par rapport à la fréquentation et à la recette par passager, l'amplitude de la fourchette représente un écart de 12 % à 25 % du chiffre d'affaires.

III - Méthodologie du bilan environnemental

L'étude du bilan environnemental du transport par autocars implique de déterminer le *facteur d'émissions d'équivalent CO₂ du transport par autocars*, soit la quantité moyenne d'équivalent CO₂ associée au parcours d'un kilomètre par un autocar. La notion d'équivalent CO₂ renvoie à la quantité des divers gaz émis exprimée en la quantité équivalente de dioxyde de carbone.

Dans une étude de 2016 « *Évaluation de l'impact environnemental du développement du transport autocar* »³⁶, l'ADEME estime à 801 g/km le facteur d'émission du transport par autocar. Cette estimation est le produit de deux éléments :

- *La quantité de carburant moyenne consommée sur un kilomètre par un autocar.* Sur la base de données déclaratives des opérateurs, cette quantité s'établit à 25,2 L/100 km en 2016 ;

³⁵ « Règles de diffusion pour les informations statistiques » accessibles au lien suivant : <https://www.insee.fr/fr/information/1300624>

³⁶ <https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/1961-evaluation-de-l-impact-environnemental-du-developpement-du-transport-par-autocar.html>

- La quantité d'équivalent CO₂ générée par un litre de carburant : 3,17 kg/L selon l'arrêté du 26 avril 2017 relatif à l'information sur la quantité de gaz à effet de serre émise à l'occasion d'une prestation de transport³⁷.

Facteur d'émissions autocar

$$= \text{consommation moyenne de carburant} * \text{facteur d'émissions du carburant} \\ = g \text{ eqCO}_2/\text{km}$$

L'estimation du facteur d'émissions du transport par autocar permet le calcul d'indicateur additionnels tels que le *facteur d'émissions par passager.km* et les *émissions totales*.

Facteur d'émissions autocar par passager

$$= \text{facteur d'émissions autocar} * \frac{\text{autocars.kilomètres totaux}}{\text{passagers.kilomètres totaux}} \\ = g \text{ eqCO}_2/\text{km/passager}$$

$$\textbf{Emissions d'eqCO}_2 \textbf{ totales} = \text{facteur d'émissions autocar} * \text{autocars.kilomètres totaux} \\ = g \text{ eqCO}_2$$

Les déclarations des principaux opérateurs du marché en matière de consommation de carburant, collectées dans le cadre des collectes ponctuelles de l'Autorité, permettent d'actualiser la valeur du facteur d'émissions du transport par autocar pour l'année 2021 (789 g eqCO₂/km).

Point de vigilance sur les données d'enquête : en ce que les données relatives à la consommation de carburant proviennent d'enquêtes réalisées auprès des principaux opérateurs du marché de transport par autocar SLO, ces dernières peuvent être sujettes à des biais de réponse et doivent donc être manipulées et interprétées avec précaution.

IV - Méthodologie de l'analyse des déterminants de la recette kilométrique

Un individu de la base de données correspond à une liaison commercialisée pendant un trimestre d'une année.

Les régressions ont été conduites sur un jeu de données des années 2017 à 2021, à l'exclusion des données de la période comprise entre le deuxième trimestre 2020 et le premier trimestre 2021 inclus, les données ferroviaires de l'année 2022 n'étant pas disponibles au moment de l'étude.

Les analyses descriptives ont été conduites sur un jeu de données des années 2017 à 2021.

Les jeux de données ont été restreints aux liaisons commercialisées par au moins un opérateur SLO national, FlixBus ou BlaBlaCar. Le nombre de trajets quotidiens est égal à la somme des trajets sur le trimestre considéré, divisé par 90. Les autres variables d'intérêt retenues sont les suivantes : la longueur de la liaison, la commercialisation par un / deux ou plus opérateurs SLO, le nombre de trajets quotidiens en train (train classique, TAGV), et le caractère radial ou transversal de la liaison.

Le train classique regroupe le train conventionné et le TAGV sur une distance d'au plus 100 km.

Le TAGV n'est considéré comme tel qu'au-delà de 100 km.

Régression linéaire :

Les impacts relatifs des différents facteurs explicatifs de la recette kilométrique ont été identifiés au moyen de régressions linéaires. En effet, cette analyse permet de sélectionner les variables explicatives de la recette HT aux 100 kilomètres selon leur pertinence d'un point de vue statistique et selon leur pouvoir explicatif. Sous certaines hypothèses, cette analyse permet d'identifier un effet causal.

Le modèle mis en œuvre s'écrit de façon générale de la façon suivante :

$$\text{Recette} = \alpha + \beta \text{Distance} + \gamma \text{concurrence}_{\text{intra}} + \gamma \text{concurrence}_{\text{inter}} + \gamma \text{radial} +$$

³⁷ <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000025714522/>

Partitions du jeu de données :

Afin de s'affranchir du biais de corrélation entre la distance et les facteurs explicatifs, des régressions linéaires ont été conduites sur des partitions du jeu de données.

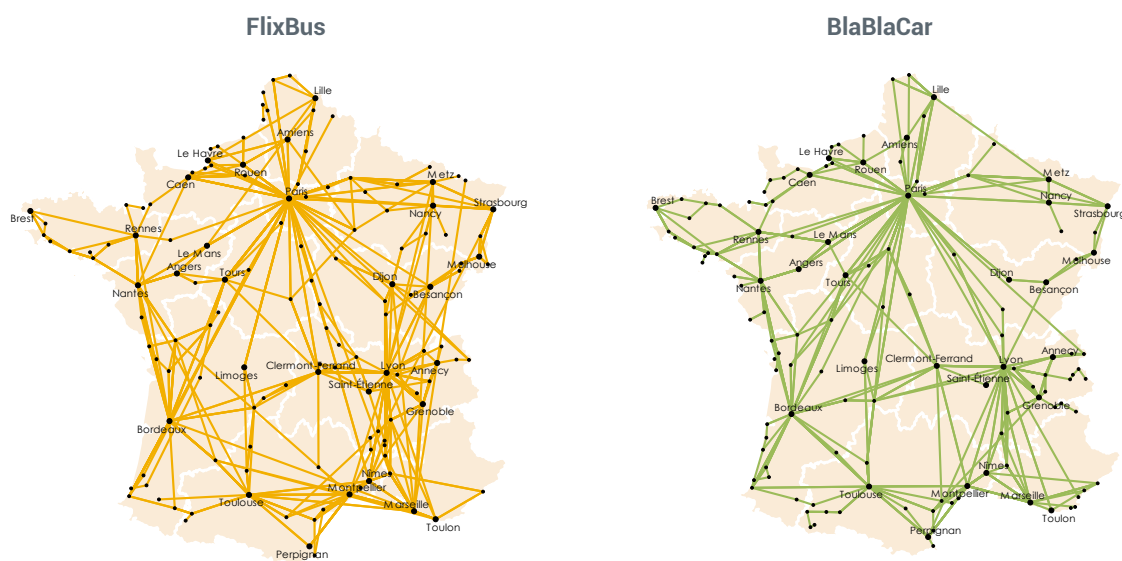
- Les liaisons de 100 km ou moins
- Les liaisons entre 100 et 300 km
- Les liaisons de plus de 300 km

