

Rapport annuel
Marché du transport par autocar
et gares routières

Exercice 2016



arafer

autorité de régulation des activités
ferroviaires et routières

Sommaire

SYNTHÈSE	3		
INTRODUCTION	6		
01			04
Marché du transport par autocar librement organisé	7	Bilan de la régulation des services librement organisés de moins de 100 km	33
Bilan de l'offre de services commercialisés en 2016	7	Rappel de la procédure	33
Caractéristiques de la demande de services librement organisés	12	Bilan des déclarations	33
Profil et comportements modaux des voyageurs		Statistiques générales	
Plus de 6 millions de passagers transportés en 2016		Approche par opérateur	
Structure de la demande		Analyse comparée des caractéristiques des services	
Le marché des liaisons routières inférieures à 100 km		Bilan des saisines	38
Résultats économiques et sociaux	17	Statistiques générales	
		Liaisons déclarées n'ayant pas fait l'objet d'une saisine	
		Méthode d'analyse	41
		Présentation	
		Substituabilité des services	
		Définition du périmètre de l'atteinte à l'équilibre économique	
		Notion d'atteinte substantielle	
		Bilan des interdictions et des limitations	45
02			05
Les services de transport par autocar conventionnés départementaux et régionaux	20	Les gares routières	47
Une collecte de données difficile à mettre en œuvre	20	Le registre public des gares routières et autres aménagements routiers	47
L'offre de services réguliers de transport public routier conventionnés départementaux	20	Les aménagements desservis	56
L'offre de services réguliers de transport public routier conventionnés régionaux	23	Accès à l'aéroport de Beauvais-Tillé	60
03			
Analyse de la complémentarité des offres de transport interurbain	26	CONCLUSION	61
Complémentarité des offres de transport routier librement organisées et conventionnées	26		
Complémentarité et concurrence entre services routiers librement organisés et services ferroviaires	29	ANNEXES	63

SYNTHESE

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

Ce deuxième rapport établi en application des articles L. 3111-23 et L. 3114-9 du code des transports porte sur la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2016.

Sur le marché du transport routier librement organisé

Le marché du transport routier librement organisé a représenté plus de 6 millions de déplacements par autocar sur le territoire national en 2016. La fréquentation de ces nouveaux services, libéralisés en août 2015, s'est développée à un rythme globalement soutenu (25 % de croissance trimestrielle en moyenne), avec un pic notable d'activité durant les mois d'été.

Les résultats¹ des enquêtes de terrain menées en 2016 par l'Autorité auprès des clients de l'autocar permettent d'estimer à près de 1 million le nombre de déplacements qui n'auraient pas été effectués sans cette offre nouvelle de mobilité. A défaut d'autocars, les 5 millions de déplacements restants auraient été réalisés essentiellement en voiture² (53 %) et en train (45 %).

Au cours de l'année, les acteurs du marché du transport routier librement organisé ont également continué à étoffer leur offre commerciale (+51 % de liaisons commercialisées et +32 % de villes desservies)³. Fin 2016, c'est Flixbus qui possédait l'offre commerciale la plus étendue, à la fois en diversité et en capacité, à la faveur d'un rythme de développement plus soutenu que ses concurrents.

Recherchant l'optimisation et la rentabilité de leur activité, les opérateurs se sont montrés réactifs tout au long de l'année, en adaptant leur offre aux pics saisonniers et aux résultats commerciaux obtenus sur les liaisons qu'ils commercialisent. Cette réactivité de l'offre à la demande leur a permis de jouer à la fois sur l'effet volume et sur l'effet prix, avec une amélioration du taux d'occupation⁴ des autocars, combinée à une réévaluation régulière des tarifs. La recette moyenne s'est ainsi établie 4 € HT par passager aux 100 km en 2016⁵, en augmentation de 25 % par rapport à 2015.

À l'été 2016, soit près d'un an après la libéralisation du marché, deux opérations de concentration ont fait évoluer le paysage concurrentiel, réduisant de 5 à 3 le nombre d'opérateurs disposant d'un réseau national (Eurolines/Isilines, Flixbus, Ouibus). Le rachat de Megabus par Flixbus⁶ lui a permis de renforcer sa présence sur les grands axes radiaux qui constituaient l'essentiel du réseau de Megabus. Quant au rapprochement de Starshipper et de Ouibus⁷, il a permis à ce dernier d'étendre son réseau et de diversifier son offre.

La concurrence directe entre les opérateurs principaux s'est avérée effective tout au long de l'année 2016 sur environ 30 % de l'offre de liaisons, représentant 87 % de la fréquentation totale. Ces ratios sont restés stables tout au long de l'année, y compris après les opérations de concentration.

Il est à noter que d'autres transporteurs comme Migratour, Darbier, Keolis Sud Lorraine et Fréthelle ont également décidé d'entrer sur le marché en 2016, en commercialisant essentiellement des trajets de moins de 100km déclarés préalablement à l'Autorité.

¹ Lien vers les résultats: <http://www.arafer.fr/wp-content/uploads/2017/01/Enquete-2016-mobilite-des-voyageurs-en-autocar-Arafer.pdf>

² Véhicule personnel (23 %), covoiturage (30 %).

³ 985 liaisons commercialisées fin 2016, contre 653 fin 2015. 180 villes desservies fin 2016 contre 136 fin 2015.

⁴ Ce taux, calculé uniquement pour les trajets domestiques, est passé de 31,9 % en 2015 à 39,6 % en moyenne en 2016, avec un pic à 46,6 % durant la période estivale.

⁵ Au dernier trimestre 2016, la recette moyenne par passager atteignait 4,7 € HT aux 100km contre 3,2 € fin 2015.

⁶ Au 1^{er} juillet 2016, les activités commerciales de Megabus en Europe Continentale ont été rachetées par Flixbus, Megabus restant l'exploitant des lignes concernées en sous-traitance de Flixbus.

⁷ Au 24 juillet 2016, Ouibus s'est rapprochée de Starshipper par l'intermédiaire d'un contrat de franchise d'une durée de 10 ans.

Au final, ce marché a permis une création nette d'environ 450 emplois (en ETP) en 2016 et a généré un chiffre d'affaires⁸ d'environ 83 millions € HT.

Sur les services routiers conventionnés

Afin de proposer une vision complète de l'offre de transport routier interurbain, l'Autorité a également mené une collecte de données auprès des opérateurs de services routiers conventionnés départementaux et régionaux. La mise en œuvre de cette collecte a néanmoins posé des difficultés majeures, ne permettant pas à l'Autorité de proposer un bilan exhaustif de l'offre de transport routier conventionnée. Fondée sur un échantillon restreint⁹ de départements et sur ses données incomplètes reçues pour les services routiers conventionnés régionaux¹⁰, l'analyse des données obtenues permet essentiellement de constater les fortes disparités existantes entre départements et entre régions en matière de densité du maillage et de l'intensité de circulations (fréquences des services) dans les territoires.

Au total, dans l'échantillon disponible, ce sont 9 663 villes qui sont desservies par des services départementaux, reliées par 78 248 liaisons dans 60 départements. Les lignes régulières départementales permettent de relier en moyenne 161 communes par département, via 1 307 liaisons intercommunales. 67 % de la population bénéficie d'un service routier départemental dans sa commune d'habitation. Les services régionaux desservent quant à eux 3 568 villes via 26 349 liaisons. Cela représente en moyenne 297 villes desservies et 2 196 liaisons distinctes opérées par région. 42 % de la population bénéficie d'un service routier régional dans sa commune d'habitation.

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

Les services routiers librement organisés et conventionnés sont clairement plus complémentaires que concurrents. 37 liaisons, soit moins de 0,1 % des liaisons conventionnées opérées, sont également desservies par un service librement organisé. Sur ces liaisons, la fréquence d'exploitation des services conventionnés est près de 3 fois supérieure à celle des services librement organisés. La fréquentation des services librement organisés sur ces liaisons ne représente que 1,5 % de la fréquentation totale de ces services. L'effet potentiel sur le trafic conventionné n'a pu être réalisé, faute de données¹¹.

L'offre de services routiers librement organisés se superpose davantage avec les services ferroviaires, conventionnés ou non, en particulier sur des distances supérieures à 100 km, puisque l'analyse a conduit à dénombrer 531 liaisons concernées, d'une distance moyenne de 311 km. Ces liaisons doublement opérées par le rail et la route représentent moins de 2 % de l'offre de liaisons ferroviaires commercialisées mais 40 % de l'offre des SLO et 89 % de leur fréquentation. Autrement dit, la majeure partie des voyageurs empruntant un service par autocar librement organisé avait également la possibilité de choisir un service ferroviaire direct pour effectuer son trajet.

Notons néanmoins qu'ici encore, la fréquence proposée par les services librement organisés est nettement inférieure à celle des services ferroviaires (2 fois moins d'aller-retour quotidiens en services librement organisés en moyenne). A cela, il convient d'ajouter la différence de capacité d'emport, plus élevée pour le train¹².

En termes de trafic, il est intéressant de préciser que les liaisons assurées par des services librement organisés pour lesquelles il existe une alternative ferroviaire ont permis de générer 1,8 milliard de passagers-kilomètres en 2016, contre 38,4 milliards de passagers-kilomètres pour les services

⁸ Périmètre : transport domestique uniquement y compris cabotage (hors activité de transport international des opérateurs).

⁹ 60 départements sur 85, dont 52 pour lesquels des informations complètes ont été reçues de la part des entreprises et/ou des AOT, et 8 pour lesquels l'information sur l'offre de transport a pu être reconstituée avec l'appui des AOT et/ou directement par l'Autorité sur la base de données publiques.

¹⁰ S'agissant des services routiers régionaux hors Cars-TER 11 entreprises sur les 60 recensées n'ont pas répondu, et les 49 autres ont envoyé des informations généralement incomplètes. Lorsque cela était possible, des estimations ont été faites sur la base des données reçues pour l'exercice 2015. Pour les Cars-TER, SNCF Mobilités a globalement fourni des informations de bien meilleure qualité.

¹¹ La transmission des données de fréquentation a posé des difficultés de complétude supérieures aux données relatives à l'offre.

¹² Un autocar opérant un SLO dispose en moyenne de 50 places assises (hors lignes internationales). A titre comparatif, un TER type « Regio 2N » aura une capacité minimum de 350 places et une rame de « TGV Duplex » dispose de 510 sièges ou plus selon les livrées.

ferroviaires. Les services librement organisés ont donc représenté environ 4,6 % du trafic réalisé sur ces liaisons¹³.

En outre, considérant un trafic ferroviaire total domestique estimé¹⁴ de 85 milliards de passagers-kilomètres en 2016, à supposer que tous les voyageurs ayant le choix entre le rail et la route aient choisi l'autocar (malgré sa plus faible capacité et les fréquences moindres), cela correspondrait à une perte maximum de fréquentation inférieure à 3 % pour les services ferroviaires.

Pour une vision plus complète des services interurbains proposés aux passagers, il est enfin intéressant de préciser que l'offre des services ferroviaires (TER, TGV, Intercités) comporte des zones de recouvrement significatives, puisque sur les 531 liaisons opérées à la fois par le rail et la route, 38 % sont opérées par plus d'un service ferroviaire¹⁵, dont un service conventionné (TER ou Intercités).

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

Pour les liaisons de moins de 100 km, la comparaison des caractéristiques des services librement organisés déclarés avec celles des services conventionnés existant sur les mêmes liaisons laisse à penser que les premiers sont en général faiblement substituables aux seconds car ils proposent une fréquence hebdomadaire et un nombre de sièges par trajet très réduits, un temps de parcours significativement plus élevé, le tout avec un risque potentiellement important sur le respect des horaires de départ puisque la plupart des liaisons déclarées s'inscrivent sur le parcours de lignes de longue distance. Toutefois, cette analyse moyenne cache de grandes disparités et dans certains cas spécifiques les services librement organisés déclarés se positionnent réellement en concurrence avec les services conventionnés, en particulier quand il s'agit de services conventionnés routiers.

Le nombre et la localisation des liaisons de moins de 100 km déclarées attestent des stratégies très différentes entre les opérateurs. Il est à noter que Ouibus, qui jusque-là n'avait pas encore déclaré de liaisons de moins de 100 km, a modifié sa stratégie au 2nd semestre 2016.

Comme indiqué dans le précédent rapport, les travaux menés par l'Autorité lui permettent d'affiner en continu ses méthodes d'analyse des risques d'atteinte à l'équilibre économique d'une ligne ou d'un contrat de service public, liés à l'ouverture d'un service librement organisé sur une liaison inférieure à 100 kilomètres. Cela a été le cas en 2016 et le sera à nouveau en 2017. En effet, l'Autorité actualisera sa méthode à partir des résultats de l'enquête sur les pratiques de mobilité de longue-distance des voyageurs sur les lignes régulières d'autocar librement organisées.

Sur les arrêts desservis par les services librement organisés

S'agissant du choix des points d'arrêt par les opérateurs de services librement organisés, l'analyse menée laisse penser que, si ceux-ci semblent privilégier, dans le cas d'un arrêt intermédiaire, la meilleure accessibilité d'un point de vue routier, et donc des arrêts en périphérie par rapport à des gares routières en centre-ville, ce n'est pas le cas dans les villes servant de point de départ ou de terminus de lignes. En effet, dans ce cas, les arrêts choisis par les opérateurs sont majoritairement situés en gare routière et quand l'arrêt n'est pas effectué en gare routière, la principale raison est qu'il n'en existe pas sur le territoire de la commune concernée.

Ainsi, si la présence de gares routières et surtout leur localisation ne correspondent pas toujours aux besoins des opérateurs de services librement organisés, en particulier au niveau des points d'arrêt intermédiaires, elles semblent présenter un vrai intérêt pour eux dans le cas de points de départ ou terminus de lignes. Les villes concernées sont en général de taille importante et la desserte de ces aménagements en centre-ville et proposant un certain nombre de services présente un intérêt suffisamment fort pour les voyageurs pour contrebalancer la perte de temps liée à cette desserte.

¹³ En ne considérant que les trafics par autocar et par train, à l'exclusion des autres modes (véhicule personnel, covoiturage, avion...).

¹⁴ Chiffre provisoire, tous services confondus hors transport international.

¹⁵ Par exemple, une même liaison peut être réalisée par un TER et un TGV, ou par un TER et un Intercités, ou par les 3 services à la fois.

INTRODUCTION

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

Dans ce cadre, la loi a confié à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ci-après « l'Autorité ») la mission de concourir au bon fonctionnement de ce nouveau marché et du service public, au bénéfice des usagers et des clients des services de transport routier et ferroviaire. Plus précisément, l'action de l'Autorité se traduit par :

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

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

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

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

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

Le premier rapport avait couvert exceptionnellement la période allant du 8 août 2015 au 30 juin 2016, pour permettre une analyse avec un recul suffisant depuis la libéralisation du marché intervenue au milieu de l'année 2015.

Ce deuxième rapport porte quant à lui sur une année complète, du 1^{er} janvier au 31 décembre 2016. Il permet donc de compléter les éléments présentés précédemment avec les données du second semestre 2016 mais également de présenter de nouvelles analyses, par exemple celle relative aux points d'arrêt desservis par les services librement organisés.

1. LE MARCHÉ DU TRANSPORT ROUTIER LIBREMENT ORGANISÉ

Ce bilan de l'année 2016 est basé sur les données collectées trimestriellement auprès des opérateurs de services de transport routier librement organisé, en application de la décision n°2015-043 du 2 décembre 2015.

1.1. Bilan de l'offre de services commercialisés en 2016

1.1.1. Un maillage qui s'est nettement développé en 2016, tout en s'adaptant à la demande et à la saisonnalité

Sur un an¹⁶, le réseau de villes desservies par un service librement organisé s'est étendu de 32 %, et compte 44 villes supplémentaires. En 2016, les opérateurs ont donc continué à affiner leur maillage des zones desservies, mais ce développement ne suit pas une croissance linéaire car il résulte de choix commerciaux réactifs impliquant d'ouvrir ou de fermer provisoirement ou définitivement des dessertes selon la saisonnalité et les résultats commerciaux atteints au terme de quelques mois de commercialisation. C'est ainsi que le réseau commercialisé a compté jusqu'à 205 villes desservies et 1 224 liaisons commercialisées à l'été, pour revenir à 180 villes et 985 liaisons au dernier trimestre (voir illustration en Annexe 1). Pour rappel, le réseau comptait 136 villes desservies et 657 liaisons commercialisées fin 2015.

Cartographie des villes desservies en 2016 selon le type de desserte¹⁷

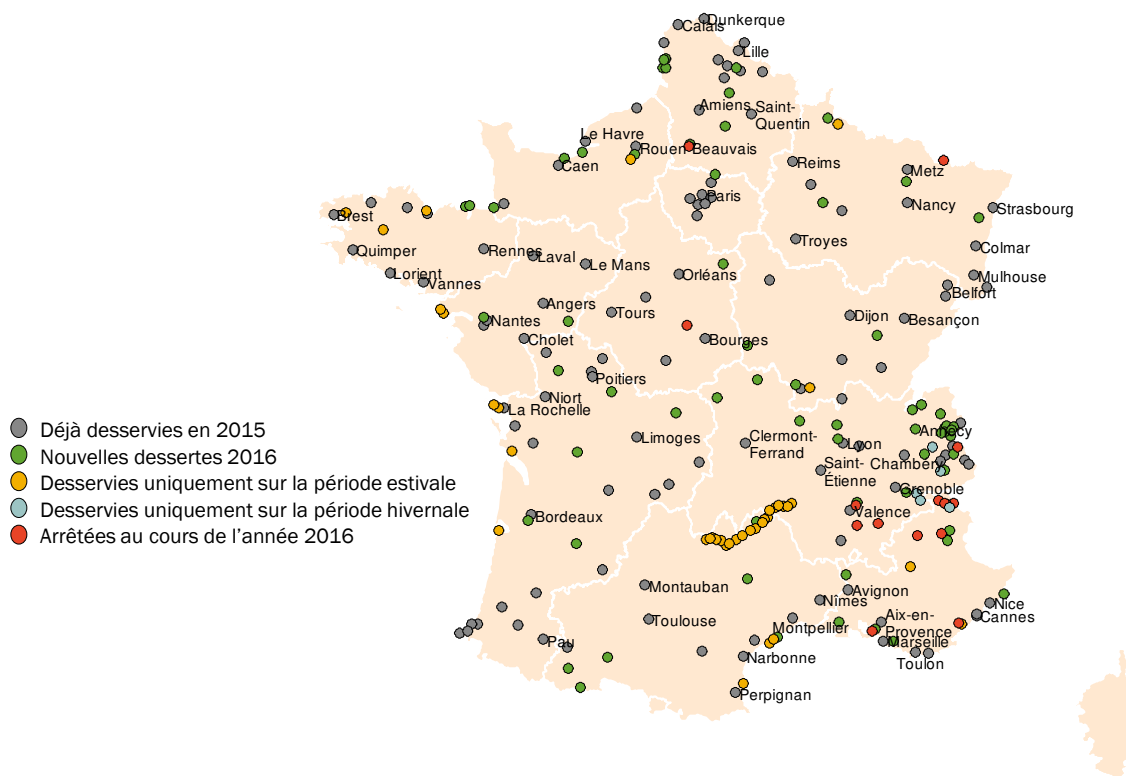


Figure 1 : Cartographie des villes desservies en 2016 (et comparaison 2015) selon le type de desserte

¹⁶ Du 31/12/2015 au 31/12/2016

¹⁷ Déjà desservies en 2015 : villes desservies au T4 2015 et au T4 2016 – Nouvelles dessertes 2016 : villes non desservies au T4 2015 et desservies au T4 2016 – Desservies uniquement sur la période estivale : villes desservies uniquement au T2/T3 2016 – Desservies uniquement sur la période hivernale : villes desservies uniquement au T1 2016 et au T4 2016 – Villes arrêtées au cours de l'année 2016 : villes desservies au T4 2015 et plus desservies au T1 2016

Compte tenu de ces évolutions, ce sont au total 236 villes françaises différentes qui ont été desservies par un service librement organisé pendant au moins un trimestre au cours de l'année 2016 (Figure 1). Grâce à ce maillage, environ 21 % de la population de France métropolitaine disposait d'au moins un point d'accès aux services librement organisés dans sa commune de résidence, permettant de relier en moyenne 11 destinations en France sans correspondance. En raisonnant par zones géographiques desservies, c'est environ 55 % de la population de France métropolitaine qui disposait d'un point d'arrêt dans un rayon¹⁸ de 10 km (79 % en Ile-de-France, 49 % dans les autres Régions).

S'agissant de la typologie des villes desservies, il est à noter que 52 % d'entre elles sont des préfectures ou sous-préfectures. Par ailleurs, 26 % des villes desservies ne possèdent pas de gare ferroviaire (dans la commune). Enfin, 46 % des villes desservies sont classées en zone littorale ou en zone de montagne, ce qui constitue un facteur-clé de l'évolution saisonnière de l'offre (et de la demande).

Parmi les villes desservies, c'est depuis Paris et Lyon que les voyageurs disposent de l'offre de destinations (sans correspondance) la plus large avec respectivement 142 et 106 destinations proposées en 2016, soit respectivement 60 % et 45 % de l'ensemble des villes desservies. Inversement, l'offre de trajets est limitée au départ d'un tiers des villes à partir desquelles moins de 5 destinations sont proposées.

Les caractéristiques détaillées des villes desservies par les services librement organisés sont présentées en Annexe 1.

Depuis le 2^{ème} trimestre 2016, c'est Flixbus qui propose l'offre la plus complète en termes de diversité, à la fois en nombre de villes desservies en exclusivité et nombre de liaisons commercialisées. Flixbus est également l'opérateur qui opère le plus de départs quotidiens (227, soit 35 % du total 2016), et qui fournit la fréquence quotidienne moyenne par ligne la plus élevée (3,2 contre 2,4 en moyenne).

Les données pour l'ensemble des opérateurs sont présentées dans les Annexes 2 à 4.

1.1.2. Une offre de liaisons diversifiée mais avec de fortes disparités de fréquence quotidienne

Corollaire des évolutions saisonnières et commerciales de l'offre décrites précédemment, ce sont 1 244 liaisons différentes, dont 89 % de liaisons transversales, qui ont été commercialisées au moins pendant un trimestre en 2016, dont 597 commercialisées sur l'ensemble de l'année (durant les quatre trimestres).

La fréquence moyenne observée par liaison en 2016 s'établissait à 3,15 allers-retours quotidiens, avec un réajustement notable à la baisse observable au cours de l'année 2016, mettant en évidence le travail d'ajustement et de modulation de l'offre par liaison en fonction des caractéristiques de la demande.

Par ailleurs, seules 11 % des liaisons commercialisées sur l'ensemble de l'année 2016 (70 liaisons) disposent d'une offre de plus de 6 allers-retours quotidiens et près d'un quart d'entre elles ne sont pas opérées quotidiennement (moins d'1 aller-retour par jour en moyenne).

Parmi les 70 liaisons ayant une cadence supérieure à 6 allers-retours quotidiens en moyenne (Figure 2), 29 ont pour origine/destination Paris.

En outre, 33 liaisons bénéficient de plus de 10 allers-retours quotidiens en 2016, dont 14 liaisons transversales. La liste de ces liaisons est détaillée en Annexe 5.

¹⁸ Base du calcul : nombre d'habitants des communes situées à moins de 10 km à vol d'oiseau d'un point d'arrêt desservi pendant au moins un trimestre en 2016.

Carte des liaisons ayant une cadence moyenne supérieure à 6 allers-retours quotidiens au 31/12/2015



au 31/12/2016

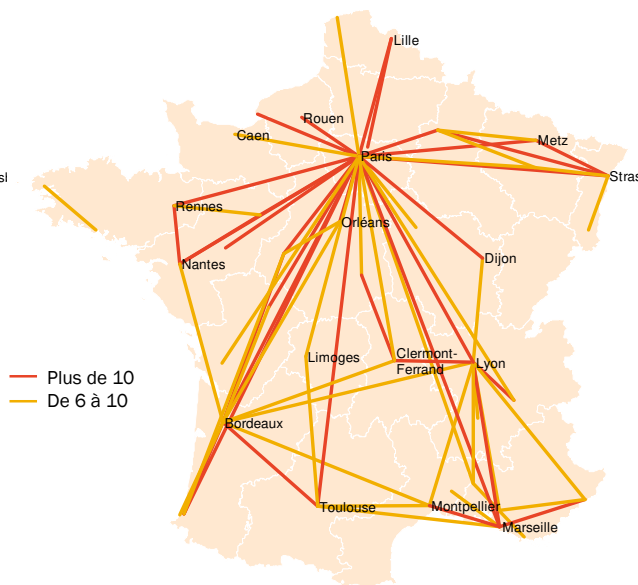


Figure 2 : Carte des liaisons ayant une cadence moyenne supérieure à 6 allers-retours quotidiens

L'analyse de la répartition des liaisons radiales et transversales commercialisées sur l'ensemble de l'année 2016 en fonction de leur fréquence et de leur distance kilométrique (Figure 3) met en évidence deux éléments :

- les liaisons radiales sont globalement plus cadencées que les liaisons transversales (14,0 départs en moyenne contre 5,2) ;
- la fréquence moyenne par liaison décroît avec la distance (8,0 départs quotidiens ont été enregistrés en moyenne sur les liaisons inférieures à 250 km, 5,9 sur les liaisons entre 250 et 500 km, 4,8 sur les liaisons entre 500 et 750 km et 2,9 sur les liaisons de plus de 750 km).

Deux liaisons se distinguent nettement par leur fréquence, supérieure à 70 départs quotidiens en moyenne (dans les deux sens): Paris_Lille et Paris_Lyon.

Répartition selon la distance et la fréquence des 597 liaisons desservies toute l'année 2016

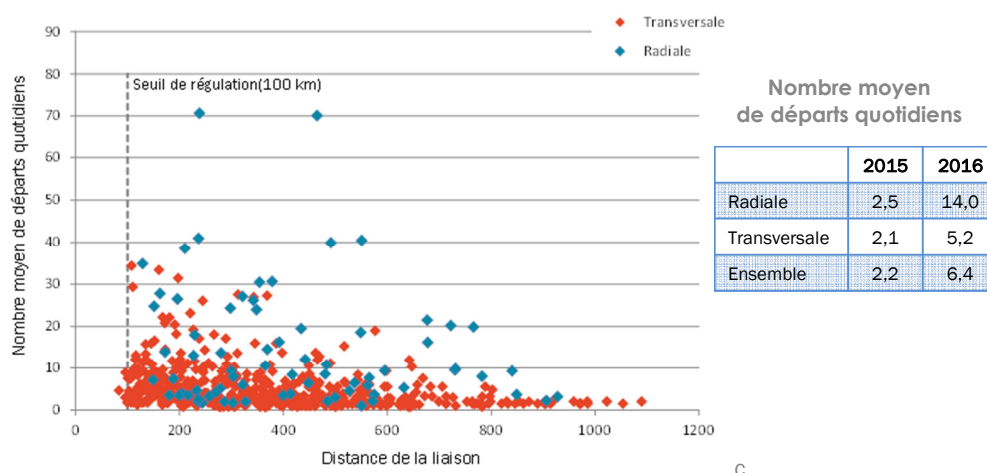


Figure 3 : Répartition selon la distance et la fréquence des 597 liaisons desservies toute l'année 2016

Focus : Typologie de l'offre de liaisons transversales entre les anciennes préfectures régionales (hors Ile-de-France et Corse) en 2016

En 2016, 77 liaisons transversales permettaient de relier les 20 préfectures des anciennes Régions (**Figure 4**), soit 15 de plus qu'en 2015, avec, en moyenne, 7,7 trajets quotidiens (dans les deux sens), contre 5,2 pour la moyenne des 524 liaisons transversales opérées toute l'année 2016.

Parmi celles-ci, 6 liaisons bénéficiaient d'un cadencement supérieur à 10 allers-retours quotidiens : Bordeaux_Toulouse, Clermont-Ferrand_Lyon, Lyon_Marseille, Marseille_Montpellier, Metz_Strasbourg et Nantes_Rennes.

Sur ces 77 liaisons commercialisées, 31 d'entre elles ne disposaient pas d'une alternative ferroviaire directe (sans correspondance), comme par exemple Lyon-Rouen, Clermont-Ferrand_Rennes, Bordeaux_Strasbourg ou Marseille_Nantes.

Fréquences moyennes enregistrées sur les liaisons entre les préfectures des anciennes Régions (hors Ile-de-France/Corse)

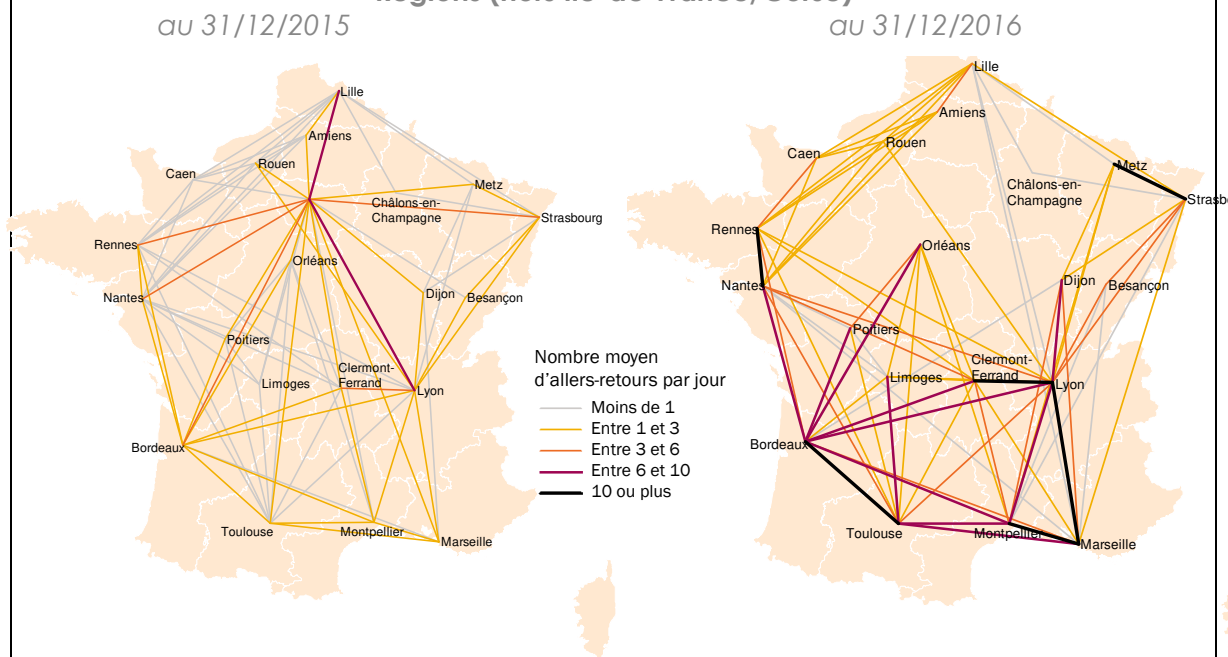


Figure 4 : Fréquences moyennes enregistrées sur les liaisons entre les préfectures des anciennes Régions (hors Ile-de-France/Corse)

1.1.3. Un paysage concurrentiel qui s'est restructuré en 2016, avec la coexistence de 3 opérateurs principaux et de plusieurs acteurs de niche

Alors que cinq opérateurs¹⁹ s'étaient positionnés dès la libéralisation du marché en août 2015, deux opérations de concentration ont été effectuées au cours de l'été 2016, soit après environ une année d'activité :

- Les activités commerciales de Megabus en Europe continentale ont été rachetées par Flixbus le 1^{er} juillet 2016. Cette opération de concentration n'a pas eu pour conséquence directe d'étendre le maillage de l'offre de Flixbus puisque le réseau de Megabus était concentré sur les grands axes sur lesquels Flixbus s'était déjà positionné. Néanmoins, elle a permis à Flixbus d'accroître les fréquences offertes aux passagers et sa part de marché sur les principaux axes du territoire. L'opérateur Flixbus a cependant dénoncé le contrat qui le liait à Megabus pour l'exploitation des lignes intérieures de son ancien réseau, conduisant à la fermeture de ces lignes fin 2016 et à la cessation des activités de Megabus France début 2017 ;
- Starshipper s'est allié à Ouibus par un contrat de franchise prenant effet le 24 juillet 2016. Ce rapprochement a permis à Ouibus d'étendre le maillage de son offre, initialement concentrée majoritairement sur les grands axes du territoire, avec l'apport de lignes transversales et inter-régionales développées par Starshipper. La marque commerciale Starshipper disparaît et l'offre est vendue sous la marque Ouibus via les canaux de vente de Ouibus et du Groupe SNCF.

A l'issue de ces opérations, seuls 3 opérateurs disposant d'un réseau national se font concurrence.

Mais l'année 2016 a également été marquée par l'arrivée de plusieurs autres transporteurs sur le marché, principalement pour commercialiser une offre ciblée géographiquement. Ces opérateurs commercialisent essentiellement des liaisons inférieures à 100 kilomètres qui ont préalablement été déclarées à l'Autorité.

Au début de l'année 2016, la compagnie Darbier autocars a été la première compagnie régionale à commercialiser une ligne librement organisée : entre Montargis et Tours via Blois (service « Be my Bus »). Cependant, en raison d'une fréquentation insuffisante, la compagnie a décidé de cesser son activité en fin d'année 2016. La société Jacqueson Tourisme se serait également lancée sur une ligne régulière entre Reims et Paris (service « reims-paris.com ») au premier trimestre 2016, avec un service qui semble²⁰ aujourd'hui toujours commercialisé, malgré l'absence d'informations reçues de leur part.

Au deuxième trimestre 2016, c'est l'opérateur Migratour qui s'est positionné sur le marché en proposant la commercialisation d'une ligne saisonnière, ouverte d'avril à octobre, entre Conques et Le Puy-en-Velay, sur le chemin de Saint-Jacques de Compostelle (service « Compostel'bus »), desservant une vingtaine de points d'arrêt intermédiaires. Trente-neuf des liaisons commercialisées par l'opérateur avaient été déclarées à l'Arafer et sont devenues commercialisables en l'absence de saisine dans les deux mois de délai prévus à cet effet.

Au quatrième trimestre 2016, deux autres opérateurs ont également confirmé à l'Autorité la commercialisation d'une offre de transport régulier librement organisé sur une distance inférieure à 100 km, suite à l'expiration du délai de saisine. Il s'agit, d'une part, de Keolis Sud Lorraine qui commercialise une liaison entre Nancy et la gare ferroviaire « Lorraine TGV » (situé à Louvigny)²¹ et de Frethelle, d'autre part, qui commercialise une liaison entre les aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle et Beauvais-Tillé. Ce sont deux services spécifiques de type « navette gare/aéroport » qui ne viennent pas s'insérer dans une ligne longue-distance comme la plupart des liaisons commercialisées inférieures à 100 km.

¹⁹ Eurolines/Isilines, Flixbus, Ouibus, Megabus et Starshipper.

²⁰ L'Autorité ne dispose pas d'informations précises sur l'activité de Jacqueson Tourisme en l'absence d'informations transmises par cette société.

²¹ Cette liaison a été déclarée en décembre 2015 et est autorisée à la commercialisation depuis février 2016, même si l'opérateur n'a choisi de commencer la commercialisation de celle-ci qu'au quatrième trimestre 2016.

1.2. Les caractéristiques de la demande de services librement organisés

1.2.1. Le profil et les comportements modaux des voyageurs

En complément des analyses issues des données d'activité trimestrielles des entreprises, l'Autorité a réalisé des enquêtes de terrain afin d'apporter un éclairage sur le profil, les motivations et les critères de choix des voyageurs ayant utilisé les nouveaux services réguliers librement organisés de transport par autocar pour un trajet de longue distance (à 100 km ou plus du point d'origine).

Environ 1 500 personnes de 18 ans ou plus ayant voyagé au cours des douze derniers mois sur une ligne d'autocar librement organisée ont ainsi été interrogées, entre les mois d'octobre et de décembre 2016, permettant un premier éclairage sur le profil de la clientèle des services librement organisés (méthodologie de cette enquête détaillée en Annexe 7).

Une clientèle aux revenus modestes, relativement jeune avec une part importante d'étudiants

48 % de la clientèle des services réguliers librement organisés (SLO) est âgée de moins de 40 ans, contre 34 % dans la structure de la population nationale de plus de 18 ans²². La clientèle étudiante (19 %) est fortement surreprésentée au regard de sa part dans la population nationale²³ (5 %). En conséquence, les personnes de moins de 25 ans représentent 21 % de la clientèle (contre 10 % de la population nationale). En revanche, il y a une sous-représentation des clients âgés de 60 ans ou plus (18 %, contre 32 % de la population).

Près de 30 % des voyageurs SLO (hors étudiants) déclarent un revenu net mensuel²⁴ de leur ménage inférieur à 1 500 euros. Les ménages à plus hauts revenus²⁵ sont sous-représentés dans la clientèle SLO (hors étudiants). C'est tout particulièrement le cas pour les ménages aux revenus supérieurs à 3 000 euros nets mensuels, qui représentent 21 % de la clientèle SLO alors qu'ils correspondent à environ 40 % de la population.

17 % de la clientèle SLO n'aurait pas effectué son déplacement en l'absence d'offre autocar, soit 900 000 déplacements de longue distance sur une année pour les SLO

Près de 17 % de la clientèle des services librement organisés n'aurait pas voyagé si ce nouveau mode de transport n'existait pas. Par ailleurs, 37 % des voyageurs auraient pris le train (dont 24 % un train à grande vitesse), 25 % auraient utilisé une solution de covoiturage et 19 % auraient utilisé un véhicule personnel ou de location.

Choix de report modal des voyageurs SLO par type de liaison

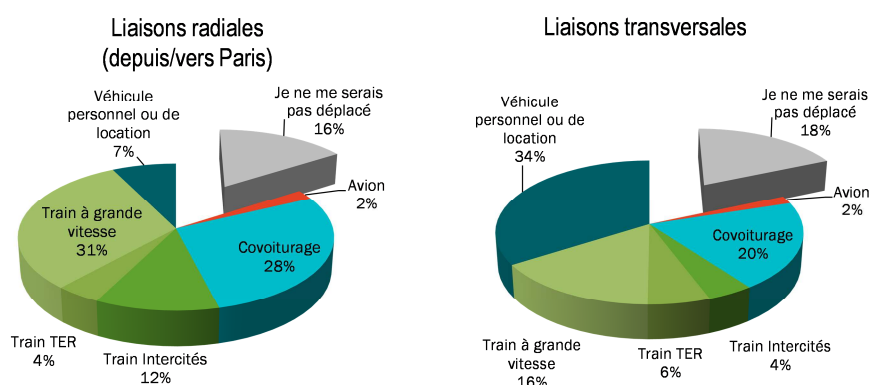


Figure 5 : Choix de report modal des voyageurs SLO par type de liaison

Source : Enquête Arafer

²² Source INSEE : Population totale par âge au 1er janvier 2016 - France métropolitaine.

²³ Source : Estimations ARAFER d'après INSEE - RP2013 (exploitation complémentaire) - France Métropolitaine.

²⁴ Incluant l'ensemble des revenus (salaires, revenus fonciers, pensions et autres prestations sociales perçues).

²⁵ La comparaison doit néanmoins être faite avec précaution car les deux indicateurs ne sont pas parfaitement comparables : le revenu disponible s'entend impôts directs déduits (cf. note 11).

A la lumière de ces résultats, et sur la base des 6,1 millions de passagers transportés en 2016, il peut être estimé que sans l'existence de cette offre de transport librement organisé, près d'1 million de voyages n'auraient pas été réalisés, 2,3 millions de voyages auraient été réalisés en train (dont 1,5 million en trains à grande vitesse), 1,5 million de voyages en covoiturage, 1,2 million de voyages en véhicule personnel ou de location et environ 120 000 voyages en avion.

1.2.2. Plus de 6 millions de passagers transportés en 2016 sur un trajet moyen de 340 km

En 2016, les services réguliers interurbains librement organisés de transport par autocar ont transporté 6,1 millions de passagers pour des trajets en France, ce qui représente en moyenne 16 781 passagers par jour, contre 6 973 par jour au dernier trimestre 2015.

Après quatre trimestres de forte croissance de la fréquentation, celle-ci s'est inscrite, pour la première fois depuis la libéralisation, en baisse au 4^{ème} trimestre 2016 (-22 % par rapport au trimestre précédent).

Cette baisse intègre un effet saisonnier, par ailleurs observé dans tous les autres modes de transport longue-distance terrestres (train, voiture) ou aérien.

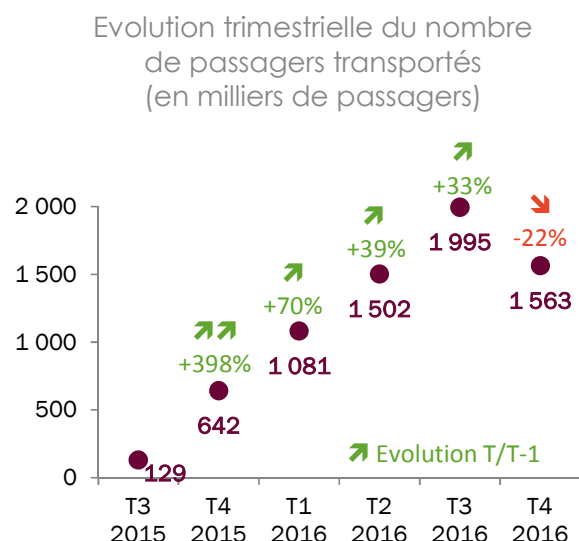


Figure 6 : Evolution trimestrielle du nombre de passagers transportés (en milliers de passagers)

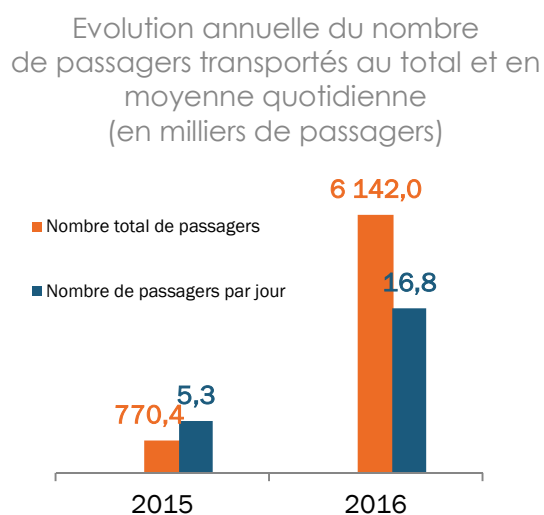


Figure 7 Evolution annuelle du nombre de passagers transportés (total et quotidien) (en milliers de passagers)

Focus : Comparaison intermodale (en volume) du trafic de voyageurs en France

En 2016, le trafic généré en transport librement organisé représente environ 2,1 milliards de passagers-kilomètres, sachant que le trajet moyen parcouru par passager (hors correspondances) s'établit à 340 km et que la grande majorité (84 %) a effectué un trajet inférieur à 500 km.

A titre de comparaison, en 2015²⁶, le trafic total de voyageurs sur le territoire français a représenté 928 milliards de passagers-kilomètres (voir répartition ci-contre).

Les services librement organisés représenteraient donc, toutes choses égales par ailleurs, une part modale dans les transports de l'ordre de 0,2 %.

Répartition des passagers-km totaux par mode en 2015 (en milliard de pax.km)

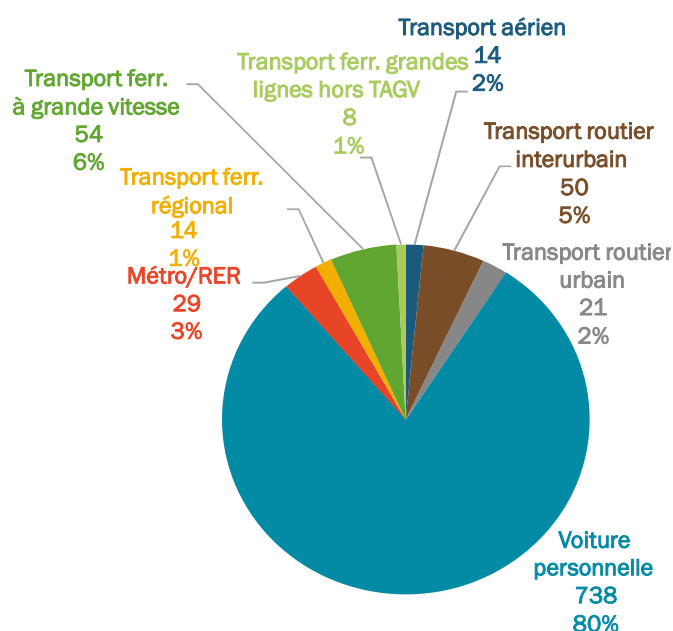


Figure 8 : Répartition des passagers-km totaux par mode en 2015 (en milliard de pax.km)
Sources : SOeS, CCTN 2016

1.2.3. La structure de la demande évolue progressivement au profit de trajets transversaux mais le cœur de la demande se situe sur les trajets radiaux

En 2016, 60,5 % de la fréquentation totale a été réalisée sur des liaisons radiales, soit 3,7 millions de passagers.

Cependant, la part de passagers ayant voyagé sur des trajets transversaux a régulièrement augmenté au long de l'année 2016 (Figure 9) tant sur des trajets infrarégionaux qu'inter-régionaux, traduisant une diversification progressive de la demande.