ANNEXES

Annexe 1 - Opérateurs SLO	60
Annexe 2 - Caractéristiques de l'offre	61
Annexe 3 - Couverture du territoire par les SLO	64
Annexe 4 - Caractéristiques des unités urbaines desservies par les SLO	66
Annexe 5 - Destinations directes au départ des villes desservies	68
Annexe 6 - Aéroports desservis par les autocars SLO en 2021	68
Annexe 7 - Caractéristiques de l'offre de liaisons	69
Annexe 8 - Caractéristiques de la demande	70
Annexe 9 - Analyses régionales	71
Annexe 10 - Qualité de service	72
Annexe 11 - Complémentarité des modes	73
Annexe 12 - Étude concurrence	74

ANNEXE 1 - OPÉRATEURS SLO

Annexe 1.1 – Réseau des lignes opérées par les deux opérateurs nationaux en 2022



Source : ART

Source : ART

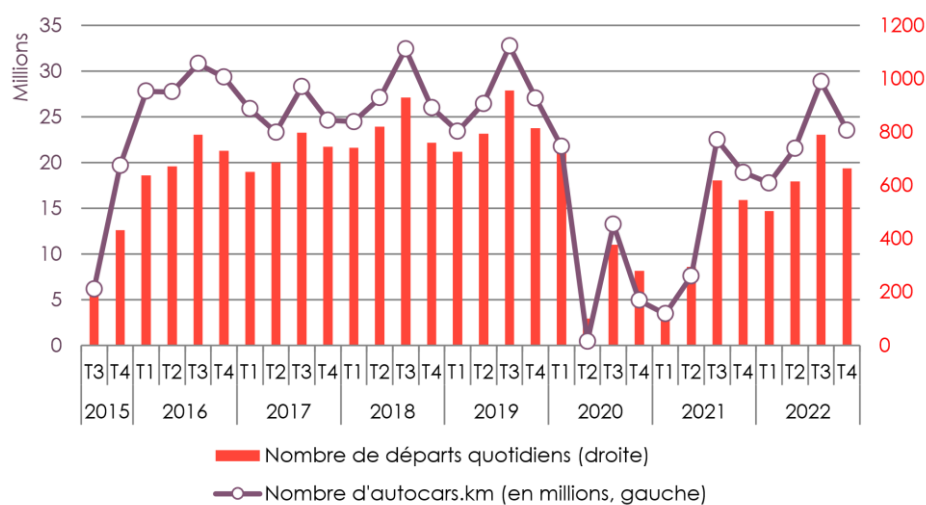
Annexe 1.2 – Opérateurs SLO régionaux présents sur le marché en 2022

Opérateur	Ligne	Période d'exploitation
DMA	Pont-à-Mousson – Gare Lorraine TGV (Louvigny)	Toute l'année
Escapad'Kreol	Saint-Pierre – Sainte-Marie (La Réunion) Sainte-Marie – Saint-Gilles Les Bains (La Réunion)	Toute l'année
Keolis Armor	Rennes – Mont Saint-Michel Saint-Malo – Mont Saint-Michel	Toute l'année
Keolis Sud Lorraine	Nancy ville – Gare Lorraine TGV (Louvigny)	Toute l'année
Migratour	Chemin de Saint Jacques de Compostelle (Puy-en-Velay – Conques)	Juillet à mi-octobre
Resalp	LINK 2 : Briançon – Grenoble LINK 3 : Briançon – Névache	Mi-décembre 2021 à mi-mars 2022
Voyage Lucien Kunegel	Route de vin alsacien (Colmar – Voegtlinshoffen)	Fin avril à mi-octobre

Source : ART

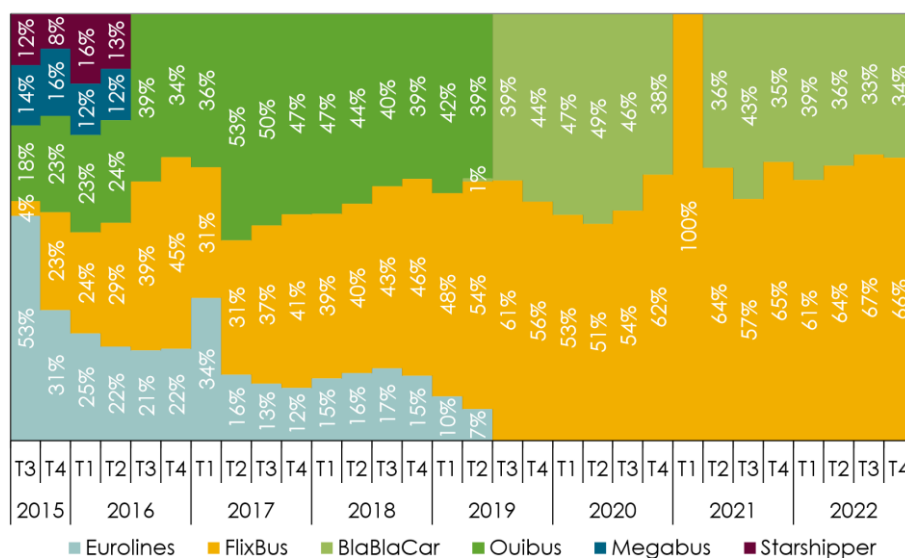
ANNEXE 2 – CARACTÉRISTIQUES DE L'OFFRE

Annexe 2.1 - Evolution trimestrielle du nombre de départs quotidiens et d'autocars.km



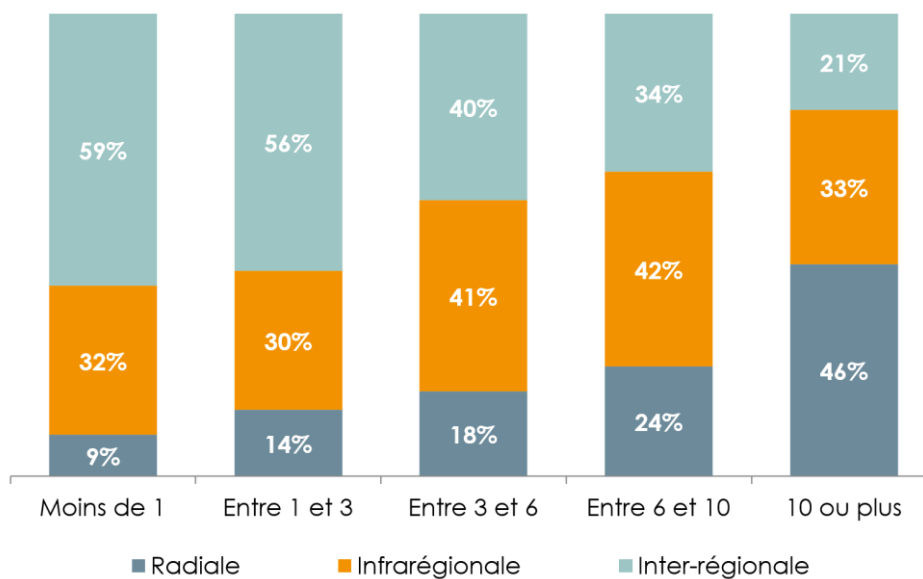
Source : ART

Annexe 2.2 – Part des opérateurs dans le nombre total de départs quotidiens (opérateurs nationaux uniquement)



Source : ART

**Annexe 2.3 – Répartition des liaisons en 2022
selon leur nature et leur fréquence (en nombre d'allers-retours quotidiens)**



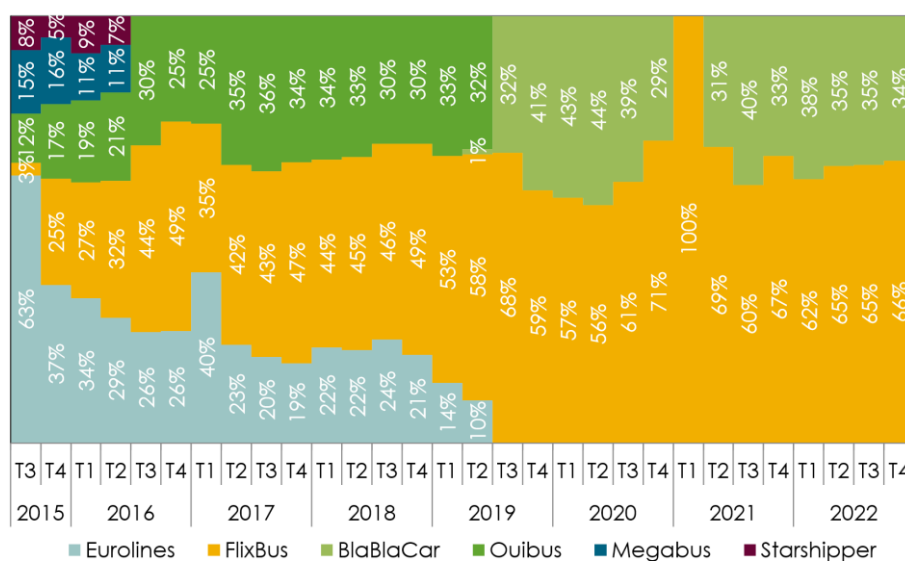
Source : ART

Annexe 2.4 – Top 10 des liaisons les plus cadencées et leur nombre d'allers-retours par jour

Liaison	2022	2021	2019	Évolution 2022/2019
Lille – Paris	32	17	45	-29 %
Grenoble – Lyon	27	17	23	+17 %
Aéroport de Lyon Saint-Exupéry – Grenoble	25	11	34	-26 %
Marseille/Aix-en-Provence – Nice	22	14	18	+22 %
Paris – Rouen	21	17	23	+9 %
Paris – Reims	20	12	19	+5 %
Lyon – Paris	20	15	26	-23 %
Montpellier – Nîmes	18	12	9	+100 %
Clermont-Ferrand – Lyon	17	13	17	+0 %
Marseille – Montpellier	17	11	20	+15 %

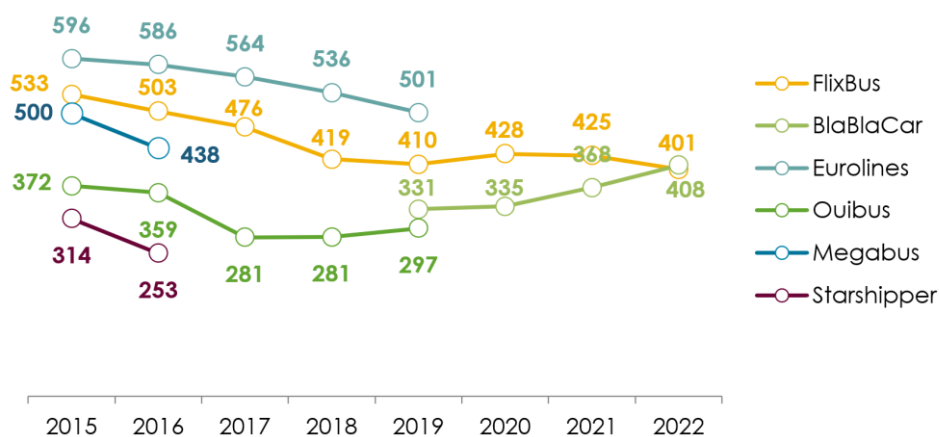
Source : ART

Annexe 2.5 – Part de chaque opérateur dans l'offre en autocars.km
(opérateurs nationaux uniquement)