²⁶ Dernière année disponible (CCTN 2016) au moment de la rédaction de ce rapport.

Répartition de la fréquentation selon la nature de la liaison en 2016

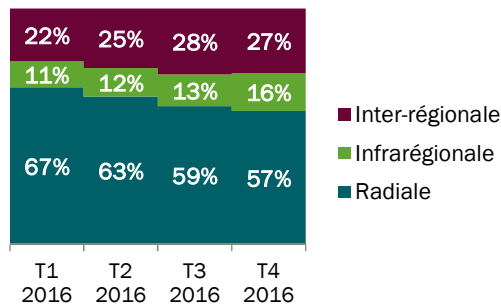


Figure 9 : Répartition de la fréquentation selon la nature de la liaison en 2016

Evolution de la répartition de la fréquentation selon la nature de la liaison

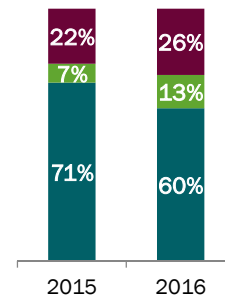


Figure 10 Evolution de la répartition de la fréquentation selon la nature de la liaison

Cependant, les 10 liaisons les plus fréquentées en 2016 restent des liaisons radiales. Celles-ci concentrent à elles seules plus du tiers de la fréquentation totale annuelle, soit 2,2 millions de passagers. Illustration de l'adaptation de l'offre des opérateurs au volume de la demande, les cadences quotidiennes ont augmenté plus fortement en 2016 sur les 10 liaisons les plus fréquentées (+15 trajets quotidiens en moyenne) contre une augmentation moyenne de 2 trajets quotidiens sur l'ensemble des liaisons. Cette augmentation de fréquence est particulièrement visible pour les liaisons Paris_Rouen et Paris_Strasbourg pour lesquelles le nombre de trajets quotidiens a été multiplié par 1,7.

Par ailleurs, trois liaisons transversales ayant pour origine/destination Lyon ont attiré plus de 250 passagers quotidiens en 2016. Il s'agit de Grenoble_Lyon, Clermont-Ferrand_Lyon, Marseille_Lyon.

S'agissant de la concurrence entre opérateurs, celle-ci s'est exercée de manière quasi-stable depuis le dernier trimestre 2015 et toute l'année 2016, à due proportion du développement du marché y compris après les deux opérations de concentration. Il existe une concurrence directe entre au moins deux opérateurs sur environ 30 % de l'offre totale de liaisons commercialisées, soit 299 liaisons distinctes au 4ème trimestre 2016, sur lesquelles se réalise entre 85 et 90 % de la fréquentation totale (Figure 11).

Evolution trimestrielle du nombre de liaisons en concurrence et de leur poids dans l'offre et la demande²⁷

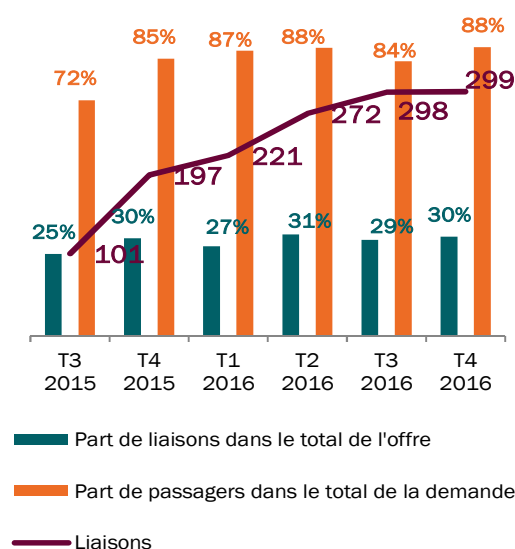


Figure 11 : Evolution trimestrielle du nombre de liaisons en concurrence et de leur poids dans l'offre et la demande

²⁷ Hors Migratour

1.2.4. Le marché des liaisons inférieures à 100 km

Au 31 décembre 2016, on dénombrait 169 liaisons de moins de 100 km commercialisables. Parmi celles-ci, 102 liaisons de moins de 100 km ont effectivement été commercialisées au cours de l'année 2016. Celles-ci présentent les caractéristiques suivantes :

- 61 liaisons sont commercialisées par les opérateurs dans le cadre de lignes longue-distance ;
- 2 liaisons commercialisées sont des services de type navette aéroport/gare TGV ;
- 39 liaisons correspondent à une ligne régionale saisonnière (Migratour) ;

Parmi les 102 liaisons de moins de 100 kilomètres commercialisées en 2016 :

- 52 ne disposent pas d'alternative directe en transport conventionné routier ou ferroviaire ;
- 19 disposent d'une alternative avec un service conventionné (routier départemental et/ou régional, y compris Cars-TER, ou ferroviaire (TER ou Intercités)) mais pas d'alternative via un service TGV ;
- 31 disposent à la fois d'une alternative conventionnée et d'un service TGV.

Cartographie des liaisons de moins de 100 km commercialisées en 2016



Figure 12 : Cartographie des liaisons de moins de 100 km commercialisées en 2016

En 2016, environ 16 000 passagers ont voyagé sur les liaisons de moins de 100 km commercialisées (hors liaisons navettes et hors Migratour). Il ressort que la fréquentation moyenne pondérée par la fréquence des trajets effectués est très faible, avec moins d'un passager présent par trajet effectué.

En outre, parmi les 61 liaisons commercialisées au cours de l'année 2016 (hors liaisons navettes et hors Migratour), 9 liaisons ne l'étaient plus au dernier trimestre 2016, soit parce qu'il s'agissait de liaisons à vocation saisonnière, soit parce que les résultats commerciaux n'étaient pas satisfaisants.

Evolution des liaisons de moins de 100 km commercialisées

	T1	T2	T3	T4
Liaisons commercialisées (hors navettes et Migratour)	2	9	42	54
<i>... dont nouvelles liaisons commercialisées sur le trimestre</i>	2	7	34	19
<i>Liaisons supprimées sur le trimestre</i>			1	7
Nombre de passagers transportés	< 600	< 1500	6 660	7 550
Nombre moyen de passagers par trajet	***	***	0,85	0,79
Lignes contenant des liaisons < 100km	2	21	37	42

Tableau 1 : Evolution des liaisons de moins de 100 km commercialisées (hors navettes et Migratour)

Note de lecture : Au T4 2016, 7 550 voyageurs ont effectué un trajet de moins de 100 km, sur l'une des 54 liaisons proposées. Cette fréquentation, rapportée à l'offre de trajet réalisée dans le trimestre, équivaut à la présence moyenne de 0,79 passager par autocar sur ces liaisons.

1.3. Les résultats économiques et sociaux

1.3.1. Avec une réévaluation régulière des tarifs, le chiffre d'affaires atteint 83 millions d'euros

Partant d'un niveau plancher à l'issue de la phase de lancement commercial du marché, la recette kilométrique moyenne par passager (Figure 13) s'est établie à 4,0 euros hors taxes par passager aux 100 kilomètres en moyenne sur l'année 2016, confirmant ainsi la compétitivité tarifaire de ce mode de transport²⁸. La recette kilométrique moyenne a néanmoins été revue à la hausse tout au long de l'année (+42% de hausse entre le premier et le dernier trimestre). Cette réévaluation, qui s'avère nécessaire pour permettre aux opérateurs de rejoindre le seuil de rentabilité, leur a permis de dégager un chiffre d'affaire de 83,1 millions d'euros hors taxes en 2016 (92,4 millions d'euros hors taxes depuis la libéralisation).

Evolution de la recette moyenne par passager

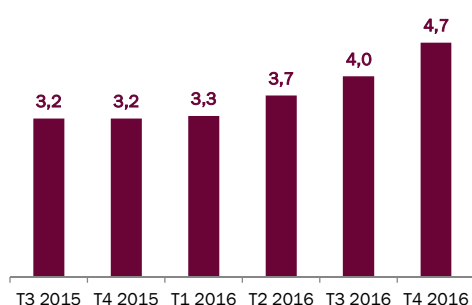


Figure 13 : Evolution de la recette moyenne par passager (en euro hors taxes pour 100 km)

Evolution du chiffre d'affaires trimestriel

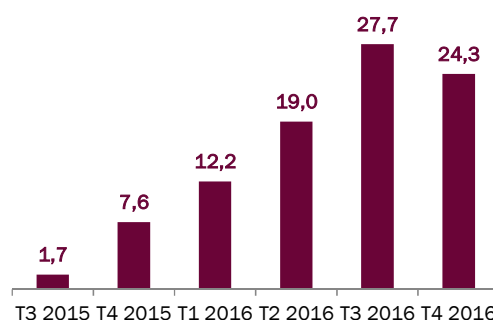


Figure 14 : Evolution du chiffre d'affaires trimestriel (en millions d'euros hors taxes)

²⁸ A titre comparatif, le prix moyen conseillé est de 6,5€ par passager pour 100 km en covoiturage (site internet de Blablacar pour un trajet sur autoroutes)

1.3.2. La couverture des coûts d'exploitation n'est pas encore atteinte

Outre la recette kilométrique, le taux d'occupation des autocars est l'autre paramètre important pour la rentabilisation de l'activité, à coût d'exploitation donné. Celui-ci s'est établi à un niveau moyen de 39,6% en 2016, avec un pic de 46,6% à l'été.

Evolution du taux d'occupation moyen par autocar

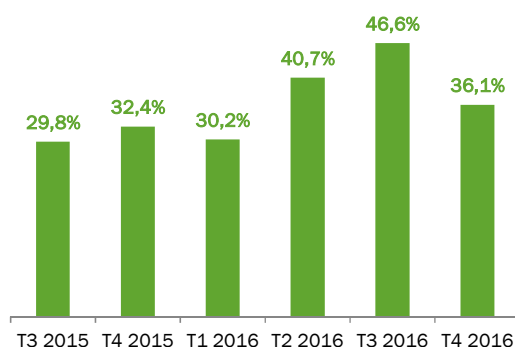


Figure 15 : Evolution du taux d'occupation moyen par autocar

Evolution du revenu moyen en euro hors taxe par autocar aux 100 km (évolution T/T-1)

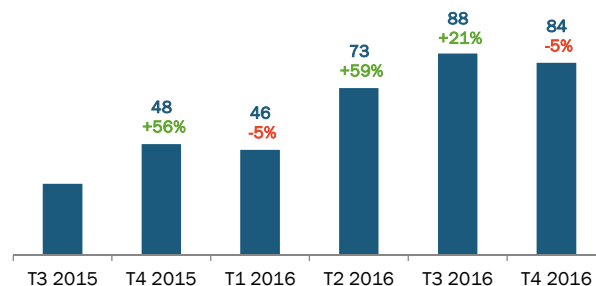


Figure 16 : Evolution du revenu moyen en euro hors taxe par autocar aux 100 km (évolution T/T-1)

En prenant comme hypothèse de coûts d'exploitation l'estimation donnée par l'Autorité de la Concurrence dans son avis n° 14-A-05 du 27 février 2014, à savoir 2,2 euros par autocar-km, il ressortirait que les recettes commerciales couvriraient environ 33 % des coûts d'exploitation en 2016.

Focus : Comparaison des recettes kilométriques par type de ligne

L'analyse des recettes kilométrique par ligne selon que celles-ci soient radiales ou transversales révèle un écart de tarif, qui tend à se résorber, en faveur des lignes radiales. Celles-ci présentaient un niveau de recette kilométrique près de 20% inférieur au début de l'année 2016. Cette différence peut s'expliquer d'une part par la plus forte intensité concurrentielle, intra et intermodale sur les lignes ayant pour origine ou destination finale Paris, et d'autre part par la volonté de toucher un public large en ciblant les trajets à plus fort potentiel pour faire décoller la fréquentation en phase de lancement et ainsi prendre une place visible dans le paysage de la mobilité longue-distance.

Evolution de la recette moyenne par passager selon la nature de la ligne

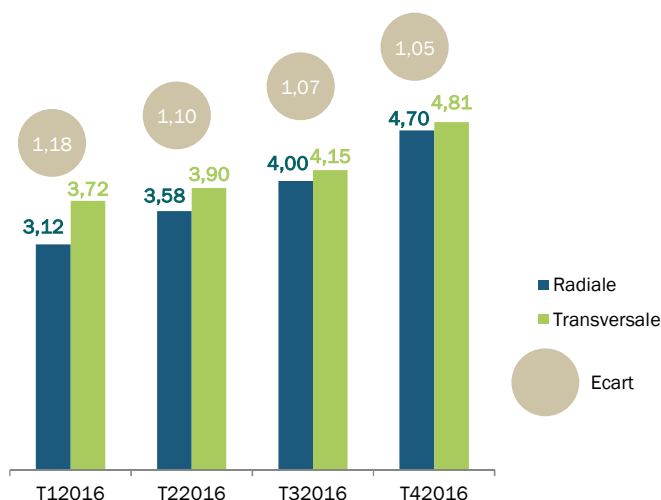


Figure 17 : Evolution de la recette moyenne par passager selon la nature de la ligne (en euros hors taxes pour 100 km)

1.3.3. La filière des transporteurs mobilisée pour l'exploitation, avec 449 emplois en équivalent temps plein créés en 2016, 1 421 depuis la libéralisation

Au 31 décembre 2016, les opérateurs faisaient appel à 86 entreprises sous-traitantes ou partenaires pour l'exploitation des lignes commercialisées (soit 10 de moins que 6 mois auparavant), dont 85 % d'entreprises françaises.

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

- Flixbus fonctionne exclusivement via des partenariats ;
- Ouibus et Eurolines/Isilines ont partiellement recours à la sous-traitance.

Sachant qu'au 1^{er} janvier 2015, le secteur employait 661 salariés en équivalent temps plein (ETP) chez les opérateurs déjà présents pour les activités de cabotage, le secteur représentait 2 082 emplois en ETP à fin 2016²⁹. 1 421 ETP ont été créés depuis la libéralisation, dont 449 en 2016. La part des conducteurs employés directement par les opérateurs ou indirectement, via des contrats de sous-traitance/des partenariats, représentait 87 % des emplois soit 1 817 ETP.

Evolution du nombre d'emplois en équivalents temps plein³⁰ et de la part de conducteurs

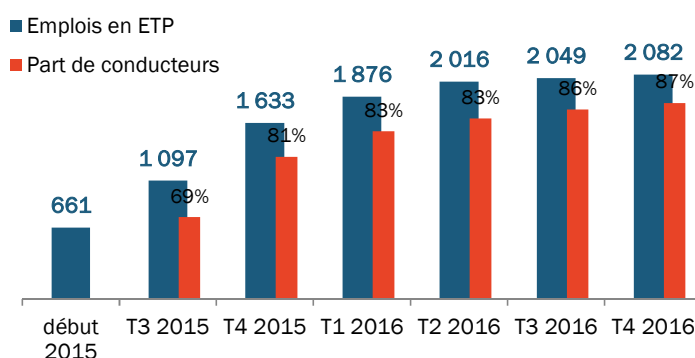


Figure 18 : Evolution du nombre d'emplois en équivalents temps plein et de la part de conducteurs

²⁹ Y compris les salariés de Megabus France, dont la cessation d'activité a été enregistrée début 2017.

³⁰ Ce chiffre comprend les emplois directs chez les opérateurs ainsi que les emplois mobilisés pour l'exploitation des lignes chez les sous-traitants et partenaires

2. LES SERVICES ROUTIERS CONVENTIONNES DEPARTEMENTAUX ET REGIONAUX

2.1. Retour sur un exercice de collecte particulièrement difficile à mettre en œuvre

Afin d'évaluer l'offre globale de transport interurbain existante, en application de l'article L. 3111-23 du code des transports, l'Autorité a notamment organisé une collecte de données³¹ dans le secteur du transport routier de voyageurs interurbain conventionné, visant les services réguliers départementaux et régionaux non purement scolaires. La collecte a porté sur l'exercice annuel 2015 pour l'ensemble des services et sur chaque trimestre 2016 pour les services régionaux.

La mise en œuvre de la collecte a néanmoins posé des difficultés majeures, ne permettant pas à l'Autorité de proposer un bilan exhaustif de l'offre de transport routier conventionnée. Ces difficultés peuvent en partie s'expliquer par le nombre important d'entreprises concernées (près de 530) et le manque d'outils de suivi réguliers et accessibles dans ce secteur.

Ainsi, malgré le caractère obligatoire de la collecte et les délais supplémentaires³² accordés aux entreprises, le taux de réponse et les niveaux de complétude et de fiabilité des informations reçues ne permettent de dresser qu'un maillage partiel³³ du réseau de transport routier conventionné, présenté dans les sections suivantes. Les données présentées portent sur l'exercice 2015 pour les services départementaux. Pour les services régionaux, l'information est fournie pour 2016 lorsque des données complètes ont été transmises à l'Autorité. Dans le cas contraire, les données 2015 sont utilisées.

Au regard des résultats de la collecte de données mise en place dans ce secteur, l'Autorité attire l'attention sur le manque de diligence d'un nombre important d'acteurs concernés, qui l'empêche, à ce stade, de fournir des informations complètes ou actualisées, ne serait-ce que sur l'offre proposée aux usagers, alors même que ces informations sont censées être mises à disposition du public et structurées selon des formats standards utilisables pour améliorer les solutions de déplacement multimodal porte-à-porte.

Les données présentées permettent essentiellement de constater, au sein d'un échantillon non exhaustif, les fortes disparités existantes entre départements et entre régions en matière de densité du maillage et d'intensité de circulations (fréquences des services) dans les territoires. Ces disparités sont pour partie explicables par les caractéristiques géographiques et démographiques, mais également par les différentes options choisies ou héritées dans l'organisation des transports interurbains (et urbains) au sein des territoires.

Le regroupement au niveau de chaque Région des compétences en matière d'organisation du transport interurbain, intervenu au 1^{er} janvier 2017, devrait contribuer à clarifier la situation et à assurer un suivi pertinent à cette maille géographique de l'offre conventionnée proposée aux usagers.

2.2. L'offre de services réguliers de transport public routier conventionnés départementaux

La collecte d'informations relatives aux services réguliers départementaux hors transport scolaire porte sur 85 départements³⁴ et environ 480 entreprises autocaristes, pour l'exercice 2015.

60 départements seulement ont pu être pris en compte dans l'analyse effectuée dans ce rapport, dont 52 ayant fourni des informations complètes et 8 dont l'information sur l'offre a pu être reconstituée avec l'appui des AOT et par l'Autorité directement sur la base de données publiques (fiches horaires).

Un tableau récapitulatif des principales informations par département est proposé en Annexe 12.

³¹ Décision n° 2016-077 du 25 mai 2016.

³² Décision n° 2016-197 du 21 septembre 2016 fixant un délai étendu de transmission des informations demandées.

³³ Certaines données manquantes ont été complétées par l'Autorité sur la base d'informations disponibles sur internet (fiches horaires), mais cette méthode ne permet de garantir l'exhaustivité.

³⁴ 10 départements hors champ ou non concernés : départements d'Ile-de-France, Territoire de Belfort, Corse.

Niveau de réponse à la collecte de données par département

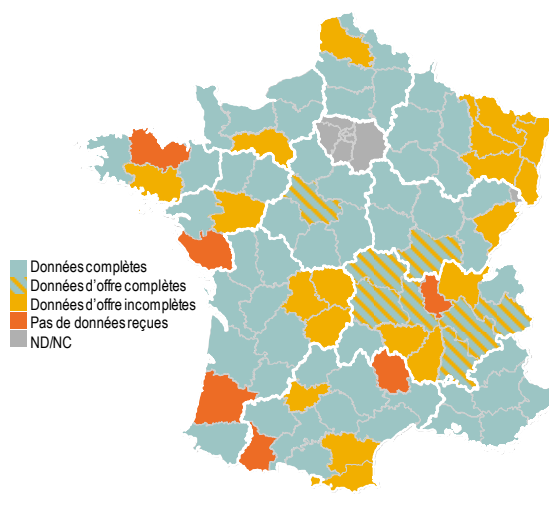


Figure 19 : Niveau de réponse à la collecte de données par département

En 2015, les autocars départementaux ont parcouru au total 239 millions de kilomètres pour l'exploitation de 1 649 lignes routières dans les 60 départements couverts³⁵.

Les autocaristes du Nord, de l'Oise, des Bouches-du-Rhône et du Var ont parcouru le plus de kilomètres au regard de la superficie des départements (Figure 20). C'est donc dans ces départements que l'intensité de circulation des services routiers a été la plus forte.

Intensité de circulation des lignes routières départementales

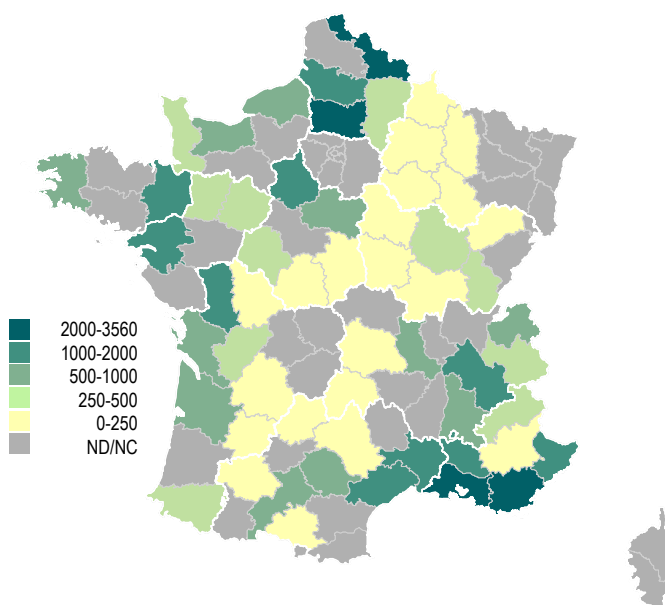


Figure 20 : Intensité de circulation des lignes routières départementales (km totaux parcourus rapportés à la superficie départementale en km²)

³⁵ Le total des kilomètres parcourus pour l'exploitation des lignes régulières est calculé sur 57 départements.

En moyenne, 27 lignes départementales régulières sont opérées par département et chacune d'elle relie 10 communes. L'offre varie néanmoins de manière importante d'un département à l'autre, avec par exemple moins de 5 lignes départementales en Haute-Marne, Lot-et-Garonne et dans le Gers et jusqu'à 125 lignes dans le Nord. Au final, l'ensemble de ces lignes départementales permettent de relier en moyenne 161 communes, via 1 307 liaisons³⁶ par département. Cela permet à 67 % de la population des 60 départements étudiés de bénéficier d'un service routier départemental dans sa commune d'habitation (voir données par département en Annexe 12). Au total, ce sont 9 663 villes qui sont desservies dans les 60 départements couverts, reliées par 78 248 liaisons.