Source : ART

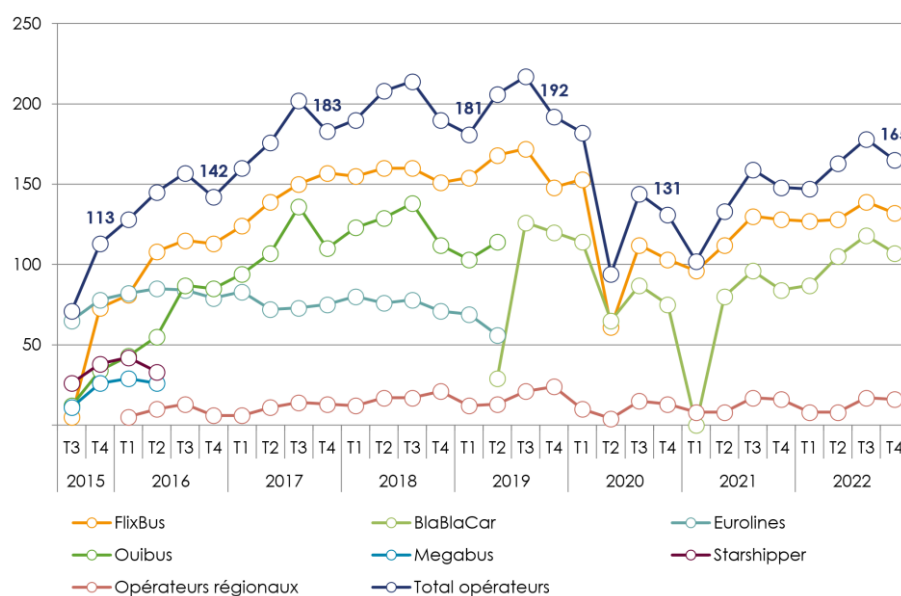
Annexe 2.6 – Longueur moyenne des lignes (en km) par opérateur



Source : ART

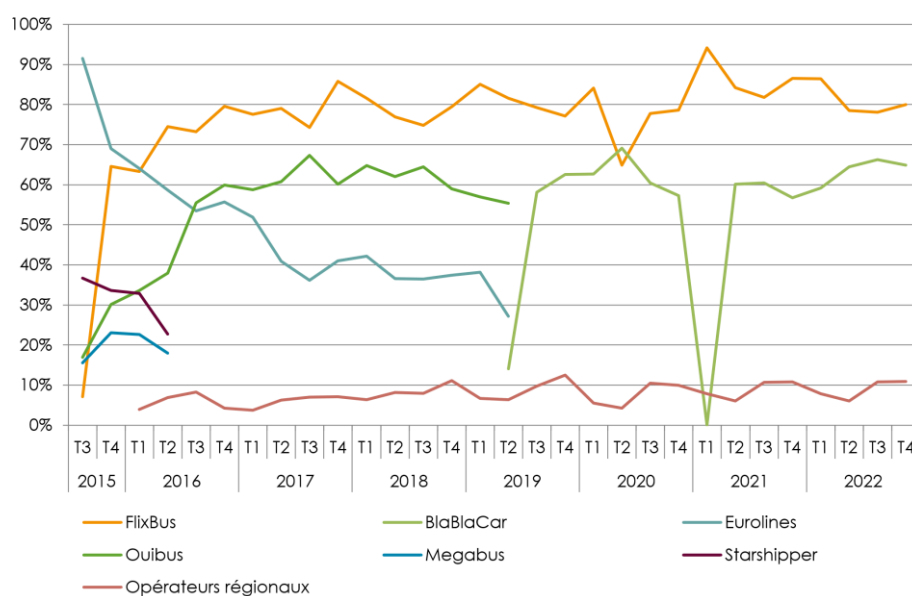
ANNEXE 3 – COUVERTURE DU TERRITOIRE PAR LES SLO

Annexe 3.1 – Nombre d'unités urbaines desservies par opérateur



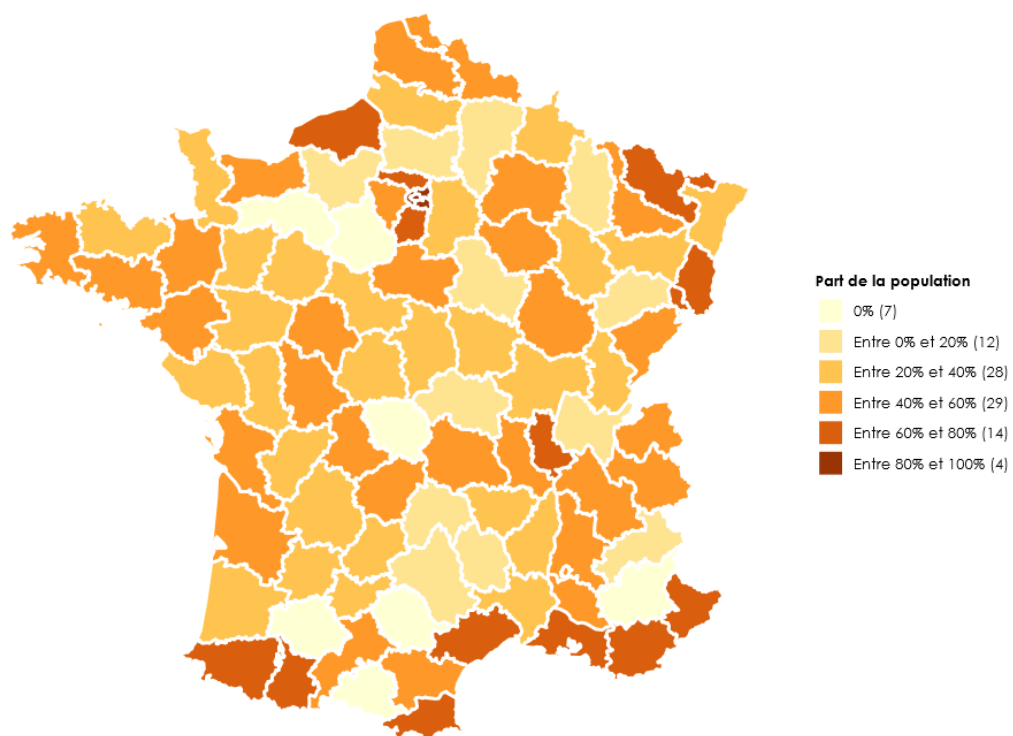
Source ART

Annexe 3.2 – Taux de couverture du réseau par opérateur



Source ART

Annexe 3.3 – Part de la population desservie par département



Entre parenthèses : nombre de départements

Source ART

ANNEXE 4 – CARACTÉRISTIQUES DES UNITÉS URBAINES DESSERVIES PAR LES SLO

Annexe 4.1 – Répartition des unités urbaines desservies selon leur population

Taille de l'unité urbaine (population)	Nombre d'unités urbaines desservies (% des unités urbaines desservies)					Part des unités urbaines desservies par les SLO en 2022
	2018	2019	2020	2021	2022	
Moins de 10 000	27 (12%)	35 (15%)	24 (12%)	14 (9%)	23 (12%)	1%
Entre 10 000 et 50 000	76 (33%)	76 (32%)	59 (30%)	43 (27%)	56 (29%)	15%
Entre 50 000 et 100 000	52 (23%)	49 (21%)	44 (22%)	37 (23%)	40 (21%)	56%
Entre 100 000 et 200 000	19 (8%)	19 (8%)	19 (10%)	19 (12%)	20 (10%)	77%
Plus de 200 000	35 (15%)	35 (15%)	35 (18%)	34 (21%)	34 (18%)	94%
Communes hors unités urbaines	22 (10%)	20 (9%)	18 (9%)	15 (9%)	19 (10%)	20%
Total	231 (100%)	234 (100%)	199 (100%)	162 (100%)	192 (100%)	7%

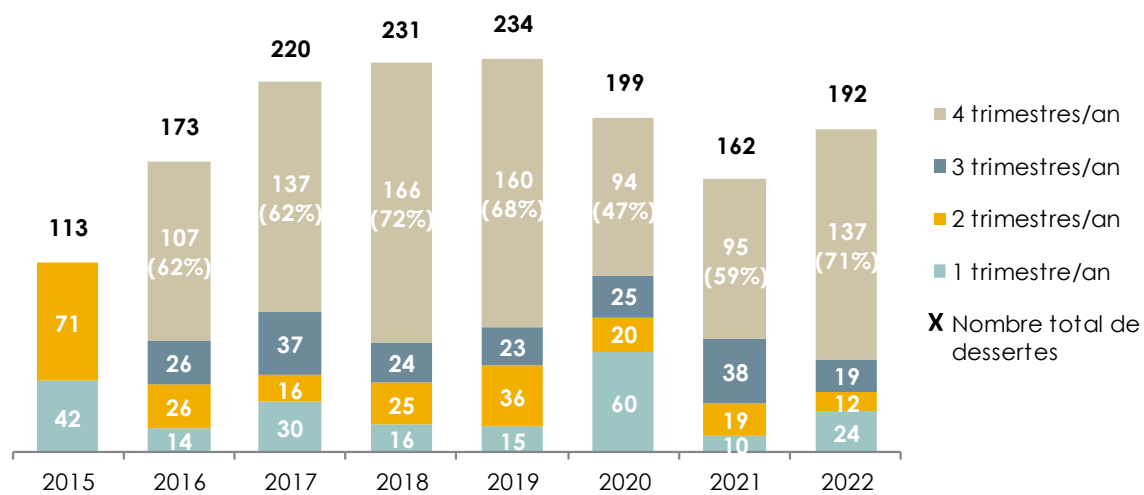
Source : ART

Annexe 4.2 – Nombre moyen de mouvements quotidiens et de destinations selon la taille de l'unité urbaine

Taille de l'unité urbaine (population)	Nombre moyen de mouvements quotidiens					Nombre moyen de destinations				
	2018	2019	2020	2021	2022	2018	2019	2020	2021	2022
Moins de 10 000	8,4	8,1	6,2	9,1	6,8	4,9	4,5	3,6	5,0	5,2
Entre 10 000 et 50 000	11,7	11,5	8,5	9,8	11,5	5,5	6,3	5,5	6,4	6,9
Entre 50 000 et 100 000	27,2	26,8	18,8	21,7	28,8	11,2	11,6	10,0	10,3	11,6
Entre 100 000 et 200 000	44,3	45,8	31,2	31,0	43,3	16,2	15,9	13,9	12,3	13,3
Plus de 200 000	165,9	161,1	101,9	96,7	153,8	38,3	40,1	33,6	29,9	35,5
Hors unités urbaines	21,5	22,0	16,7	16,5	18,3	5,9	6,8	5,7	6,7	6,6
Total	45,7	44,9	34,6	37,0	49,0	12,6	13,0	12,0	12,8	13,4

Source : ART

**Annexe 4.3 – Répartition des unités urbaines desservies
en fonction du nombre de trimestres de commercialisation**



Source : ART

ANNEXE 5 – DESTINATIONS DIRECTES AU DÉPART DES VILLES DESSERVIES

Annexe 5.1 – Top 10 des unités urbaines desservies en nombre de destinations offertes en 2022

Unité urbaine	Nombre de destinations offertes					Nombre moyen de trajets quotidiens en 2022
	2018	2019	2020	2021	2022	
Paris	184	189	157	125	155	861
Lyon	89	91	75	67	87	488
Grenoble	52	60	60	59	58	276
Bordeaux	57	63	50	51	60	292
Clermont-Ferrand	46	54	44	41	49	188
Toulouse	61	57	53	41	46	277
Marseille-Aix-en-Provence	45	44	43	40	44	264
Rennes	52	46	39	39	43	138
Montpellier	41	48	41	39	47	273
Nantes	48	50	43	38	44	201

Source : ART

ANNEXE 6 – AÉROPORTS DESSERVIS PAR LES AUTOCARS SLO EN 2022

Annexe 6.1 – Aéroports desservis en 2022 Classés par la fréquence quotidienne

Aéroport	Nombre d'opérateurs	Nombre de mouvements quotidiens* (Evolution A/A-1)	Nombre de destinations**	Nombre de passagers transportés***
Lyon-Saint Exupéry	2	67 (+32)	22	]250 000;375 000]
Paris-Charles de Gaulle	2	62 (+27)	57	]100 000;175 000]
Paris-Orly	2	42 (+17)	57	]50 000;100 000]
Nice-Côte d'Azur	2	41 (+14)	26	]250 000;375 000]
Biarritz-Pays Basque	2	18 (+9)	16	]5 000;10 000]
Marseille-Provence	2	10 (+2)	9	]20 000;50 000]
Bâle-Mulhouse-Fribourg	1	4 (+3)	5	/
La Réunion-Rolland Garros	1	4 (+2)	2	/
Toulouse-Blagnac	1	3 (+1)	8	/
Nantes-Atlantique	1	3 (+3)	11	/

* Corrigé du nombre de jours d'activité effective en 2021, soit 340 jours au lieu de 365 habituellement