La densité du réseau de transport routier départemental et la densité du maillage des lignes routières départementales (Figure 21) diffèrent également significativement selon les départements. Par exemple, le réseau relie plus de 75 % des communes des départements du Nord, de l'Indre et du Var. En moyenne, sur les 60 départements couverts, 39 % des villes sont desservies par le réseau de transport routier départemental.

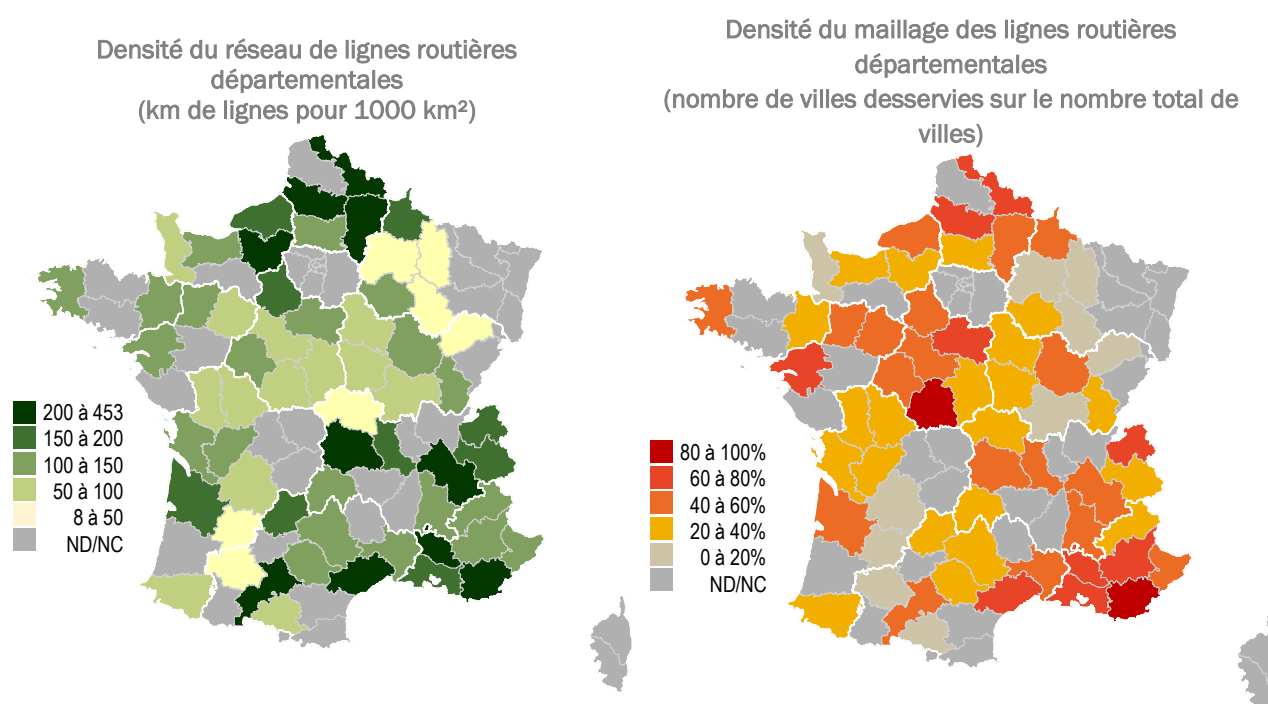


Figure 21 : Densité du réseau et du maillage des lignes routières départementales et du maillage

Parmi les 1 649 lignes départementales opérées, la distance moyenne par liaison est d'environ 16 kilomètres³⁷. On distingue notamment les départements de l'Aveyron et de l'Eure-et-Loir, dans lesquels les distances moyennes parcourues sont les plus longues (supérieures à 25 kilomètres par liaison). A l'inverse, dans le Nord, la distance moyenne par liaison est inférieure à 10 kilomètres.

Les fréquences des services routiers départementaux varient selon les départements et selon les périodes de l'année. En moyenne, 12 départs par jour sont programmés par ligne départementale, soit 6 allers-retours quotidiens. Cette fréquence est plus forte en semaine (hors vacances scolaires) avec environ 7 allers-retours par jour ; elle est de 5 allers-retours quotidiens pendant les vacances scolaires et de 3 allers-retours quotidiens le week-end.

³⁶ Le nombre de liaisons opérées par un département correspond aux liaisons opérées par les lignes qu'il finance.

³⁷ Cette distance est pondérée par la fréquence de chaque ligne et calculée à vol d'oiseau.

La capacité moyenne des autocars est quant à elle de 50 places, ici encore avec de fortes disparités selon les départements³⁸. La capacité moyenne par autocar varie en effet de 16 places dans l'Indre et en Haute-Marne à 63 places dans le Loiret.

2.3. L'offre de services réguliers de transport public routier conventionnés régionaux

Les services réguliers conventionnés régionaux étudiés et visés par la collecte sont constitués par :

- les services routiers dits « Cars TER » : ce sont des lignes routières ou mixtes route/fer incluses dans les conventions TER conclues entre les Régions (hors Ile-de-France et Corse) et SNCF Mobilités³⁹ ;
- les lignes routières régionales, parfois également appelées « lignes express régionales », conventionnées par les Régions⁴⁰ dans le cadre d'une délégation de service public ou d'un marché public, dont le titulaire est un autocariste (ou un groupement). Ces lignes ne font pas partie du périmètre des conventions TER ;
- les lignes routières interurbaines en Ile-de-France, conventionnées par le STIF, et dont la longueur est de plus de 40 km en application de l'article L. 3111-21 du code des transports.

L'Autorité a reçu des informations, dont la complétude est très variable, de la part de SNCF Mobilités pour les services de Cars TER, ainsi que de la part de 49 entreprises⁴¹ sur les 60 identifiées comme titulaires d'un marché ou d'une délégation de service public relative à l'exploitation de lignes régionales. L'Autorité a donc utilisé, lorsqu'elles étaient fournies, les informations actualisées pour l'année 2016, ou à défaut pour l'année 2015, puis a tenté de compléter les données manquantes relatives à l'offre sur la base de ses propres recherches sur internet.

Nombre d'entreprises recensées et ayant répondu

	Services conventionnés régionaux			Cars TER
	Nombre d'entreprises recensées	Nombre d'entreprises recensées au moins pour 2015	Nombre de lignes*	Nombre de lignes*
Auvergne-Rhône-Alpes	7	7	17	31
Bourgogne-Franche-Comté	1	1	3	10
Bretagne	2	2	3	2
Centre-Val-de-Loire	10	6	27	3
Grand-Est	5	4	5	23
Hauts-de-France	4	4	7	3
Ile-de-France	1	1	24	0
Normandie	3	2	15	7
Nouvelle-Aquitaine	8	7	14	8
Occitanie	9	8	44	13
Provence-Alpes-Côte d'Azur	5	4	20	0
Pays-de-la-Loire	5	3	10	3
Total France	60	49	189	103

Tableau 2 : Nombre d'entreprises recensées et ayant répondu
*selon la nomenclature commerciale de l'AOT

Au total en 2016, l'Autorité a identifié un réseau de transport routier conventionné régional composé de 292 lignes, dont 35 % de lignes « Cars TER » (Tableau 2).

³⁸ Capacité moyenne pondérée de la fréquence de chaque ligne.

³⁹ SNCF Mobilités sous-traite ensuite l'exploitation des lignes « Cars TER » à des autocaristes.

⁴⁰ Lignes conventionnées par les Régions dans le cadre d'un marché public ou d'une délégation de service public.

⁴¹ 49 entreprises ont envoyé au moins une fois des informations à l'Autorité pour les exercices 2015 et/ou 2016, indépendamment de la complétude de leur réponse. Le nombre d'entreprises ayant fourni des données complètes pour 2016 est très faible.

La proportion de lignes conventionnées en dehors de la convention TER SNCF est variable selon les Régions et dépend notamment de la stratégie adoptée par chacune d'elle lors de la définition du périmètre des conventions TER à l'occasion de leur renouvellement. En région PACA par exemple, l'ensemble des lignes routières régionales (régulières) est conventionné en dehors de la convention TER, tandis que ce sont les Cars TER qui opèrent plus de $\frac{3}{4}$ des lignes régionales conventionnées en région Grand Est et Bourgogne-Franche-Comté.

Au total en 2016, le réseau régional dessert 3 568 villes sur le territoire national via 26 349 liaisons intercommunales distinctes, avec 15 961 liaisons réalisables en Car TER⁴² et 11 797 en lignes routières régionales⁴³. Cela représente en moyenne 297 villes desservies et 2 196 liaisons distinctes opérées par Région. Au total, 42 % de la population dispose d'une desserte de service routier conventionné régional dans sa ville d'habitation (voir Annexe 13) et 9,9 % des villes sont desservies par un service de transport conventionné régional. On note cependant une forte disparité dans la densité du maillage des lignes routières régionales. Près de 22 % des villes sont desservies en PACA alors que 3.6 % des villes sont desservies par un service de transport conventionné régional en Normandie (Figure 22). La distance moyenne par liaison est quant à elle de 31 km. Chaque ligne conventionnée régionale dessert en moyenne 11 communes.

Description de l'offre de villes desservies et de liaisons opérées

	Nombre de villes desservies				Nombre de liaisons opérées			Poids des liaisons
	Cars TER	Autres lignes régionales	Total (hors doublons)	Par ligne*	Cars TER	Autres lignes régionales	Total (hors doublons)	
Auvergne-Rhône-Alpes	391	110	466	12	2 789	802	3 530	13%
Bourgogne - Franche-Comté	285	17	295	6	2 001	73	2 073	8%
Bretagne	94	24	107	9	335	143	456	2%
Centre-Val-de-Loire	180	141	202	8	1 068	927	1 387	5%
Grand-Est	645	31	651	7	4 926	97	4 955	19%
Hauts-de-France	220	64	277	12	1 306	679	1 983	8%
Ile-de-France	51	195	224	11	212	1 606	1 795	7%
Normandie	61	86	115	9	276	619	820	3%
Nouvelle-Aquitaine	281	165	397	14	1 601	1 516	2 955	11%
Occitanie	255	340	511	12	1 785	2 694	4 212	16%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	95	143	206	16	471	2 271	2 653	10%
Pays-de-la-Loire	71	69	117	8	313	415	709	3%
Total France (hors doublons inter-régionaux)	2 629	1 385	3 568	11	15 961	11 797	26 349	100%

Tableau 3 Description de l'offre de villes desservies et de liaisons opérées
*pour les lignes régionales régulières hors Cars TER

⁴² Compte tenu de la méthode de calcul, les liaisons Cars TER peuvent contenir des cars de substitution aux trains TER.

⁴³ 1 409 liaisons sont opérées à la fois par un Car-TER et une ligne routière régionale.

Près de 92% des liaisons régionales conventionnées opérées sont infrarégionales. Les Régions qui ont la plus forte proportion de liaisons en connexion inter-régionale sont la Normandie et le Pays-de-la-Loire, avec respectivement 18% et 21% de liaisons inter-régionales.

En termes de fréquence, 17 départs par jour sont proposés en moyenne sur les lignes régionales, soit 8,5 allers-retours quotidiens par ligne en 2016. Cette fréquence est sensiblement plus faible pour les lignes de Cars TER (6,2 départs par jour) que pour les autres services régionaux conventionnés (25,5 départs par jour). Cette différence s'explique notamment par la relativement faible fréquence du mode routier dans les services mixtes Cars/Train TER.

Des fortes disparités se retrouvent également par Région. Pour les lignes régionales hors Cars TER, les fréquences quotidiennes les plus élevées sont offertes en Hauts-de-France et en Occitanie, avec respectivement 59,4 et 34,9 départs par jour tandis qu'à l'inverse, la fréquence moyenne par ligne est de 8,4 et 8,6 départs quotidiens en Normandie et en Nouvelle-Aquitaine.

Le détail par Région de l'offre de transport routière régionale est présenté en Annexe 13.

Densité du maillage des lignes routières régionales

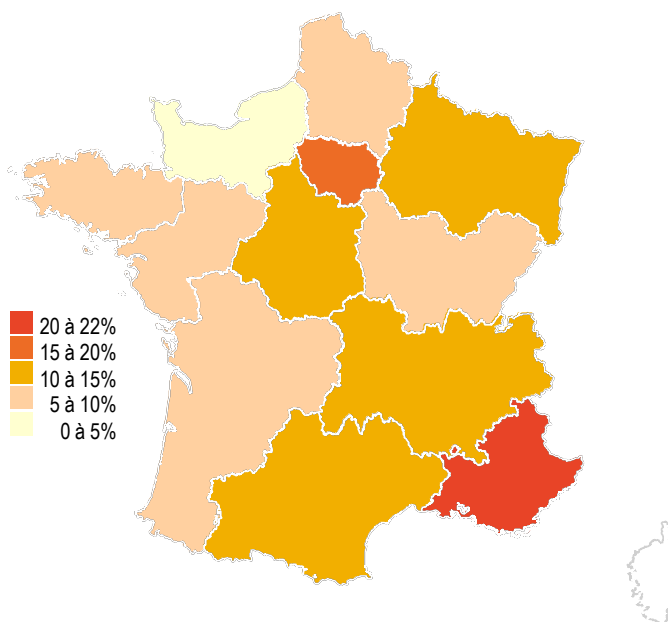


Figure 22 : Densité du maillage des lignes routières régionales
(nombre de villes desservies sur le nombre total de villes)

3. ANALYSE DE LA COMPLEMENTARITE DES OFFRES DE TRANSPORT INTERURBAIN

3.1. Complémentarité des offres de transport routier librement organisées et conventionnées

Du fait d'un taux de recouvrement très faible, il existe une complémentarité forte entre les services routiers conventionnés et librement organisés. En 2016, 37 liaisons sont opérées à la fois par un service librement organisé et un service conventionné, soit moins de 0,1 % de l'offre de liaisons routières conventionnées et 3 % de l'offre de liaisons librement organisées.

Sur ces 37 liaisons opérées par un service conventionné et librement organisé, il est dénombré :

- 1 liaison opérée à la fois par un « car TER » et un « car départemental » ;
- 1 liaison opérée à la fois par un « car TER » et un « car régional⁴⁴ » ;
- 5 liaisons opérées par une ligne de « cars TER » ;
- 20 liaisons opérées par une ligne de « cars régionaux » ;
- 10 liaisons opérées par une ligne de « cars départementaux » ;

Cartographie des liaisons opérées à la fois par un service routier conventionné et un service librement organisé en 2016

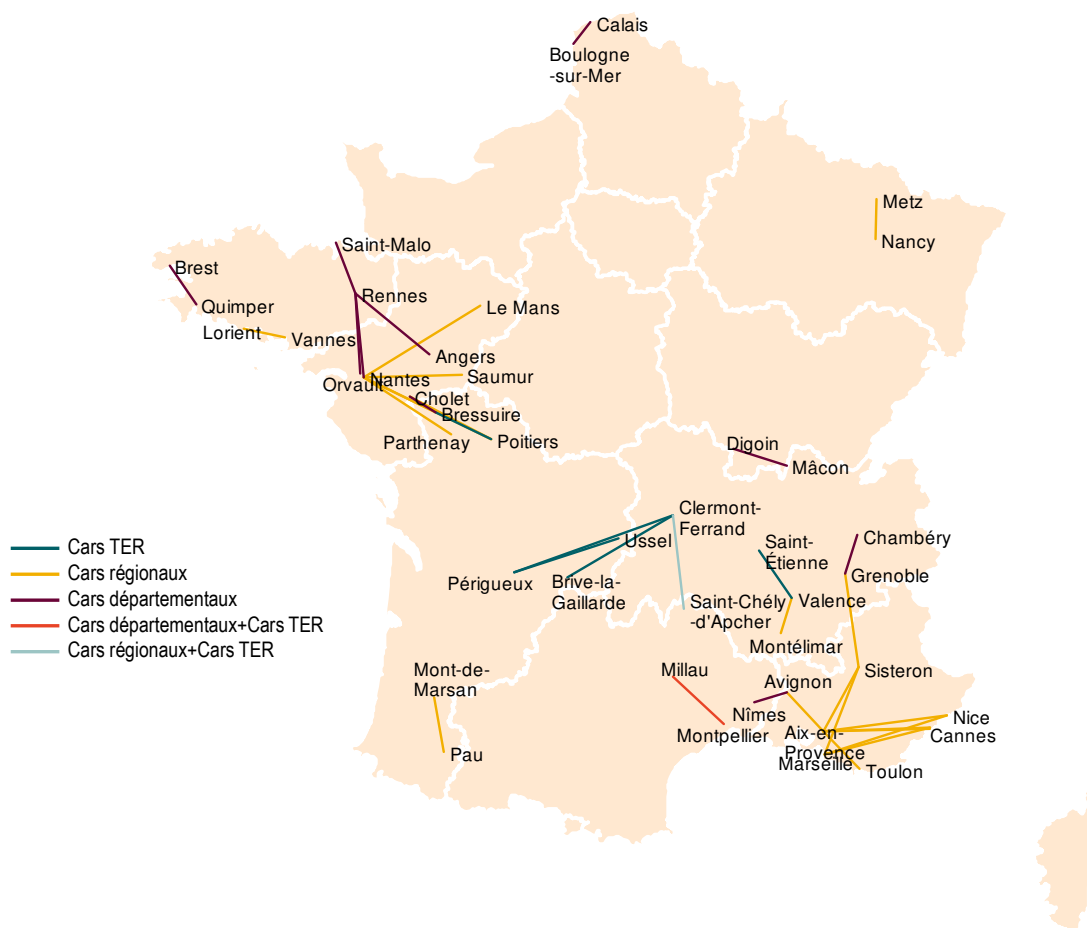


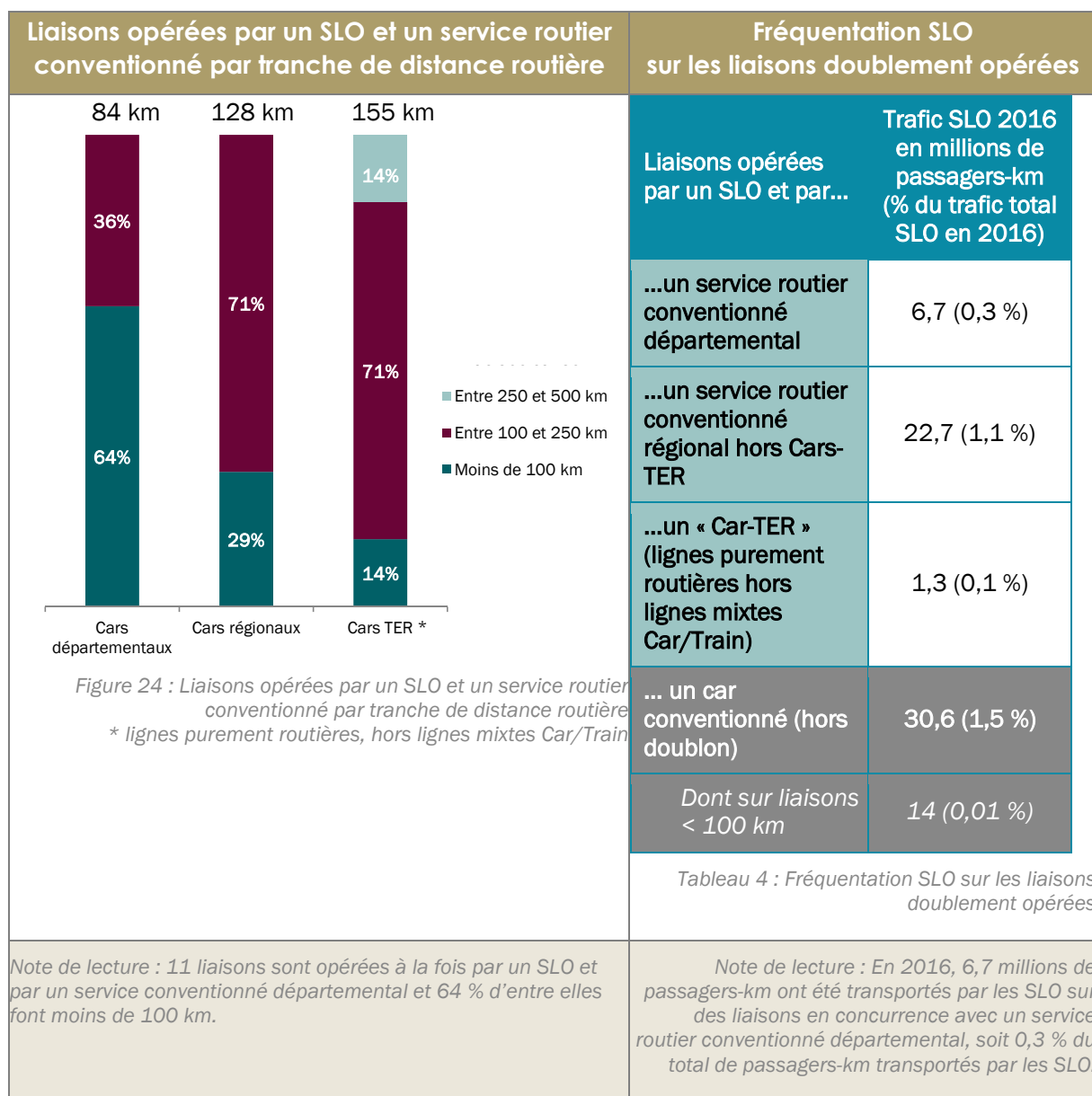
Figure 23 : Cartographie des liaisons opérées à la fois par un service routier conventionné et un service librement organisé en 2016

⁴⁴ Conventionné directement par la Région, en dehors du périmètre de la convention TER.

Les 37 liaisons routières doublement opérées ont une distance moyenne de 121 km. 38 % d'entre elles (14 liaisons) sont inférieures à 100 km. Sur ces 14 liaisons, 7 ont fait l'objet d'une saisine lors de leur déclaration de commercialisation.

Sur ces liaisons doublement opérées, les SLO proposent en moyenne 2,5 allers-retours quotidiens, tandis que les services conventionnés offrent une fréquence sensiblement supérieure (6,5 allers-retours par liaison en moyenne).

La fréquentation totale observée côté SLO sur ces liaisons doublement opérées s'élève à 30,6 millions de voyageurs-km, soit 1,5 % de la fréquentation totale du marché SLO.



L'analyse par opérateur révèle qu'en 2016, Ouibus, Eurolines/Isilines et Flixbus opèrent respectivement 10, 15 et 25 liaisons en parallèle d'un service routier conventionné, soit une part relativement faible de leur offre de liaisons (moins de 4%). Par ailleurs, la fréquence quotidienne moyenne sur ces liaisons est de 5 (contre 4 en moyenne toutes liaisons confondues).