** Nombre d'unités urbaines connectées (hors celle où se trouve l'aéroport)

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

Source : ART

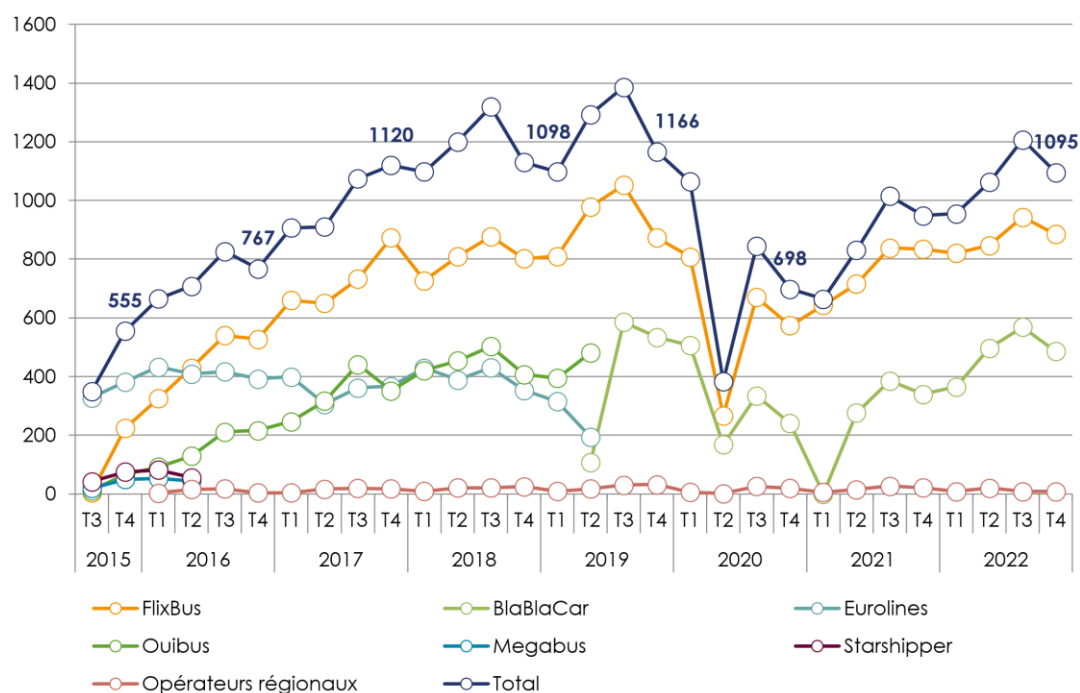
Annexe 6.2 – Part des aéroports dans la fréquentation et le chiffre d'affaires du secteur en 2022

Indicateur	Part dans le total	Évolution sur un an	Évolution par rapport à 2019
Fréquentation	9,6 %	-21 %	-74 %
Chiffre d'affaires	10,1 %	-9 %	-68 %

Source : ART

ANNEXE 7 – CARACTÉRISTIQUES DE L'OFFRE DE LIAISONS

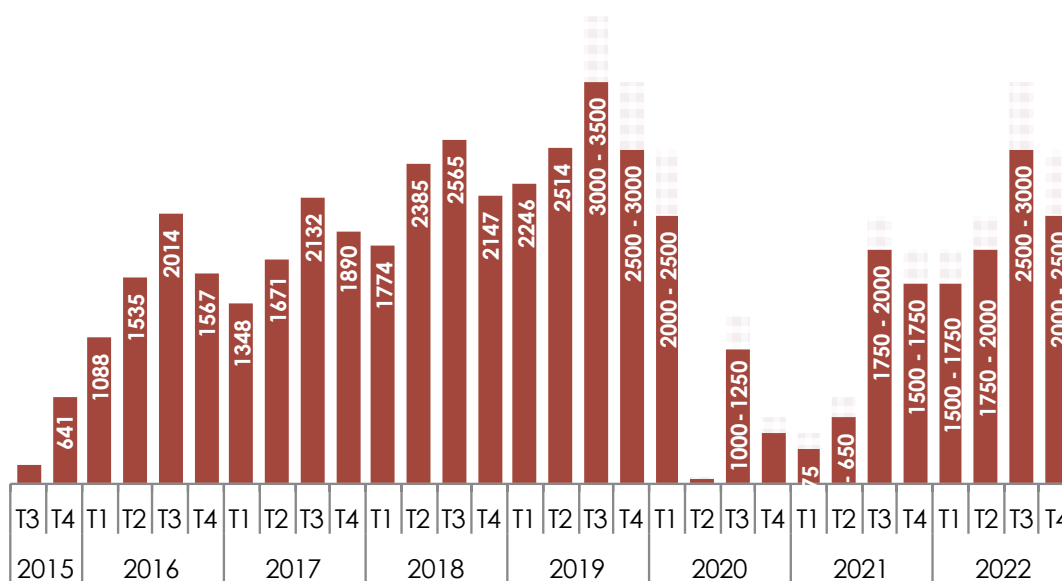
Annexe 7.1 – Nombre de liaisons commercialisées par opérateur



Source ART

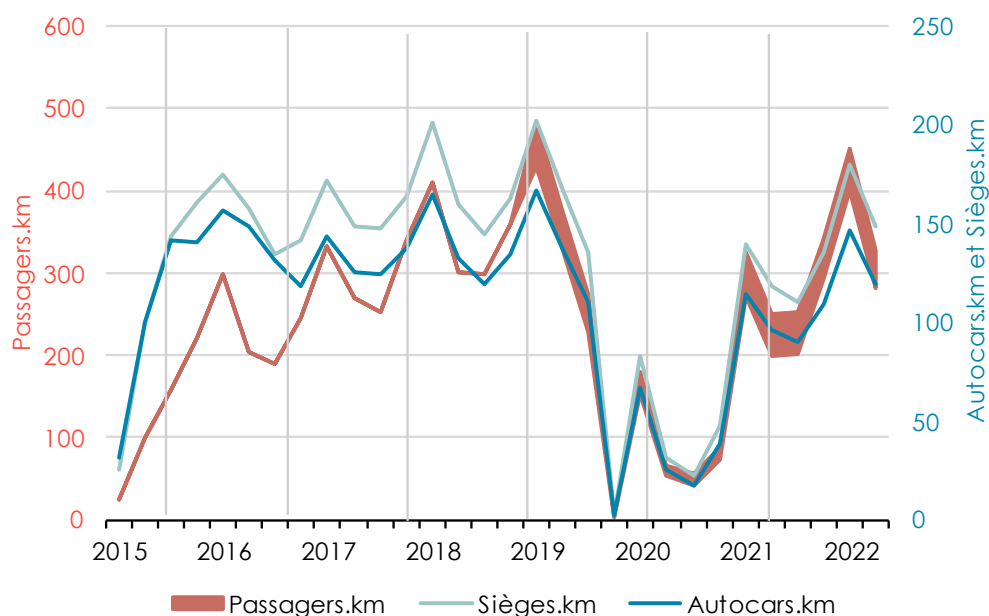
ANNEXE 8 – CARACTÉRISTIQUES DE LA DEMANDE

Annexe 8.1 – Évolution trimestrielle du nombre de passagers transportés (en milliers)



Source ART

Annexe 8.2 – Évolution comparée de l'offre et de la fréquentation
(Base 100 en 2015T4)



Source : ART

Annexe 8.3 – Les 10 liaisons les plus fréquentées en 2022 classées par le nombre de trajets quotidiens pour chaque tranche de fréquentation

Liaison	Distance moyenne (km)	Nombre de trajets quotidiens			Fréquentation annuelle (milliers de passagers)	
		2022	2019	Evolution (2022/19)	2022	2019
Lille – Paris	225	64	89	-28 %	]375; 500]	]650; 800]
Grenoble – Lyon	110	54	46	+19 %	]375; 500]	]250; 375]
Grenoble – Lyon Aéroport Saint Exupéry	91	49	67	-27 %	]250; 375]	]375; 500]
Marseille/Aix-en-Provence – Nice	191	45	36	+24 %	]250; 375]	]250; 375]
Paris – Rouen	135	41	46	-10 %	]250; 375]	]375; 500]
Lyon – Paris	464	41	53	-23 %	]250; 375]	]375; 500]
Paris – Reims	156	41	39	+6 %	]175; 250]	]175; 250]
Clermont-Ferrand – Lyon	174	35	34	+3 %	]175; 250]	]175; 250]
Le Havre – Paris	200	27	24	+13 %	]175; 250]	]175; 250]
Caen – Paris	235	15	21	-29 %	]100; 175]	]250; 375]

Source : ART

ANNEXE 9 – ANALYSES RÉGIONALES

Annexe 9.1 – Répartition des déclarations par région

La région **Auvergne-Rhône-Alpes** concentre le plus grand nombre de liaisons déclarées en 2022 avec 83 déclarations, dont 74 sur des liaisons infrarégionales. Par rapport à 2021, le nombre de déclarations pour cette région a augmenté de 118 %. Sur ces 74 liaisons infrarégionales, 11 concernent une liaison avec l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry, soit 13 % des liaisons. Au total, 163 déclarations disposent de droits actifs au 31 décembre 2022, dont 87 % sont infrarégionales et 30 % concernent une liaison avec l'aéroport.

La région **Bretagne** est concernée par 27 déclarations en 2022, dont 22 sont infrarégionales et 5 interrégionales, dont 2 avec la région **Normandie** et 3 avec la région **Pays de la Loire**. Cela correspond à une augmentation de 42 % du nombre de déclarations par rapport à l'année 2021. Au 31 décembre 2022, 59 déclarations disposent de droits actifs, dont 81 % concernent des liaisons infrarégionales.

Pour ce qui est de la région **Hauts-de-France**, elle a enregistré 39 nouvelles déclarations en 2022 dont 12 infrarégionales, les 27 autres étant à destination de la région **Île-de-France**. Deux de ces déclarations concernent un SLO reliant l'aéroport de Beauvais-Tillé à cette dernière. Cela correspond à une augmentation d'environ 130 % du nombre de services déclarés par rapport à 2021. Au total, 53 déclarations disposent de droits actifs au 31 décembre 2022, dont 26 % sont infrarégionales, le reste étant à destination de l'**Île-de-France**.

28 déclarations, 87 % de plus qu'en 2021, ont concerné la région **Île-de-France** en 2022, toutes interrégionales avec 1 liaison vers la **Normandie** et 27 liaisons vers les **Hauts-de-France**, dont 2 liaisons avec l'aéroport de Beauvais-Tillé. Ainsi, à la fin de l'année 2022, la région **Île-de-France** enregistre 40 déclarations actives. La quasi-totalité d'entre elles est à destination des **Hauts-de-France**. Il est à noter que 5 liaisons relient l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle à la région **Hauts-de-France**.

La région **Grand Est** a vu 27 nouvelles déclarations de SLO de moins de 100 km en 2022, une augmentation de 125 % par rapport à 2021. Sur ces 27 déclarations, 20 sont des liaisons infrarégionales et 7 sont des liaisons interrégionales avec la région **Bourgogne-Franche-Comté**. Ce sont 69 déclarations qui disposent de droits actifs au 31 décembre 2022, dont 3 déclarations qui permettent la desserte de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, 2 d'entre elles étant infrarégionales et 1 interrégionale avec la région **Bourgogne-Franche-Comté**. Le nombre de déclarations disposant de droits actifs pour la région **Grand Est** est en baisse de 17 % par rapport à 2021.

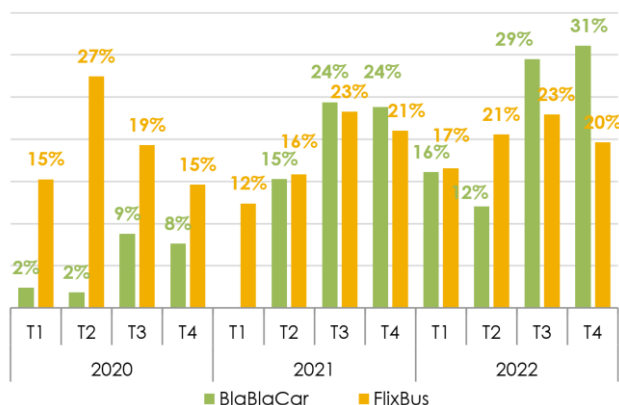
Pour la région **Occitanie**, elle enregistre 59 nouvelles déclarations, 5 fois plus qu'en 2021. 56 de ces déclarations sont des liaisons infrarégionales, 2 déclarations concernent des liaisons avec la région **Nouvelle-Aquitaine** et 1 autre avec la région **Provence-Alpes-Côte d'Azur**. Au 31 décembre 2022, 106 déclarations disposent de droits actifs, 2 d'entre elles concernant la desserte d'un aéroport : l'aéroport de Marseille-Provence.