Liaisons doublement opérées – détail par opérateur

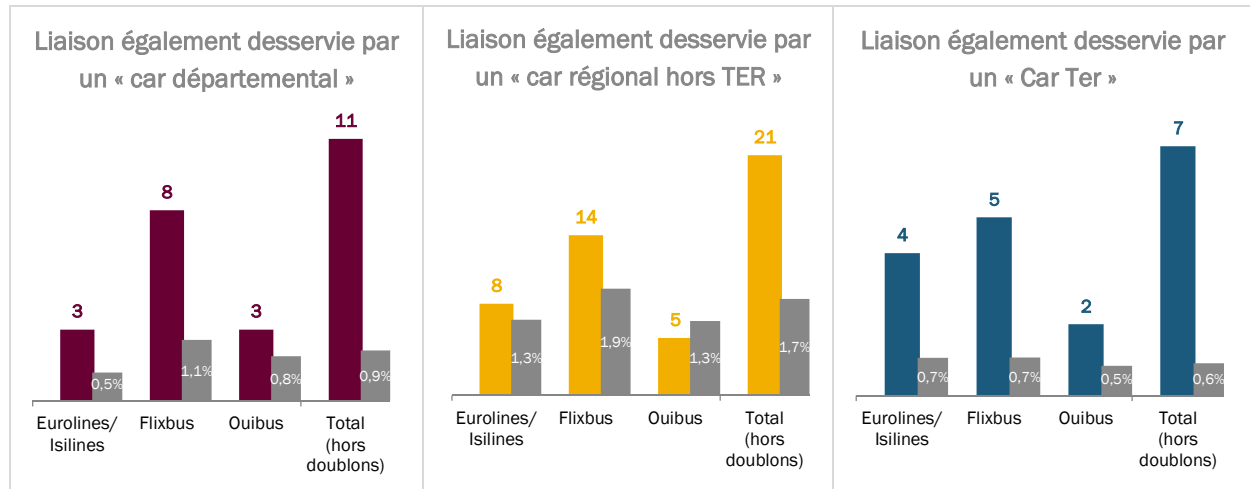


Figure 25 : Liaisons doublement opérées – détail par opérateur, offre en nombre de liaisons (Poids dans le réseau de l'opérateur en %)

Note de lecture : 8 liaisons sont desservies à la fois par Flixbus et par un car départemental en 2016, ce qui représente 1,1% de l'offre de liaisons de Flixbus.

L'identité des opérateurs réalisant les 37 liaisons⁴⁵ doublement opérés par un service conventionné (tout service confondu) et un SLO est détaillée sur la Figure 26. SNCF Mobilités et Keolis assurent 28 % de ces liaisons, Transdev, 33 %, et 38 % sont réalisées par d'autres entreprises (dont deux entreprises publiques).

Répartition des liaisons doublement opérées par un service conventionné et un SLO par opérateur conventionné

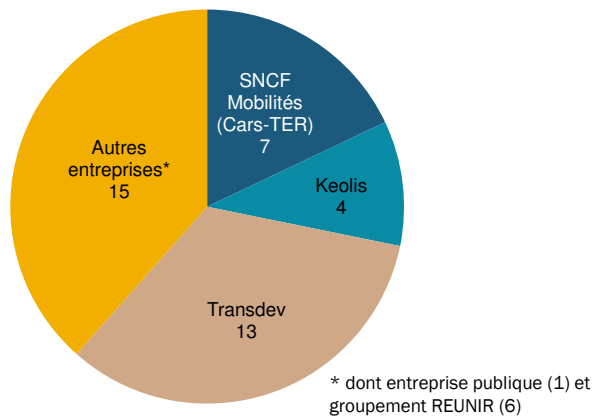


Figure 26 : Répartition des liaisons doublement opérées par un service conventionné et un SLO par opérateur conventionné

⁴⁵ 39 liaisons sont indiquées car une liaison est opérée à la fois par un « car TER » et un « car départemental » et une autre liaison est opérée à la fois par un « car TER » et un « car régional ».

3.2. Complémentarité et concurrence entre services librement organisés routiers et services ferroviaires

Les analyses suivantes sont produites par l'Autorité sur la base de traitements statistiques effectués à partir des données d'offre⁴⁶ ferroviaire transmises par SNCF Mobilités dans le cadre de la collecte de données relatives aux services de transport ferroviaire (décision n° 2016-052 du 13 avril 2016).

Il ressort de cette analyse qu'en 2016, 531 liaisons ont été opérées à la fois par un service routier librement organisé et (au moins) un service ferroviaire sur le territoire national⁴⁷. Cela correspond à 43 % de l'offre de liaisons proposée par les services librement organisés et à environ 2 % de l'offre totale de liaisons ferroviaires (tous services confondus).

Sur ces 531 liaisons, 38 % d'entre elles sont opérées par plus d'un service ferroviaire (Figure 27 **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**), faisant également apparaître une superposition notable de l'offre de services ferroviaires, notamment entre des services conventionnés (TER ou TET) et non conventionnés (TGV, Thello) (171 liaisons, 32%).

Répartition des liaisons opérées par un SLO et un service ferroviaire

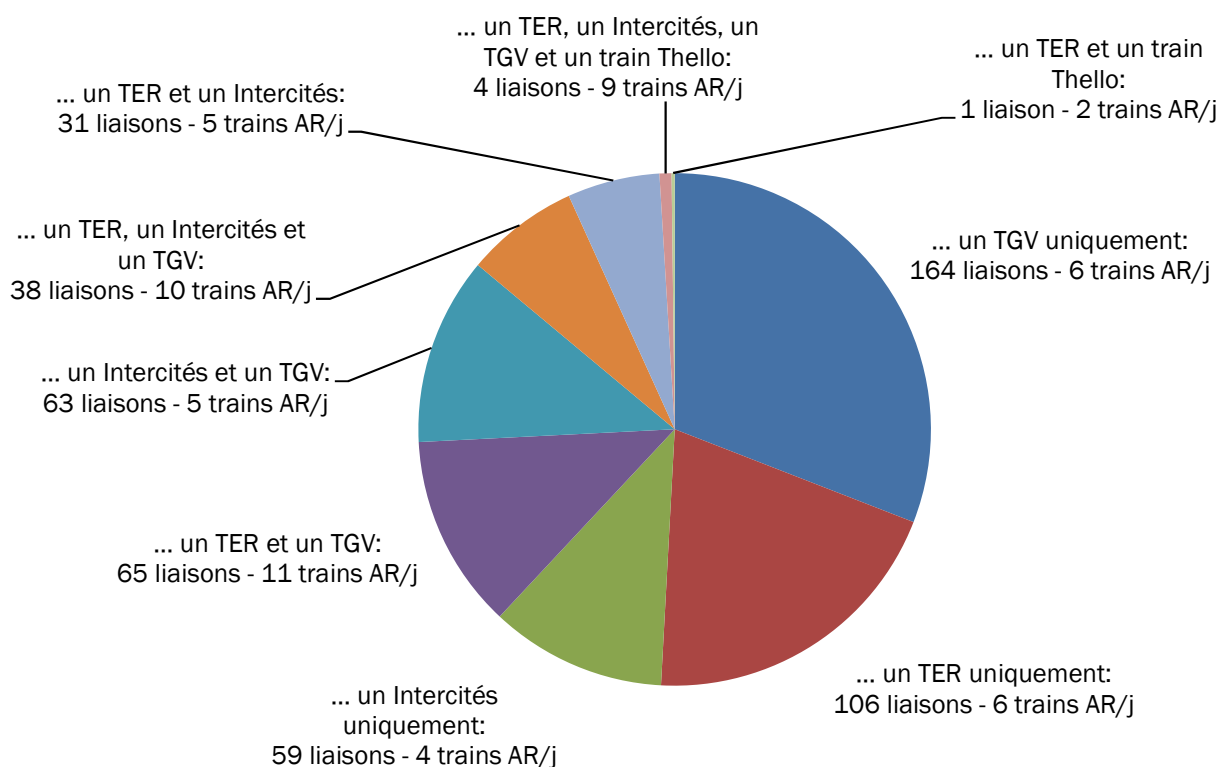


Figure 27 : Répartition des liaisons opérées par un SLO et un service ferroviaire

En poursuivant l'analyse intermodale par type de services ferroviaires (TER, Intercités, TGV), il ressort que plus de 80 % des liaisons doublement opérées sont supérieures à 100 km, y compris pour les 245 liaisons opérées par des services TER (Figure 28).

⁴⁶ Certaines données d'offres (services TER et Intercités) sont également fournies en open-data : <https://data.sncf.com/>

⁴⁷ N'ont été incluses dans l'analyse que l'ensemble des liaisons ferroviaires ayant été opérées à minima plus de 30 jours dans l'année ; sont exclus de l'analyse la fréquentation des services ferroviaires Ouigo et iDTGV

En outre, la fréquentation des services librement organisés observée sur les liaisons inférieures à 100 km doublement opérées avec un service ferroviaire est particulièrement faible : 966 000 passagers-km, soit 0,05 % du trafic SLO observé en 2016.

Liaisons opérées par un SLO et un service ferroviaire par tranche de distance routière

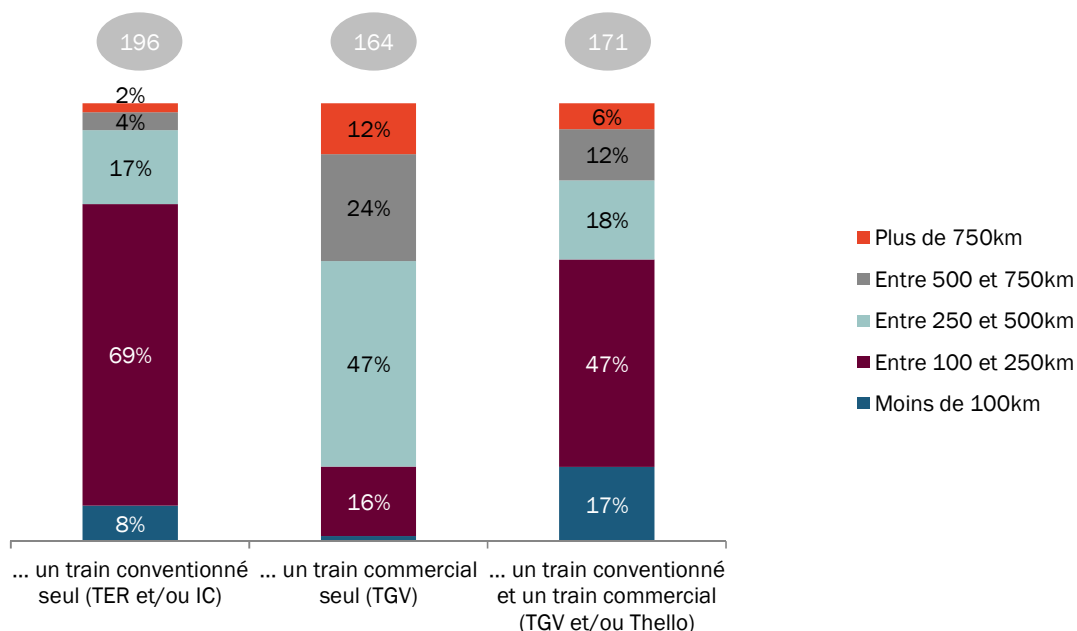


Figure 28 : Liaisons opérées par un SLO et un service ferroviaire par tranche de distance routière

Note de lecture : En 2016, 196 liaisons sont opérées à la fois par un SLO et par un service conventionné seul et 8 % d'entre elles font moins de 100 km.

Sur ces 531 liaisons, 1,8 milliards de passagers-kilomètres ont été transportés par un SLO en 2016, soit 90 % de la fréquentation totale des SLO.

Autrement dit, la majeure partie des voyageurs empruntant un service par autocar librement organisé avait également la possibilité de choisir un service ferroviaire direct pour effectuer son trajet, avec en outre un différentiel de fréquence quotidienne en faveur de ces services ferroviaires (7 allers-retours en moyenne, soit le double de l'offre proposée par le SLO).

A titre de comparaison, le trafic ferroviaire en 2016 est d'environ 85 milliards⁴⁸ de passagers-km au total et s'élève à 38,4 milliards de passager-km sur le périmètre des 531 liaisons concernées par l'analyse intermodale (Tableau 5 : Caractéristiques des liaisons opérées par un SLO et par un service ferroviaire et Tableau 6 : Caractéristiques des liaisons opérées par un SLO et par un service ferroviaire).

La fréquentation SLO observée sur les liaisons doublement opérée représentait environ 4,6% de la fréquentation globale (ferroviaire+SLO) sur ce périmètre (à l'exclusion des autres modes de transports).

⁴⁸ Chiffre provisoire correspondant au trafic ferroviaire France opéré en 2016 sur des liaisons domestiques (i.e. hors liaisons ayant une gare d'origine/de destination hors RFN) tous services confondus.

Caractéristiques des liaisons opérées par un SLO et par un service ferroviaire

Liaisons opérées par un SLO et par...	Nombre de liaisons	Distance kilométrique moyenne ⁴⁹	Nombre moyen de trajets quotidiens		Trafic passagers 2016 ⁵⁰ (en milliards de voyageurs-km)	
			SLO	Train	SLO	Train
...un train commercial seul (TGV)	164	455	7	13	0,5	15,0
...un train conventionné seul (TER et/ou IC)	196	220	7	11	0,3	4,0
...un train conventionné et un train commercial (TGV et/ou Thello)	171	276	7	18	1,0	19,4
... un train (total dédoublonné)	531	311	7	15	1,8	38,4

Tableau 5 : Caractéristiques des liaisons opérées par un SLO et par un service ferroviaire

Note de lecture : Sur les 196 liaisons offertes à la fois par un SLO et un service ferroviaire exclusivement conventionné en 2016, la fréquentation des services SLO a représenté près de 0,3 milliard de voyageurs-km.

Trafic passagers 2016 des liaisons opérées par un SLO et par un service ferroviaire

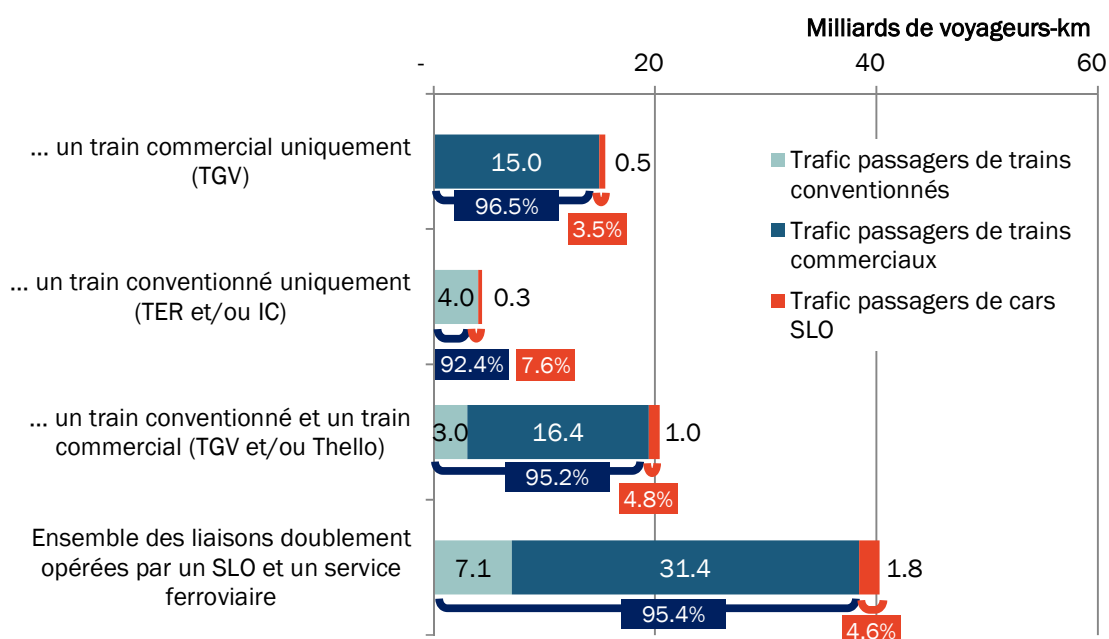


Tableau 6 : Caractéristiques des liaisons opérées par un SLO et par un service ferroviaire

Note de lecture : Sur les 196 liaisons offertes à la fois par un SLO et un service ferroviaire exclusivement conventionné en 2016, la fréquentation des services SLO a représenté une part modale de près de 8.2% de la fréquentation globale de 4.4 milliards de voyageurs-km (SLO + trains conventionnés (TER et/ou IC))

⁴⁹ Distance routière.

⁵⁰ Chiffres provisoires s'agissant du trafic ferroviaire.

L'analyse par opérateur révèle qu'en 2016, Eurolines/Isilines Flixbus et Ouibus opèrent respectivement 311, 368 et 236 liaisons en parallèle d'un service ferroviaire. La part que constituent ces liaisons dans l'offre de chaque opérateur SLO est conséquente puisqu'elle correspond à respectivement 51 %, 49 % et 61 % de leur offre totale de liaisons en moyenne.

Exploitation de liaisons par un service de transport librement organisé en parallèle de liaisons ferroviaires

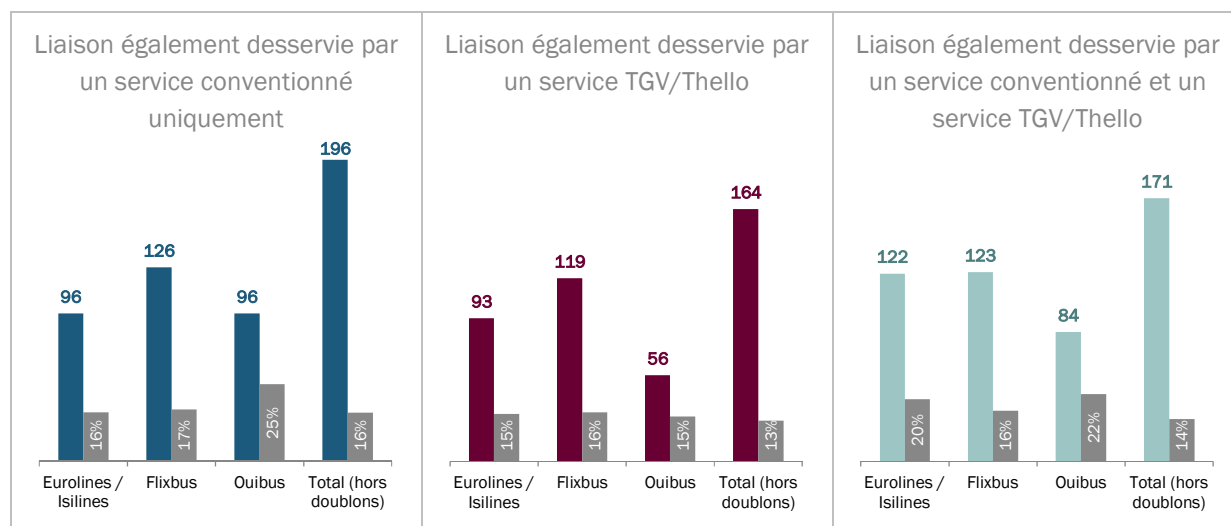


Figure 29 : Exploitation de liaisons par un service de transport librement organisé en parallèle de liaisons ferroviaires
Offre en nombre de liaisons (Poids dans le réseau de l'opérateur en %)

Note de lecture : Parmi les 196 liaisons offertes à la fois par un SLO et un service ferroviaire exclusivement conventionné en 2016, 96 sont opérées par Eurolines/Isilines, 126 par Flixbus et 96 par Ouibus. Ces liaisons représentent 16% de l'offre totale de liaisons SLO en 2016.

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

4.1. Rappel de la procédure

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

A cette fin, tout opérateur souhaitant commercialiser une telle liaison doit obligatoirement déposer une déclaration préalable auprès de l'Autorité.

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

L'Autorité dispose ensuite d'un délai de deux mois à compter de la réception de la saisine pour évaluer l'impact de la nouvelle liaison par autocar sur les services de transport public conventionnés et formuler un avis conforme (juridiquement contraignant) sur les projets d'interdiction ou de limitation envisagés par les AOT. Ce délai peut être porté à trois mois par décision motivée.

Par sa décision n° 2016-137 du 12 juillet 2016, l'Autorité a mis à jour ses lignes directrices relatives à l'instruction des demandes d'interdiction ou de limitation. Ces lignes directrices actualisées ont précisé la méthode d'analyse utilisée par l'Autorité pour évaluer l'éventuelle atteinte pouvant être causée par un projet de service par autocar librement organisé de moins de 100 kilomètres sur un service de transport conventionné. En 2017, suite à l'enquête qu'elle a menée sur les pratiques de mobilité de longue-distance des voyageurs sur les lignes régulières d'autocar librement organisées, l'Autorité aura actualisé une nouvelle fois sa méthode, après consultation publique. Cette actualisation n'aura pas eu pour objet de modifier les principes généraux de la méthode d'analyse, qui auront été maintenus, mais d'adapter certaines des hypothèses retenues au vu des données issues de l'enquête précitée, notamment le taux d'induction et le taux de report depuis le mode routier.

4.2. Bilan des déclarations

4.2.1. Statistiques générales

171 déclarations ont été déposées auprès de l'Autorité en 2016. Parmi celles-ci, 5 déclarations ont été annulées et 3 autres ont été remplacées par des déclarations ultérieures la même année. Le nombre de déclarations a suivi une progression relativement constante dans le temps la première partie de l'année avant de marquer le pas durant l'été (seulement 7 déclarations durant les trois mois de juillet à septembre). Le mois de novembre a inversement vu un très grand nombre de déclarations (38) essentiellement issues du groupe Faure dans l'ancienne région Rhône-Alpes (18).

Evolution du nombre de déclarations au cours de l'année 2016

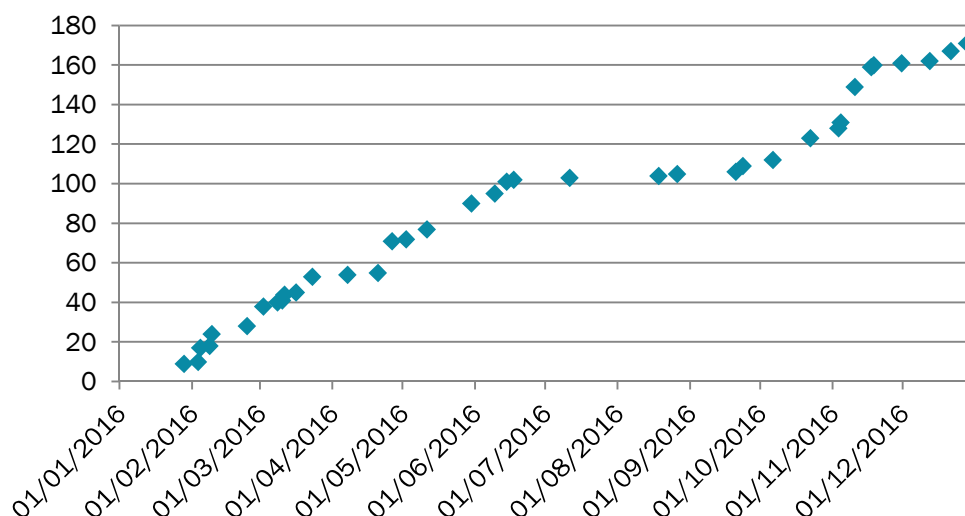


Figure 30 : Evolution du nombre de déclarations au cours de l'année 2016

Les déclarations concernent 12 des 13 nouvelles régions de France métropolitaine, seule la Corse n'est pas concernée. Cette couverture quasi-complète du territoire métropolitain masque des disparités importantes entre région. Les régions Auvergne – Rhône-Alpes et Occitanie sont ainsi concernées par respectivement 31 % et 22 % des liaisons déclarées tandis que les régions Bourgogne – Franche-Comté, Centre – Val de Loire, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Normandie ont chacune accueillie moins de 4 % des déclarations. Avec 2 déclarations, La Réunion est par ailleurs le seul département et région d'outre-mer au sein duquel des services librement organisés ont été déclarées en 2016.

Cartographie des liaisons déclarées en 2016

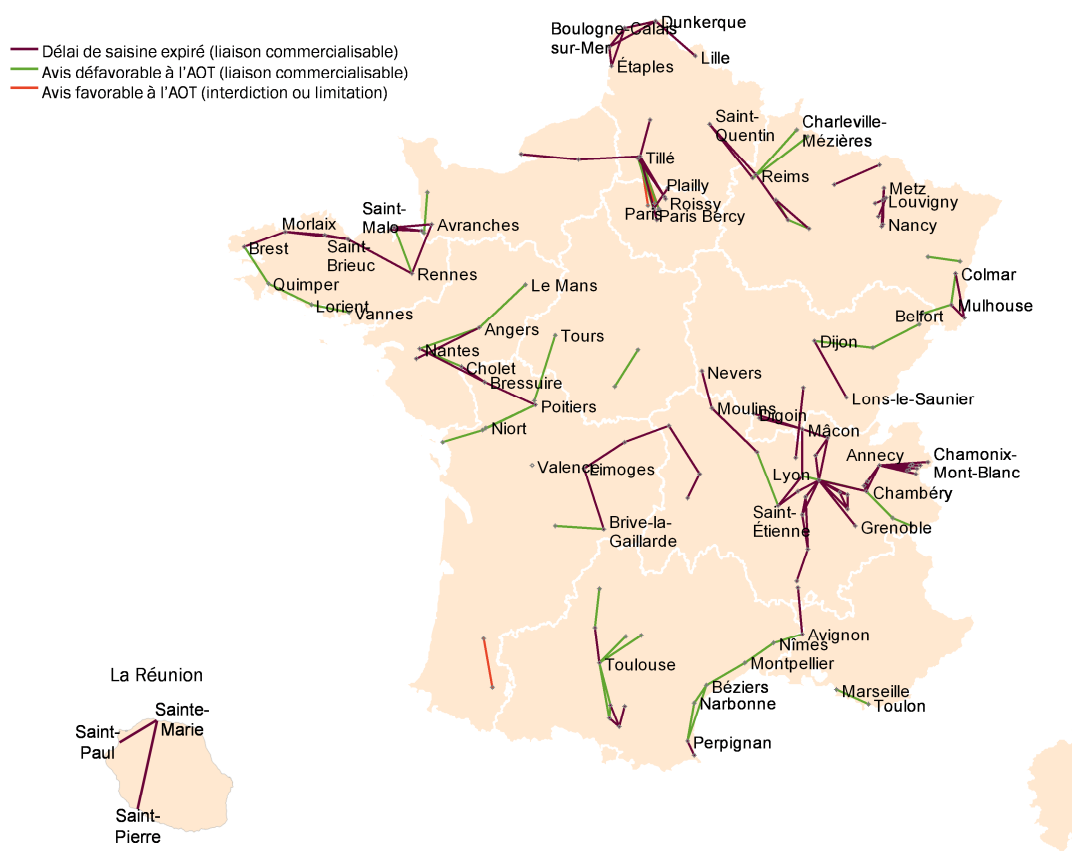


Figure 31 : Cartographie des liaisons déclarées en 2016

4.2.2. Approche par opérateur

11 opérateurs ont déclaré des liaisons de moins de 100 kilomètres en 2016. Ces déclarations sont effectuées par des entreprises de transport, qui peuvent ensuite commercialiser leurs trajets sous une autre marque. C'est le cas de Starshipper, qui a un contrat de franchise avec la société Ouibus, et des Autocars Faure qui est sous-traitant de cette même société. Le nom des entreprises de transport à l'origine des déclarations est conservé ici, quelle que soit la marque de commercialisation du service.

Parmi ces 11 opérateurs de transport, 5 ont eu une activité relativement marginale et ont déposé moins de 5 déclarations chacun. Il s'agit des sociétés DMA Autocars (2 liaisons déclarées), EscapadKreol (2), Les Cars Barbe (3), Perpicat (1) et TransAlpes (4). Tous ces transporteurs ont un positionnement essentiellement local, l'ensemble de leurs déclarations se situant dans une seule région. Les liaisons déclarées par la société TransAlpes s'inscrivent ainsi dans une seule et même ligne de 105 km. Chaque liaison déclarée par les autres opérateurs représente une ligne à part entière longue de 43 kilomètres en moyenne.

Avec respectivement 18 et 13 liaisons déclarées, les sociétés Faure et Fréthelle représentent une part importante du nombre de liaisons inférieures à 100 kilomètres déclarées en 2016. Cependant, à l'instar des 5 opérateurs présentés ci-dessus, leur activité se concentre dans des zones géographiques très restreintes. Ainsi, les liaisons du groupe Faure sont localisées dans les départements de l'ancienne région Rhône-Alpes tandis que la société Fréthelle propose exclusivement des services de desserte de l'aéroport de Beauvais-Tillé depuis la région parisienne.

Les 4 transporteurs restants opèrent sur une aire géographique plus large et représentent à eux seuls près de 75 % des déclarations. Il s'agit des sociétés Eurolines (27 déclarations), FlixBus (70), Ouibus (10) et Starshipper (21). Ces opérateurs ont une activité très diversifiée géographiquement, les déclarations d'Eurolines couvrent 8 des 12 régions métropolitaines continentales, celles de Flixbus en couvrent 11, celles de Ouibus 3 et Starshipper 7. Ouibus a déclaré ses premières liaisons de moins de 100 kilomètres en novembre 2016 et semble ainsi faire évoluer sa stratégie sur ce point.

Ces opérateurs d'envergure nationale proposent par ailleurs des lignes plus longues comparativement aux autres opérateurs : les liaisons déclarées par ces opérateurs s'inscrivent en moyenne dans des lignes de 415 kilomètres tandis que les liaisons des 7 autres transporteurs s'inscrivent dans des lignes plus courtes, toutes inférieures à 105 kilomètres. Dès lors, on peut supposer qu'il existe deux stratégies : celle des opérateurs d'envergure nationale, pour lesquels la desserte des liaisons de moins de 100 km a un caractère « accessoire », et celle des autres opérateurs, pour lesquels ces dessertes sont le cœur de cible.

Longueur moyenne des lignes dans lesquelles s'inscrivent les liaisons (en kilomètres)

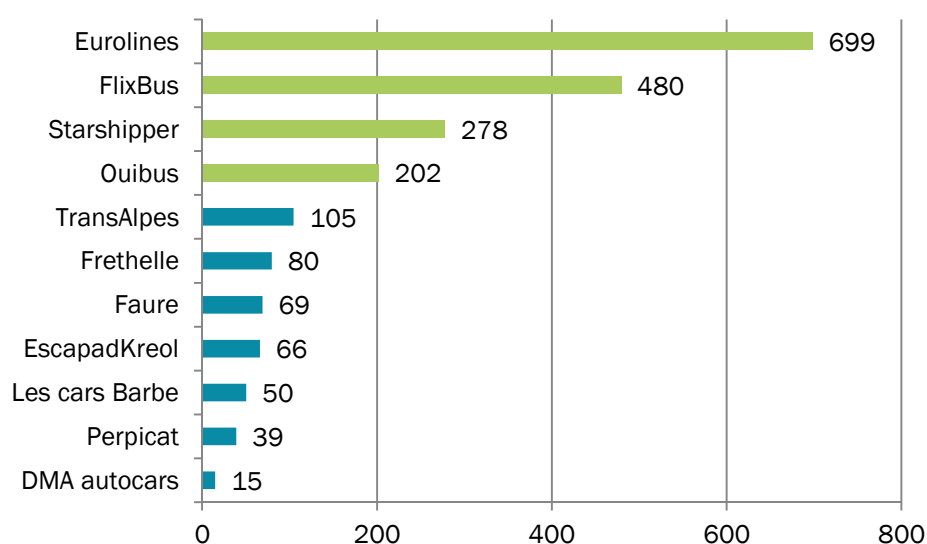


Figure 32 : Longueur moyenne des lignes dans lesquelles s'inscrivent les liaisons (en kilomètres)

Alors qu'il représentait un des principaux opérateurs lors de la libéralisation du transport par autocar en France, le transporteur britannique Megabus n'a quant à lui jamais déposé de déclaration de liaison de moins de 100 kilomètres. Pour rappel, son activité française a été rachetée par la société Flixbus en juillet 2016, ce qui a mis fin à l'exploitation de toutes les liaisons sous son nom de marque d'origine au mois de novembre suivant.

4.2.3. Analyse comparée des caractéristiques des services

Parmi les 171 liaisons déclarées en 2016, 120 (70 %) sont similaires à un service conventionné au sens du 14° de l'article R. 3111-37 du code des transports⁵¹. 106 déclarations ont donné lieu à une saisine de la part d'au moins une AOT en charge de la liaison conventionnée, soit 88 % des 120 liaisons pour lesquelles il existe un service conventionné similaire.

⁵¹ Liaisons pour lesquelles il existe un service conventionné réalisant la même liaison sans correspondance et dont les points d'arrêt se situent à moins de 5 kilomètres des arrêts du service librement organisé en région et à moins de 10 kilomètres en Ile-de-France.

Les arrêts indiqués dans les déclarations de liaisons ayant fait l'objet d'une saisine se trouvent pour la majorité à proximité immédiate des arrêts des services conventionnés existant sur ces liaisons (64 % d'entre eux se situent à moins de 200 mètres).

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

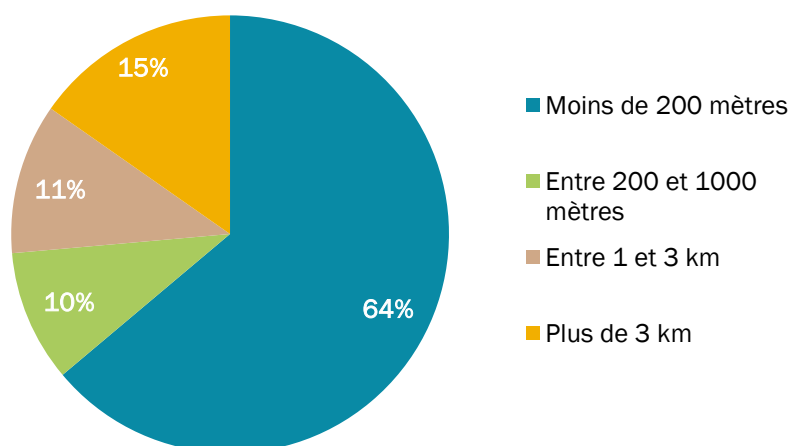


Figure 33 : Répartition de la distance entre points d'arrêt du service conventionné et du service librement organisé pour les déclarations ayant fait l'objet d'une saisine⁵²

Si, du seul point de vue de la localisation des arrêts, les services librement organisés semblent proches des services conventionnés déjà existants, la comparaison de la fréquence et du temps de trajet entre ces services semble aller à l'encontre de ce postulat. La fréquence des services conventionnés est en moyenne 14 fois supérieure à celle du service déclarée et le temps de parcours moyen des SLO est 35 % plus long, soit un temps de trajet supplémentaire de 20 minutes en moyenne pour un trajet d'une heure proposé par le service conventionné.

Par ailleurs, le service conventionné susceptible d'être concurrencé par la liaison nouvellement déclarée étant dans la majorité des cas (74 %) un service ferroviaire, le nombre de sièges offerts par trajet sur le service conventionné est en moyenne plus de 3 fois supérieur au nombre de sièges offerts par le service déclaré. Ainsi, le service conventionné propose en moyenne plus de 42 fois le nombre de sièges offerts par an par les services déclarés objet de saisines.

Les services déclarés présentent donc en moyenne une fréquence plus faible et un temps de trajet sensiblement plus long que les services conventionnés. Dans ces conditions, la substituabilité entre les services est en général très imparfaite.

Néanmoins, ces agrégats masquent des disparités importantes quant à la nature des trajets proposés par les opérateurs privés qui peuvent avoir des caractéristiques proches du service conventionné dans certains cas spécifiques, en particulier quand il s'agit d'un service conventionné routier.

A titre d'exemple, si la fréquence du service déclaré est la plupart du temps inférieure à celle du service conventionné (91 % des cas), il existe des exceptions, comme certaines liaisons déclarées entre l'aéroport de Beauvais-Tillé et la région parisienne, qui peuvent afficher une fréquence supérieure à celle du service conventionné, elle-même déjà très importante.⁵³

⁵² Sont prises en compte les déclarations de 2016 ayant fait l'objet de saisine, à l'exception des déclarations proposant des points d'arrêt en région parisienne. A chaque déclaration correspondent deux arrêts.

⁵³ Il faut toutefois noter que la fréquence déclarée par l'opérateur est la fréquence maximale qu'il souhaiterait pouvoir proposer. Dans les cas d'espèce, on peut supposer que l'opérateur souhaitait, avec ce type de déclaration, se laisser une latitude maximale pour ensuite pouvoir adapter son offre en fonction de la demande réelle.

Ainsi, parmi les différentes caractéristiques des services, il semble que le facteur principal pour apprécier le positionnement d'un service librement organisé par rapport à un service conventionné est la fréquence. Un service déclaré présentant une fréquence faible et s'inscrivant dans une ligne de longue distance sera *a priori* très imparfaitement substituable à un éventuel service conventionné similaire, qui proposera le plus souvent une fréquence journalière élevée. Dans l'hypothèse, rare, où la fréquence du service déclaré serait comparable à celle d'un service conventionné similaire (concurrence intramodale, desserte de l'aéroport de Beauvais-Tillé), une analyse plus approfondie devra être menée.

4.3. Bilan des saisines

4.3.1. Statistiques générales

89 déclarations déposées auprès de l'Autorité ont donné lieu à des saisines en 2016⁵⁴, et 86 ont fait l'objet d'un avis cette même année. Certains avis concernant plusieurs saisines, l'Autorité a rendu sur ces dossiers un total de 77 avis en 2016. Elle a réservé des suites favorables à l'AOT saisissante dans le cadre de 20 avis (dont 4 avis favorables sous réserve, c'est-à-dire que la limitation proposée par l'Autorité est différente de celle demandée par l'AOT) et des suites défavorables dans le cadre de 57 avis.

Le graphique suivant présente l'évolution de l'activité liée aux déclarations de services librement organisés au cours de l'année.

Evolution du nombre de déclarations déposées, de déclarations ayant fait l'objet d'une saisine et de déclarations ayant été l'objet d'un avis du 01/01/2016 au 31/12/2016

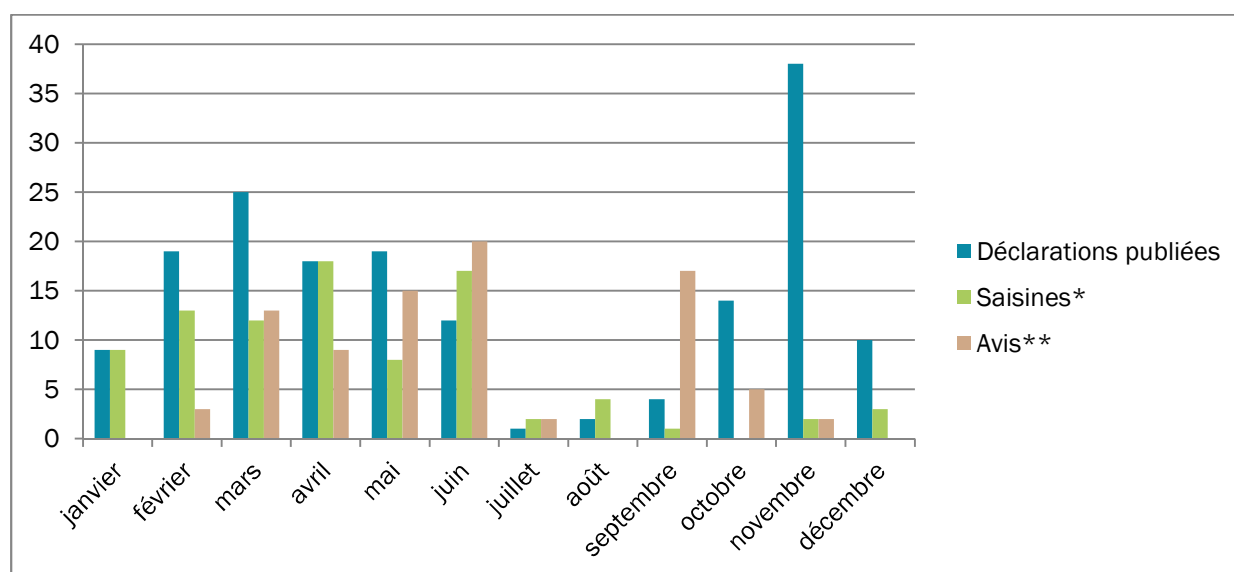


Figure 34 : Evolution des déclarations, saisines et avis au cours de l'année 2016

* Note de lecture : en février 2016, 13 liaisons déclarées ont fait l'objet d'une saisine

** Note de lecture : en mars 2016, 13 liaisons déclarées ont été l'objet d'un avis de l'Autorité sur une saisine d'une AOT

Les AOT bénéficient d'un délai de 2 mois pour saisir l'Autorité d'un projet d'interdiction ou de limitation d'un service librement organisé. Ce délai permet aux AOT concernées de constituer un dossier contenant les informations nécessaires à l'instruction de l'Autorité, selon les principes posés par ses lignes directrices. Ce délai est nécessaire aux AOT pour obtenir les éventuelles informations dont elles ne disposeraient pas auprès de leur délégataire (SNCF Mobilités en particulier).

⁵⁴ Ce chiffre inclut les déclarations déposées en 2015 et qui ont fait l'objet d'une saisine en 2016.

Délai moyen entre la publication d'une déclaration et la saisine par une AOT en 2016 (en jours)

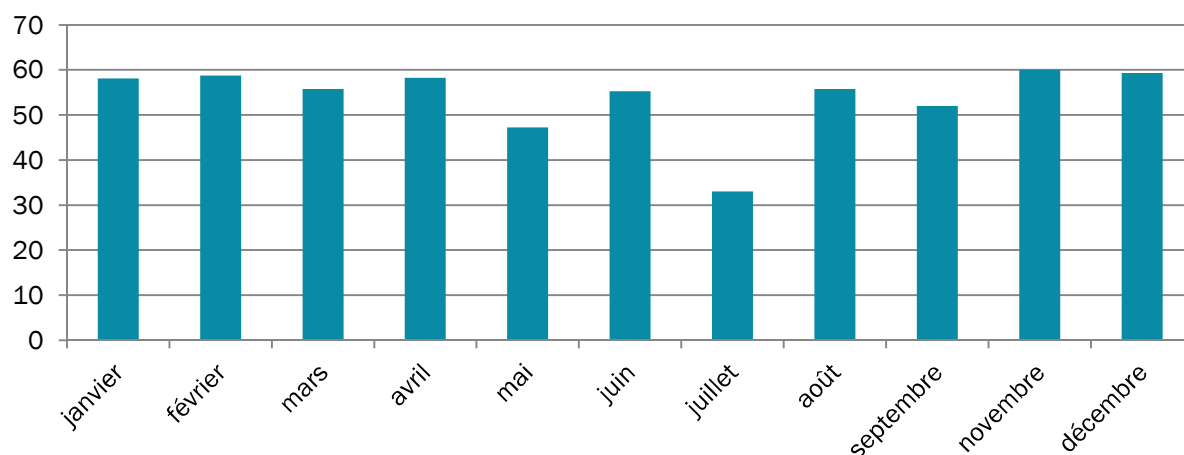


Figure 35 : Délai moyen entre publication d'une déclaration et saisine par une AOT en 2016

Nota : Le mois en abscisse correspond au mois au cours duquel la saisine a été reçue par l'Autorité

Il apparaît que les AOT déposent en général les saisines complètes à la limite du délai autorisé, avec une exception au moment des congés estivaux.

L'Autorité doit rendre un avis dans les deux mois suivant la publication de la saisine complète, avec possibilité de prolonger d'un mois ce délai par décision motivée. L'Autorité a ainsi eu recours à cette faculté dans le cadre de 34 dossiers⁵⁵, suite notamment aux délais occasionnés par les échanges avec les AOT au cours de l'instruction, dans le cadre de demandes complémentaires visant à lui permettre de disposer d'une vision précise et complète des saisines.

La distribution des délais de saisine et d'instruction est présentée en Annexe 19.

Les saisines reçues par l'Autorité en 2016 émanent de 12 AOT : 10 régions, un département et un syndicat mixte.

⁵⁵ Pour les avis rendus avant le 31 décembre 2016.

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

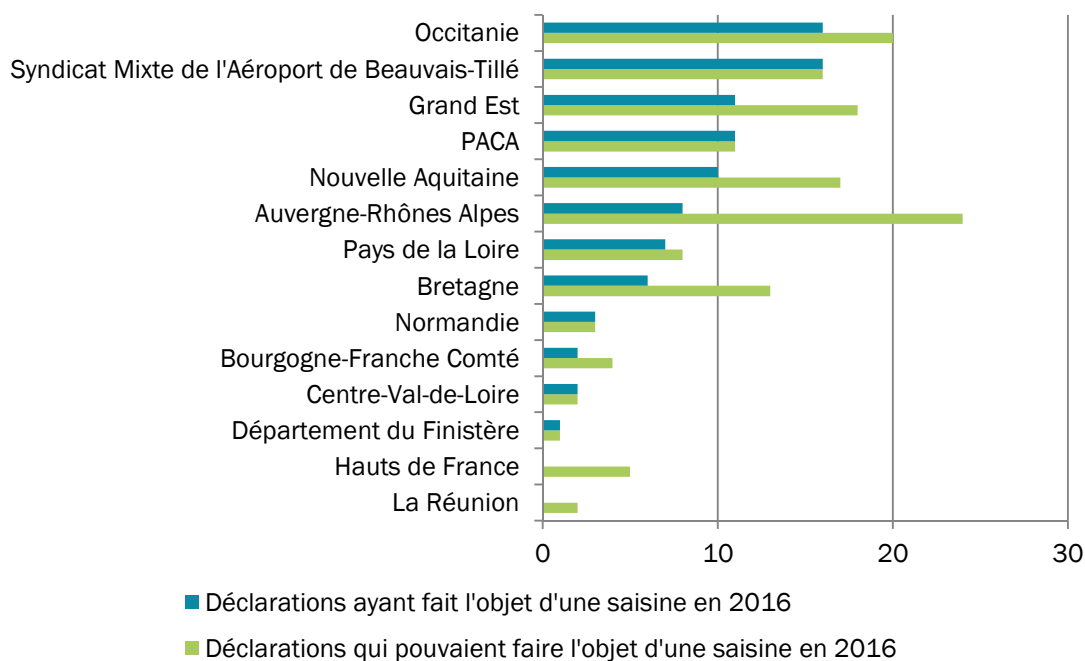


Figure 36 : Nombre de saisines et de déclarations qui auraient pu faire l'objet d'une saisine par AOT

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

Parmi les 91 déclarations déposées entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 2016 et n'ayant pas donné lieu à une saisine⁵⁶, 51 ne présentent pas de service conventionné similaire au sens de l'article L.3111-18 du code des transports.