Concernant la région **Provence-Alpes-Côte d'Azur**, il y a eu 25 nouvelles déclarations en 2022, 15 infrarégionales, 1 reliant la région **Occitanie** et 9 l'**Auvergne-Rhône-Alpes**. 7 de ces déclarations assurent la liaison avec l'aéroport de Nice-Côte d'Azur. Ainsi, au 31 décembre 2022, la région dispose de 51 liaisons susceptibles d'avoir des droits actifs.

L'île de la **Réunion** n'a quant à elle pas enregistré de nouvelles déclarations en 2022. Au 31 décembre 2022, il y avait 2 liaisons avec l'aéroport Roland-Garros disposant de droits actifs.

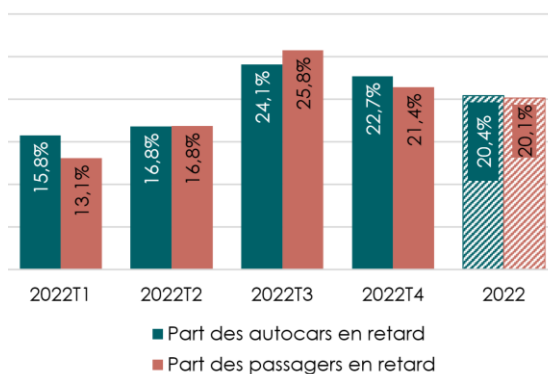
ANNEXE 10 – QUALITÉ DE SERVICE

Annexe 10.1 – Taux de retard par opérateur principal



Source : ART

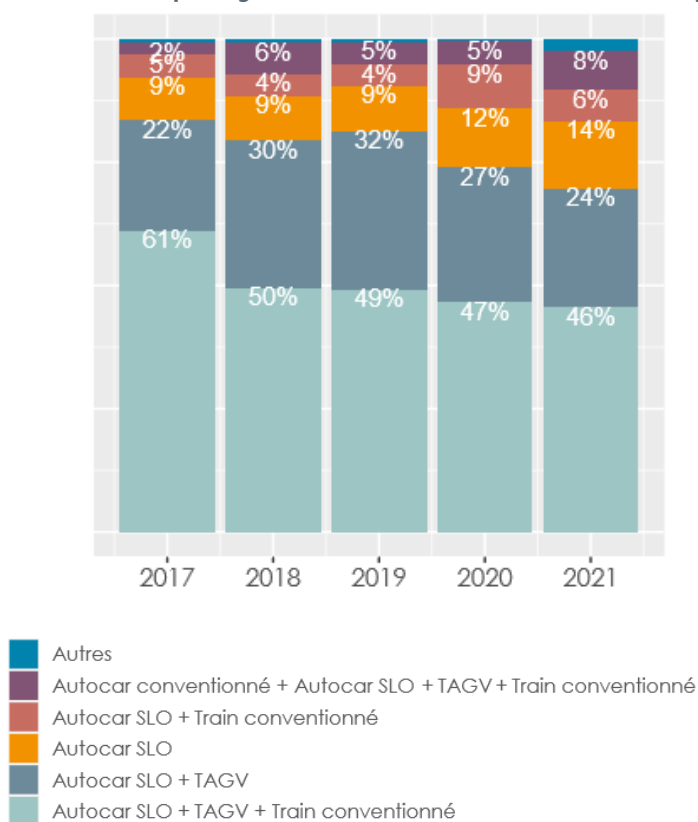
Annexe 10.2 – Part des autocars et passagers en retard en 2021



Source : ART

ANNEXE 11 – COMPLÉMENTARITÉ DES MODES

Annexe 11.1 – Part de passagers.km suivant l'ensemble des modes disponibles



Source : ART

ANNEXE 12 – SITUATION CONCURRENTIELLE

Annexe 12.1 – Les déterminants de la recette kilométrique

Le modèle de régression vise à identifier le pouvoir explicatif de facteurs (la longueur des liaisons, la concurrence avec le train conventionné et TAGV, la concurrence intramodale et le caractère radial ou transversal des liaisons) sur les variations d'une variable (la recette kilométrique), en supposant une relation linéaire entre eux. Ce modèle s'écrit comme suit :

$$\text{Recette}_{km} = \alpha + \beta \text{ Distance} + \gamma \text{ Concurrence}_{intra} + \delta \text{ Concurrence}_{TAGV} + \zeta \text{ Concurrence}_{TC} + \nu \text{ Radial} + \varepsilon$$

Les variables $\text{Concurrence}_{TAGV}$ et Concurrence_{TC} sont des indicatrices qui valent « 1 » s'il y a au moins 4 trains TAGV (resp. trains classiques) qui circulent par jour en moyenne sur la liaison.

Compte tenu de l'effet non linéaire de la distance sur la recette, les coefficients sont plus représentatifs lorsqu'on procède à un partitionnement du jeu de donnée suivant la longueur des liaisons avant de calculer les coefficients de régression sur ces segments. En outre, faire la régression sur des segments de distance permet de réduire fortement le biais de variable omise de la relation entre la recette et la concurrence avec le train conventionné. Ci-dessous, un exemple de sortie de régression, sur le segment des liaisons de plus de 300 km :

Facteurs explicatifs des variations de la recette kilométrique	Estimate	Std. Error	t_value	Pr (> |t|)
α	5.392e+00	8.265e-02	65.245	< 2e-16
Distance	-1.390e-03	7.265e-05	-18.621	< 2e-16
Concurrence_{intra}	-3.955e-01	3.434e-02	-11.518	< 2e-16
Concurrence_{TAGV}	2.934e+01	4.477e-02	6.554	5.94e-11
Concurrence_{TC}	3.427e+01	5.686e-02	6.027	1.74e-09
Radial	1.094e+01	3.933e-02	2.782	0.00542

Directeur de la publication : Philippe Richert

Pilotage et coordination : Fabien Couly, Sophie Plumel

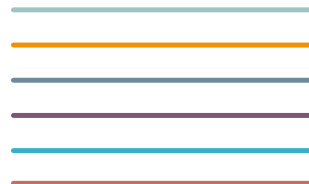
Auteurs et contributeurs : Nicolas Claude, Claudia Judith, Quentin Lepetit, Julie Rouault, Ioana Vacaru

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

Dépôt légal : juin 2023

ISSN : 2678-4696

L'édition du rapport annuel sur le marché du transport par autocar et sur les gares routières en France en 2022 est consultable en ligne sur le site autorite-transport.fr.



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

 @ART_transports

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

autorite-transports.fr