Les 40 liaisons n'ayant pas fait l'objet d'une saisine malgré l'existence d'un service conventionné similaire ne semblent pas présenter de caractéristiques singulières par rapport aux autres déclarations. L'analyse de la part des déclarations ayant fait l'objet de saisines dans le total des services déclarés pendant l'année 2016 montre que la propension des AOT à saisir l'Autorité décroît, même lorsqu'elles organisent un service conventionné similaire.

⁵⁶ Que ce soit en 2016 ou en 2017.

Part des déclarations ayant fait l'objet de saisines dans le total des déclarations avec service conventionné similaire reçues depuis le 1^{er} janvier 2016

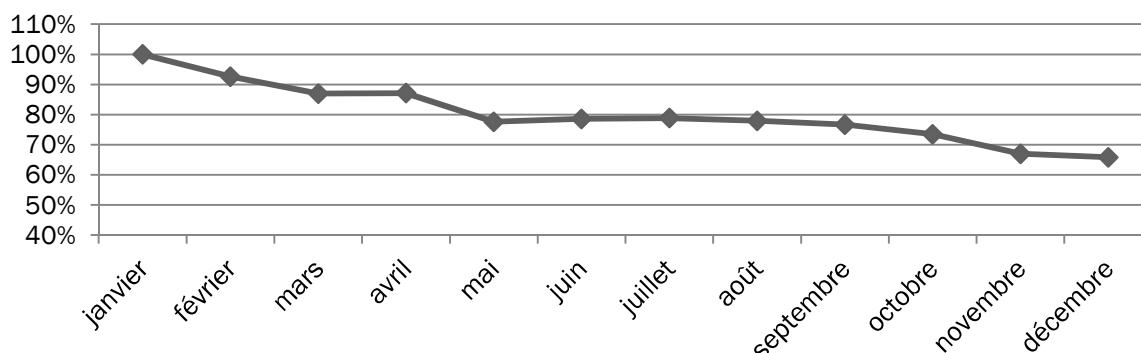


Figure 37 : Part des déclarations ayant fait l'objet de saisines dans le total des déclarations avec service conventionné similaire reçues depuis le 1^{er} janvier 2016

Cette tendance peut s'expliquer par une appropriation progressive par les AOT de la méthode d'analyse de l'Autorité. Celles-ci anticipent mieux le sens des avis de l'Autorité et, dès lors, ne la saisissent plus de manière systématique lorsqu'il existe un service conventionné similaire du point de vue de la localisation des arrêts des deux services.

4.4. Méthode d'analyse

4.4.1. Présentation

En juillet 2016, l'Autorité a mis à jour ses lignes directrices relatives à l'instruction des demandes d'interdiction ou de limitation (décision n° 2016-137 du 12 juillet 2016). Ces lignes directrices précisent la méthode d'analyse utilisée par l'Autorité pour évaluer l'éventuelle atteinte pouvant être causée par un projet de service par autocar librement organisé de moins de 100 km sur un service de transport conventionné. Cette méthode, élaborée par l'Autorité, repose sur cinq étapes d'analyse :

1. Vérification de l'existence d'une ligne de service public réalisant sans correspondance la même liaison ou une liaison similaire,
2. Vérification de la conformité du périmètre demandé par l'Autorité organisatrice de transports avec le code des transports (article L.3111-18),
3. Analyse de la substituabilité, totale, partielle ou nulle, entre le service librement organisé et le service conventionné,
4. Estimation chiffrée du risque d'atteinte à l'équilibre économique du service conventionné,
5. Appréciation du caractère substantiel du risque d'atteinte à l'équilibre économique du service conventionné.

Cette méthode d'analyse a été confortée par le Conseil d'Etat par deux décisions du 23 décembre 2016 et une décision du 20 mars 2017 (cf. 4.5).⁵⁷

4.4.2. Substituabilité des services

⁵⁷ CE, 23 décembre 2016, *Région Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes*, n° 399081, mentionné aux tables ; CE, 23 décembre 2016, *Région Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes*, n° 399723 ; CE, 20 mars 2017, *Région Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes*, n° 401751, à publier au Lebon.

Dans le cadre de son analyse de l'impact d'un service librement organisé sur un service conventionné, l'Autorité est conduite à examiner la substituabilité entre ces deux services du point de vue de la demande. Il s'agit d'apprécier si les clients du service conventionné considèrent ou non que le service librement organisé est une offre de transport alternative qu'ils pourraient utiliser, et ce dans quelle proportion.

L'Autorité est conduite à étudier différents critères listés de manière non limitative par ses lignes directrices. Il s'agit dans le cas général d'examiner :

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

L'Autorité peut également prendre en compte, au cas d'espèce, des éléments supplémentaires pour affiner son analyse.

Si la comparaison des caractéristiques respectives du service librement organisé et du service conventionné amène l'Autorité à conclure que les services peuvent être considérés comme en tout ou partie substituables pour au moins une catégorie d'usagers, alors l'Autorité poursuit son analyse en évaluant de manière quantitative l'impact du service déclaré sur l'équilibre du service conventionné, ainsi qu'elle l'a fait dans le cadre de 74 avis en 2016 sur un total de 77.

Comme indiqué, l'Autorité peut être amenée à considérer que les services ne sont pas substituables pour une catégorie donnée d'usagers et dès lors considérer que le report de cette catégorie est nul. L'Autorité est ainsi fréquemment amenée à exclure tout report de voyageurs fréquents, par exemple lorsque les horaires proposés par le service librement organisé ne correspondent pas aux horaires habituellement empruntés par ces voyageurs, notamment pour effectuer des trajets domicile-travail, ou qu'ils ne présentent pas une fréquence et une amplitude suffisantes dans la journée (41 avis sur 77).

En revanche, si l'Autorité estime que les services déclaré et conventionné ne peuvent être considérés comme substituables quelle que soit la catégorie d'usagers concernée, il est alors conclu, sans qu'il soit besoin de poursuivre l'analyse, que l'atteinte à l'équilibre économique du service conventionné est négligeable. Trois avis ont été rendus en 2016 en ce sens. Outre le fait que la fréquence des services librement organisés était bien plus faible que celle des services conventionnés similaires, les temps de parcours et les points d'arrêt étaient sans comparaison :

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

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

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

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

Le périmètre du test d'atteinte à l'équilibre économique est le plus souvent une ligne (47 avis en 2016), ou plusieurs lignes prises communément (13 avis). Dans les deux cas ayant fait l'objet des 17 avis restants, l'Autorité a examiné l'atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public. Il s'agit notamment du cas des liaisons entre l'aéroport de Beauvais et Paris.

Lorsque les périmètres choisis par les AOT n'ont pas d'autonomie fonctionnelle ou commerciale (au vu de leurs conditions d'exploitation et de la structure de la demande de transport qu'ils satisfont) l'Autorité procède à une requalification de ces périmètres. C'est le cas lorsque l'impact est ramené aux recettes d'origines-destinations ou de segments de lignes, qui ne constituent pas des périmètres conformes à l'article précité. Cette démarche a concerné un nombre conséquent de dossiers de saisines (30 avis concernés en 2016).

L'Autorité note à ce titre, et concernant certains des dossiers de saisine qui lui sont soumis, que la mauvaise définition du périmètre de l'atteinte à l'équilibre économique semble souvent procéder d'une lecture erronée des textes applicables et d'une **confusion entre deux notions distinctes dans le code des transports** :

- la **liaison** conventionnée, ou origine-destination, concurrencée directement par le service librement organisé, sur laquelle porte l'analyse de la substituabilité, et à partir de laquelle s'effectue un report potentiel de voyageurs vers le service librement organisé,
- la **ligne (ou les lignes)** conventionnée dans laquelle cette liaison s'intègre, dont les recettes et les concours publics servent de base à l'évaluation de l'atteinte à l'équilibre économique.

Des recours pendants devant le Conseil d'Etat soulèvent expressément la question du périmètre d'analyse retenu, la région concernée contestant l'interprétation de l'Autorité. Les décisions du Conseil d'Etat sur ces recours devraient intervenir d'ici la fin de l'année 2017.

4.4.4. Notion d'atteinte substantielle

L'Autorité a rappelé, dans ses lignes directrices adoptées le 12 juillet 2016, que le caractère substantiel de l'atteinte à l'équilibre économique est apprécié en fonction des circonstances propres à chaque espèce, en comparant les pertes de recettes estimées aux recettes commerciales que génère le service conventionné sur le périmètre d'analyse ainsi qu'au montant des concours publics à la charge de l'AOT. Ces derniers s'avèrent le plus souvent occuper une part prépondérante dans le financement des services : ils couvrent en moyenne 70% des coûts de celui-ci pour les dossiers de saisine instruits en 2016.

Les graphiques suivants mettent en relation les impacts maximum calculés par l'Autorité ainsi que le sens des avis prononcés, à l'exception des avis concernant les liaisons avec l'aéroport de Beauvais-Tillé (périmètre exceptionnel). Les graphiques présentent successivement le cas des dossiers pour lesquels la conclusion est tirée de l'impact d'un unique service sur le périmètre concerné, puis ceux pour lesquels cette conclusion est tirée de l'impact cumulé de plusieurs services affectant le même périmètre.

Pour chaque dossier, deux chiffres sont présentés dans les graphiques : les estimations basse et haute de l'impact maximal.

Si l'évaluation du caractère substantiel ou non de l'atteinte n'est pas strictement limitée à l'analyse de ces ratios, mais doit également prendre en compte les particularités du cas d'espèce, les estimations présentées dans les graphiques ci-après donnent tout de même des ordres de grandeur intéressants.

Impacts isolés maximum calculés par l'Autorité (perte de recettes ramenée aux recettes commerciales du périmètre et aux concours publics et sens des avis rendus

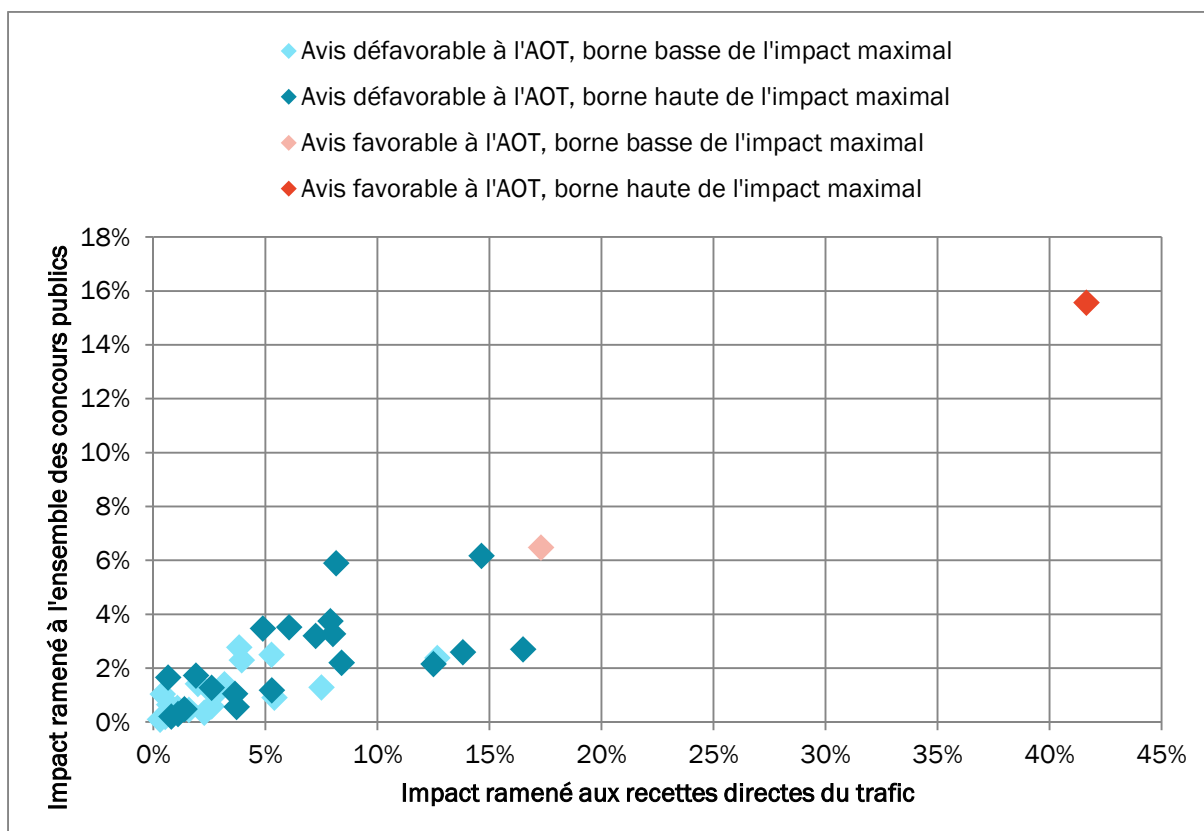


Figure 38 : Impacts isolés maximum calculés par l'Autorité (perte de recettes ramenée aux recettes commerciales du périmètre et aux concours publics) et sens des avis rendus.

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

Impacts cumulés maximum calculés par l'Autorité (perte de recettes ramenée aux recettes commerciales du périmètre et aux concours publics et sens des avis rendus)

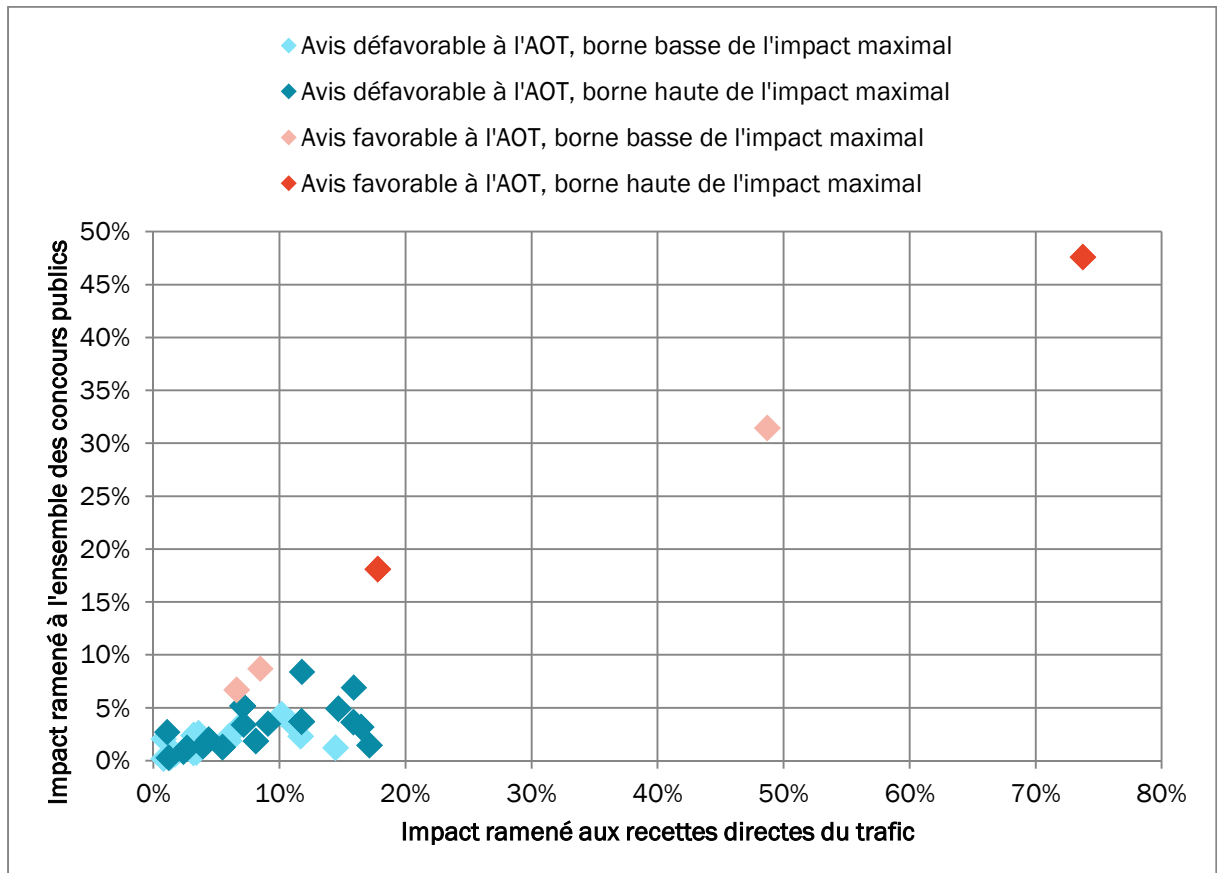


Figure 39 : Impacts cumulés maximum calculés par l'Autorité (perte de recettes ramenée aux recettes commerciales du périmètre et aux concours publics) et sens des avis rendus.

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

La notion d'atteinte à l'équilibre économique d'un contrat s'apprécie de manière relative, justifiant ainsi le recours aux ratios présentés dans les graphiques précédents. Ainsi, comme rappelé dans ses lignes directrices susmentionnées, l'Autorité a considéré à titre d'exemple :

- qu'un impact maximal compris entre 5 % et 7 % du montant des concours publics versés par l'AOT ne pouvait être qualifié de substantiel (avis n° 2016-049 et n° 2016-071) ;
- qu'à l'inverse un impact maximal pouvant être compris entre 15 % et 18 % du montant des concours publics versés par l'AOT devait être considéré comme substantiel (avis n° 2016-037, n° 2016-040 et n° 2016-042).

4.5. Bilan des interdictions et des limitations

Au cours de l'année 2016, 77 avis concernant 86 déclarations ont été rendus par l'Autorité :

- 57 avis défavorables ;
- 16 avis favorables, dont :
 - 16 interdictions de service, conformément à la demande de l'AOT ;
- 4 avis favorables assortis de réserves, dont :
 - 2 limitations de services aux horaires complémentaires du service conventionné en lieu et place d'une demande d'interdiction de l'AOT ;

- 1 limitation de service aux seuls horaires complémentaires du service conventionné plus restreinte que la demande initiale de limitation de l'AOT ;
- 1 limitation à 50 % de la capacité du service en lieu et place d'une demande d'interdiction de l'AOT.

Dans le cas des 16 avis favorables, il résulte de l'analyse menée par l'Autorité que l'atteinte à l'équilibre économique du périmètre concerné pouvait être regardée comme substantielle, sans qu'il soit possible de limiter le service de manière raisonnable pour réduire cet impact à un niveau non substantiel.

Dans le cas des avis favorables assortis de réserves, l'atteinte à l'équilibre économique des lignes de service public de transport concernées pouvait également être regardée comme substantielle. Cependant les projets d'interdiction ou de limitation des services par les régions apparaissaient disproportionnés :

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

En 2016, 8 avis défavorables rendus par l'Autorité ont fait l'objet d'un recours devant le Conseil d'Etat par les AOT concernées. Les trois décisions rendues à ce jour par le Conseil d'Etat, deux le 23 décembre 2016 et une le 20 mars 2017, confirment les avis rendus par l'Autorité.⁵⁸ Elles confirment en particulier les principes retenus par l'Autorité :

- évaluation du caractère substantiel de l'atteinte sur la base de ratios (cf. 4.4.4), c'est-à-dire en appréciant celle-ci de manière relative et non en valeur absolue, et
- comparaison de la perte de recette potentielle à la fois aux recettes du service conventionné et aux concours publics versés par l'AOT.

⁵⁸ CE, 23 décembre 2016, *Région Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes*, n° 399081, mentionné aux tables ; CE, 23 décembre 2016, *Région Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes*, n° 399723 ; CE, 20 mars 2017, *Région Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes*, n° 401751, à publier au Lebon.

5. LES AMENAGEMENTS DE TRANSPORT ROUTIER

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

Au 31 décembre 2016, 186 aménagements sont recensés, parmi lesquels 69 sont desservis par les services librement organisés.

Après avoir rappelé le cadre juridique applicable, seront exposées la diversité des aménagements déclarés au registre ainsi que les caractéristiques des aménagements desservis.

5.1.1. Rappel du cadre juridique

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

Suite à une consultation des parties prenantes, l'Autorité a adopté le 13 avril 2016 une décision relative à la tenue du registre public des gares routières et autres aménagements routiers prévu à l'article L. 3114-10 du code des transports (décision n° 2016-051). Cette décision fixe les informations devant être déclarées par les exploitants d'aménagements : il s'agit non seulement des informations visées à l'article L. 3114-10 du code des transports (localisation, identification de l'exploitant, renseignements utiles sur les procédures à suivre pour pouvoir solliciter un droit d'accès) mais également d'autres informations utiles aux opérateurs de transport (caractéristiques physiques, services offerts). L'Autorité a fait le choix d'exclure de l'obligation de déclaration les aménagements consistant en un ou plusieurs emplacements d'arrêt situés sur la voie publique et ses dépendances destinés aux seuls services de transport urbain à la suite d'un arrêté interdisant l'arrêt aux véhicules n'effectuant pas de tels services⁵⁹. Elle a ainsi restreint dans la mesure du possible l'obligation de déclaration aux aménagements susceptibles de présenter un intérêt pour les services interurbains.

La première version du registre des gares routières et des aménagements d'arrêt a été mise en ligne le 2 mai 2016. Afin de faciliter sa consultation, le registre est présenté sous la forme d'une base de données et d'[une carte interactive](#).

5.1.2. Quels sont les aménagements déclarés au registre ?

Conformément à l'objectif poursuivi par l'Autorité et évoqué dans le paragraphe précédent, la très grande majorité des aménagements déclarés se distinguent par une implantation hors voirie et une configuration des installations qui facilite l'accueil de services interurbains, services qui nécessitent des temps à quai plus long que les services urbains et un confort d'attente supérieur pour leurs usagers. Cependant, ces infrastructures présentent d'importantes différences.

A noter que dans le cadre du présent rapport, un arrêt est considéré « hors voirie » dès lors qu'il se situe en dehors des voies affectées à la circulation générale. C'est le cas de la totalité des aménagements déclarés à l'exception de 6 d'entre eux, soit 180 aménagements sur 186 (97%). Les quelques aménagements sur voirie déclarés sont des arrêts déjà desservis par des services librement organisés ou présentant un intérêt particulier pour ces services (situation périphérique et connexion au centre-ville en transport en commun). A Orléans par exemple, le point d'arrêt déclaré au registre se trouve à l'entrée de la ville, au niveau d'un arrêt de bus et en face de l'arrêt de tram.

⁵⁹ Conformément aux dispositions de l'article L. 3114-12 du code des transports

Aménagement sur voirie déclaré à Orléans



Figure 40 : Capture d'écran Google Street View de l'arrêt Georges Pompidou à la Chapelle Saint-Mesmin, proche d'Orléans, utilisé par les services librement organisés et déclaré par la communauté d'agglomération Orléans Val de Loire

Les arrêts « hors voirie » présentent une grande diversité de configurations. Certains sont fermés avec contrôle d'accès. C'est le cas de l'arrêt du Mans, aménagé pour accueillir les services interurbains du département de la Sarthe, qui dispose également d'un kiosque d'accueil pour les voyageurs.

Gare routière du Mans



Figure 41 : Gare routière du Mans déclarée par Transdev STAO

D'autres aménagements sont ouverts, sans contrôle d'accès, même si la circulation et l'arrêt y sont réservés aux véhicules de transport public de personnes. C'est le cas de la gare routière adossée à la gare ferroviaire Lorraine TGV.

Arrêt « Gare de Lorraine TGV »

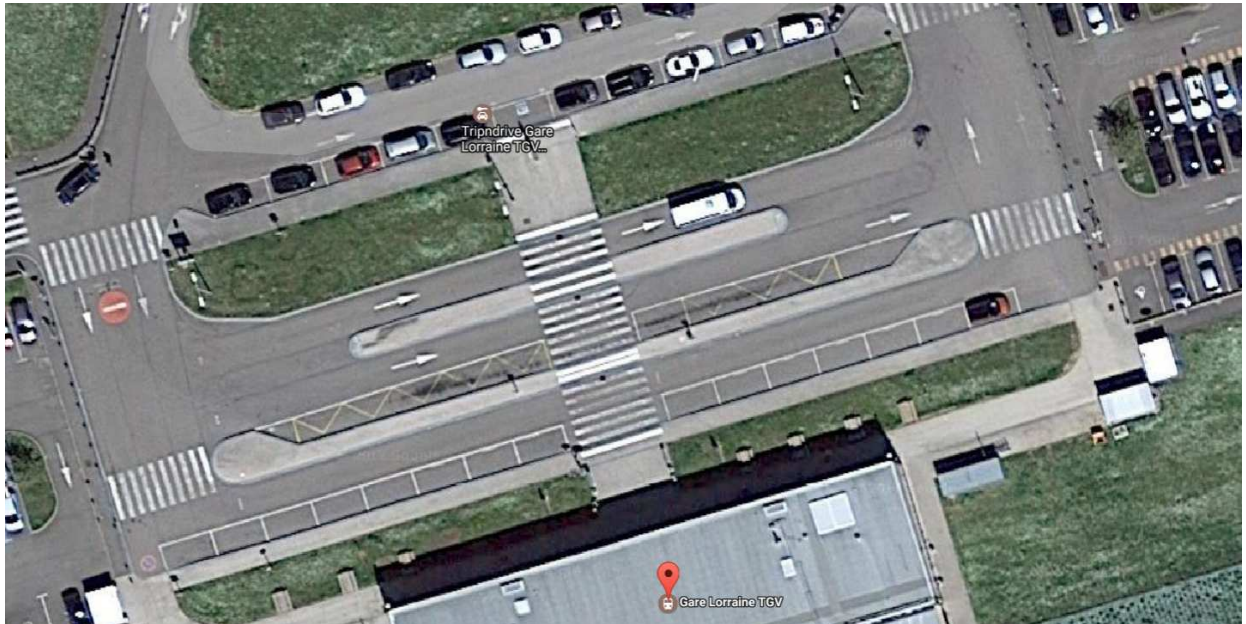


Figure 42 : Capture d'écran Google Street View de l'arrêt « Gare de Lorraine TGV » déclaré par SNCF Gares & Connexions

D'autres encore s'apparentent à des parkings. C'est le cas de la gare routière de Tours déclarée par Transdev Touraine, qui peut accueillir 18 autocars. Ce type de structure est plus adapté au stationnement des véhicules qu'à l'arrêt, la prise en charge et la dépose de voyageurs.

Gare routière de Tours



Figure 43 : Capture d'écran Google Street View de l'arrêt « Gare routière de Tours » déclaré par Transdev Touraine

Ces aménagements illustrent la disparité des infrastructures à disposition des autocaristes.

5.1.3. Analyse des caractéristiques des territoires desservis

Il apparaît qu'une grande majorité des aménagements déclarés se situe à proximité d'une infrastructure de transport ferré ou aérien. Ainsi 65 % des aménagements se trouvent à proximité d'une gare ferroviaire et 7 % à proximité d'un aéroport.

Cartographie des 186 aménagements du registre en France métropolitaine continentale

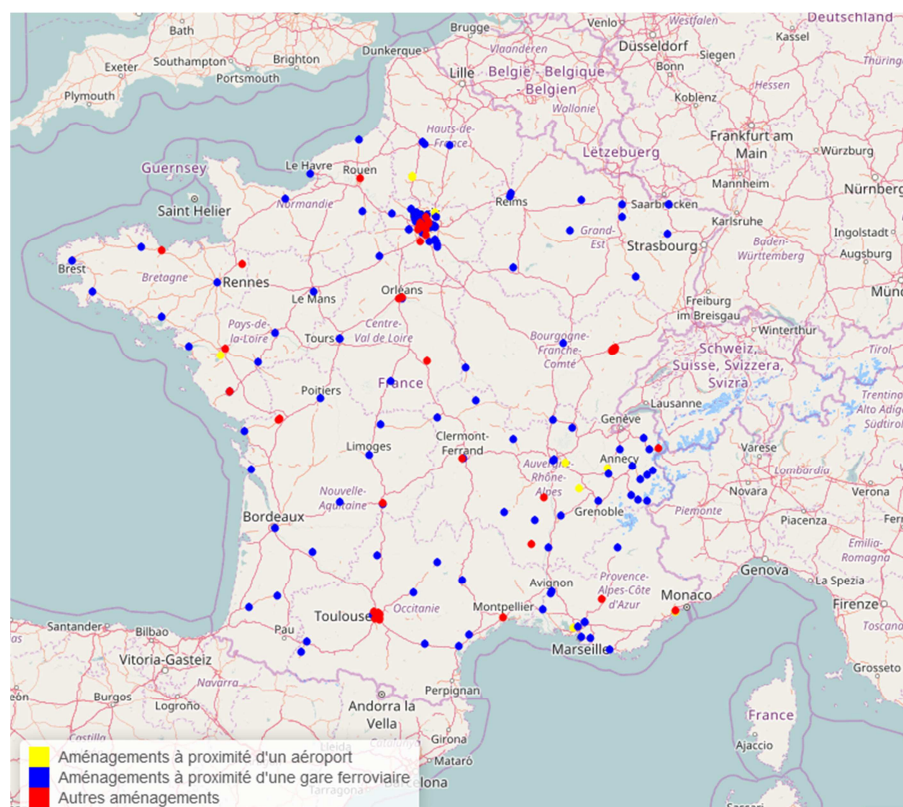


Figure 44 : Cartographie des 186 aménagements déclarés en 2016 en France métropolitaine continentale

Cartographie des 45 aménagements du registre en Ile-de-France

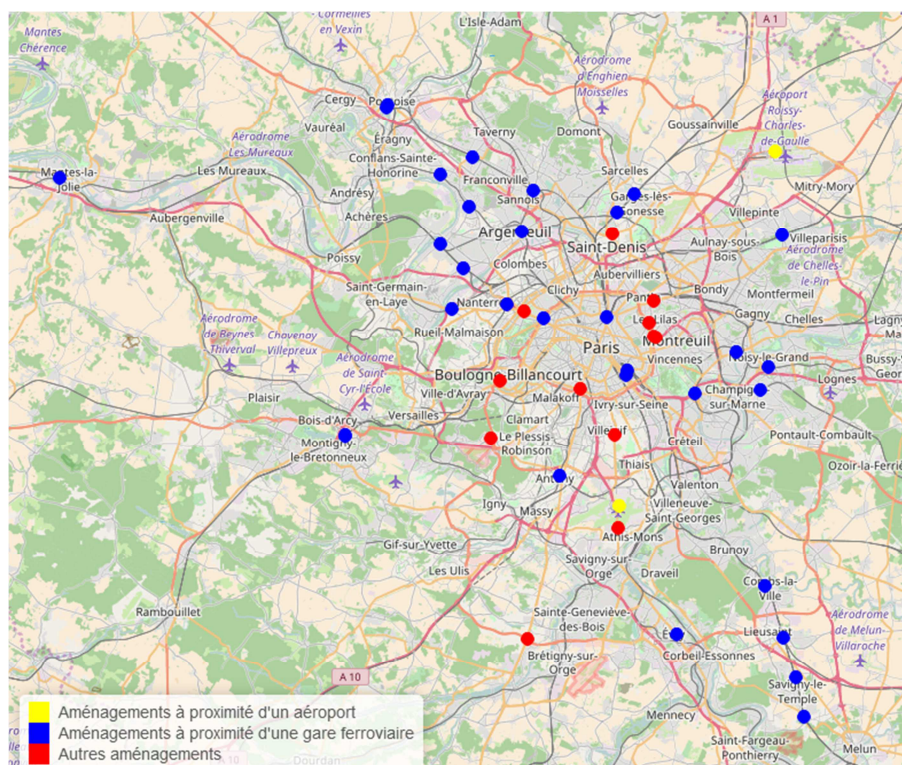


Figure 45 : Cartographie des 45 aménagements déclarés en 2016 en Ile-de-France

Sur la base des informations déclarées au registre, la très grande majorité (88 %) des aménagements se situe par ailleurs à moins de 100 mètres d'un arrêt de transport en commun urbain. Parmi les 64 arrêts situés en périphérie, seuls 6 ne sont pas à proximité directe d'un service de transport en commun urbain et il s'agit *a priori* de cas particuliers (existence d'un arrêt de transport urbain un peu plus loin ou d'un arrêt de transport interurbain).

Ainsi, les aménagements routiers déclarés au registre semblent en grande partie répondre aux besoins d'intermodalité des voyageurs des autocars longue distance.

5.1.4. Qui sont les exploitants des aménagements déclarés au registre ?

a. Identification de l'exploitant

Les autorités organisatrices de transport (l'Etat, les collectivités territoriales et leurs groupements) peuvent, en vue de remplir la mission de service public en matière de transport que la loi leur a impartie, réaliser et gérer des aménagements de transport routier.

Les autorités compétentes sont libres de choisir le mode de gestion des gares routières. L'article L. 1221-3 du code des transports prévoit en effet que « l'exécution des services de transports publics de personnes réguliers et à la demande est assurée (...), soit en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention avec l'autorité organisatrice ». La gestion peut donc être directe ou déléguée.

Tout d'abord, l'autorité compétente peut décider d'organiser elle-même l'aménagement de transport routier en ayant recours à la régie directe. Dès lors qu'elle exploite directement l'aménagement de transport routier, elle porte la responsabilité de déclarer auprès de l'Autorité les éléments nécessaires à la tenue du registre.

Si la personne publique responsable du service public d'un aménagement de transport routier confie sa gestion à un tiers dans le cadre d'une délégation de service public, l'Autorité considère que, sauf stipulations contraires, le délégataire est l'exploitant au sens de l'alinéa 2 de l'article L. 3114-3 du code des transports et porte ainsi la responsabilité de déclarer auprès de l'Autorité les éléments nécessaires à la tenue du registre.

Dans l'hypothèse où la gestion opérationnelle de l'aménagement est confiée à un tiers dans le cadre d'un marché public de services, le cocontractant de l'administration ne semble pouvoir être qualifié d'exploitant de l'aménagement de transport routier, sauf stipulations contraires, puisqu'il n'en assure pas la complète exploitation. Dès lors, il revient à la collectivité publique de procéder à la déclaration dudit aménagement auprès de l'Autorité.

Enfin, le code des transports permet à un transporteur public ou un groupement de transporteurs publics de créer des aménagements de transport routier. Ces aménagements dits privés sont en principe réservés à leurs services mais peuvent néanmoins être accessibles à d'autres transporteurs. C'est à l'exploitant, généralement l'entité ayant créé l'aménagement, qu'il revient de procéder à la déclaration desdits aménagements.

Dans la suite du présent rapport, l'exploitant retenu est l'exploitant indiqué dans la déclaration transmise à l'Autorité, sans qu'il soit préjugé de la conformité de cette qualification avec les dispositions du code des transports rappelées ci-dessus. Toutefois, l'Autorité tient à rappeler l'importance d'une déclaration de l'exploitant d'un aménagement conforme à ces dispositions.

b. Les exploitants des aménagements au registre et les enjeux

L'ouverture à la concurrence du transport routier longue distance pose la question de l'accès aux aménagements destinés à faciliter la montée et descente des usagers. En effet, dans le secteur des transports, où les liens verticaux entre les activités amont et aval sont importants, les risques de pratique anticoncurrentielle, telles que des pratiques discriminatoires dans l'accès aux infrastructures et les services qui y sont offerts, sont élevés.

A titre d'illustration, en Espagne, l'Autorité de la concurrence nationale a sanctionné en 2008 la compagnie exploitante de la gare de Madrid Sud, également opérateur de transport, pour pratique discriminatoire dans l'accès au guichet de vente de billets⁶⁰.

L'analyse des exploitants des aménagements déclarés au registre met en exergue le nombre important d'aménagements exploités par des acteurs multimodaux présents notamment sur le marché de transport routier longue distance de voyageurs.

⁶⁰ Comisión Nacional de la Competencia, décision du 31 mars 2008, Anibal vs Estación Sur de Autobuses, cas 627/07

Répartition des aménagements déclarés par type d'exploitant

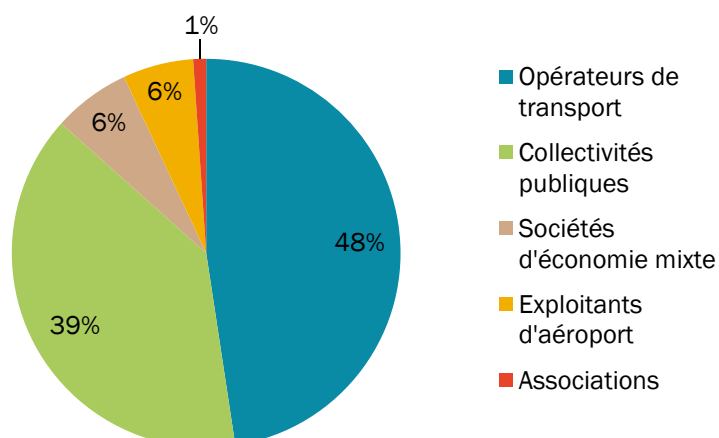


Figure 46 : Répartition des aménagements déclarés par type d'exploitant

Il ressort ainsi que les aménagements exploités en régie sont minoritaires puisque seuls 39% d'entre eux sont gérés par des collectivités territoriales (commune, métropole, EPCI ou département) ou par des sociétés publiques locales (SPL).

Les acteurs présents sur le marché du transport de voyageurs (routier librement organisé ou autre) gèrent 48% des aménagements déclarés au registre. En particulier, les groupes SNCF, RATP et Transdev gèrent à eux seuls 87 % des aménagements concernés, reflet de la forte concentration du marché français du transport collectif de voyageurs.

Répartition des aménagements déclarés ayant pour exploitant un opérateur de transport

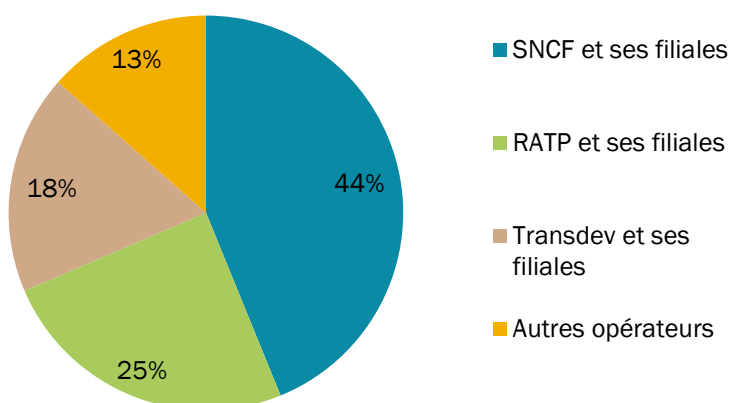


Figure 47 : Répartition des aménagements déclarés ayant pour exploitant un opérateur de transport

Le groupe SNCF exploite 21% des aménagements du registre au travers ses filiales. Par ordre décroissant du nombre d'aménagements déclarés au registre, le groupe SNCF exploite des aménagements au travers de :

- SNCF G&C, chargée de la gestion des gares ferroviaires de voyageurs (33 aménagements),

- Effia, un acteur majeur du stationnement sur parcs et sur voirie (3 aménagements),
- Keolis, un acteur majeur du transport conventionné (1 aménagement),
- Ouibus, un opérateur du transport longue distance de voyageurs par autocar (1 aménagement).

Le groupe Transdev, autre acteur multimodal, est l'exploitant de 9% des aménagements déclarés (soit 16 aménagements). Le groupe Transdev exploite des aménagements au travers d'Eurolines, opérateur de transport longue distance de voyageurs par autocar, ou de ses filiales, opérateurs de services conventionnés.

Seuls 6% des aménagements déclarés au registre sont gérés par des sociétés d'économie mixte (SEM), soit 12 aménagements. Toutefois il est à noter que dans la plupart des cas, SNCF et Transdev sont co-actionnaires de ces SEM⁶¹.

Les aménagements situés dans une zone aéroportuaire sont dans une large majorité gérés par les exploitants de l'aéroport afférent, soit 10 aménagements sur les 12 de ce type déclarés au registre. Les aménagements restants sont gérés par une SEM (1 aménagement) et une filiale de Keolis (1 aménagement). La SEM gérant la gare routière de l'aéroport Chambéry Savoie compte parmi ses actionnaires SNCF et Transdev. L'aménagement exploité par la filiale de Keolis est la gare routière de Roissy-Charles de Gaulle, pour laquelle Aéroports de Paris a toutefois conservé certaines prérogatives relatives à la gestion (tarification et détermination de la capacité). Les exploitants d'aéroports peuvent eux-mêmes avoir des intérêts commerciaux à l'exploitation des transports routiers desservant l'aménagement, à l'instar de l'aéroport de Beauvais.

5.1.5. Les services offerts dans les aménagements déclarés au registre

Les informations récoltées lors des déclarations au registre permettent de connaître les équipements et services proposés au sein des aménagements déclarés. Il ressort de ces données qu'un peu moins de la moitié des aménagements (43%) proposent des dispositifs d'information voyageurs dynamiques (en temps réel). L'information statique, comme des fiches horaires ou des plans du réseau en libre accès, est plus présente (63 %). Il s'agit généralement de dispositifs peu onéreux et relativement simples à mettre en place. Enfin, 25% des aménagements ne proposent ni de dispositif d'information dynamique ni de dispositif d'information statique.

Les services de confort annexes sont moins répandus puisque moins d'un aménagement sur six fournit aux passagers des solutions de restauration ou un accès wifi, services *a priori* peu recherchés par la clientèle historique de courte distance. Les services de confort d'attente comme les toilettes ou les distributeurs automatiques de boissons sont relativement plus présents (31 %).

Enfin, les aménagements recensés sont largement connectés aux réseaux de transport collectif local : 86 % des aménagements sont situés à proximité immédiate d'un point de desserte des transports en commun urbains (T.C.U.).

⁶¹ SNCF et Transdev sont présentes dans une SEM exploitant 9 des 10 aménagements exploités par des SEM pour lesquelles l'Autorité connaît l'intégralité de l'actionnariat.

Services offerts aux voyageurs dans les aménagements déclarés au registre

	Présence de personnel sur le site	Information clientèle (statique)	Information temps réel (dynamique)	Billetterie	Accès Wifi
Service offert dans les aménagements déclarés au registre au 31/12/2016 (Pour rappel, pourcentage dans le précédent rapport annuel de l'Autorité)	51% (46%)	63% (58%)	43% (38%)	46% (40%)	14% (15%)

	Salle d'attente	Toilettes voyageurs	Restauration	Distributeur boissons	T.C.U. à moins de 100 mètres
Service offert dans les aménagements déclarés au registre au 31/12/2016 (Pour rappel, pourcentage dans le précédent rapport annuel de l'Autorité)	33% (34%)	31% (32%)	16% (17%)	31% (28%)	86% (85%)

Tableau 7 : Services offerts aux voyageurs dans les aménagements déclarés au registre

Concernant les services offerts aux opérateurs, plus du tiers des aménagements recensés sur tout le territoire proposent une salle de repos pour les chauffeurs (37 %) et la moitié des toilettes conducteurs (48%). Ceci peut s'expliquer par le fait que ce type de services est adapté aux besoins du transport urbain et interurbain de courte distance. En revanche, très peu d'aménagements (moins de 1 %) proposent le lavage des autocars ou la petite maintenance, services correspondant davantage aux besoins de lignes de transport de longue distance mais non nécessaires pour des services de courte distance.

Services offerts aux opérateurs dans les aménagements déclarés au registre

	Salle de repos	Lavage des autocars	Toilettes conducteurs	Petite maintenance
Service offert dans les aménagements déclarés au registre au 31/12/2016 (Pour rappel, pourcentage dans le précédent rapport annuel de l'Autorité)	37% (41%)	1% (1%)	45% (48%)	1% (1%)

Tableau 8 : Services offerts aux opérateurs dans les aménagements déclarés au registre

L'évolution depuis le précédent rapport annuel, très limitée, n'est due qu'aux 30 aménagements supplémentaires pris en compte dans l'analyse. Les pourcentages obtenus ne sont pas modifiés significativement, ce qui confirme donc les tendances dégagées précédemment.

5.2. Les aménagements desservis

5.2.1. Arrêts desservis par les SLO

Au 31 décembre 2016, les trois principaux opérateurs exploitant des services librement organisés⁶² déclaraient desservir 238 points d'arrêt, dont 95 gares routières (au sens d'un aménagement situé hors voirie), pour un total de 177 communes desservies.

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

⁶² Eurolines, FlixBus et Ouibus

Cartographie des points d'arrêt desservis par les opérateurs de services librement organisés

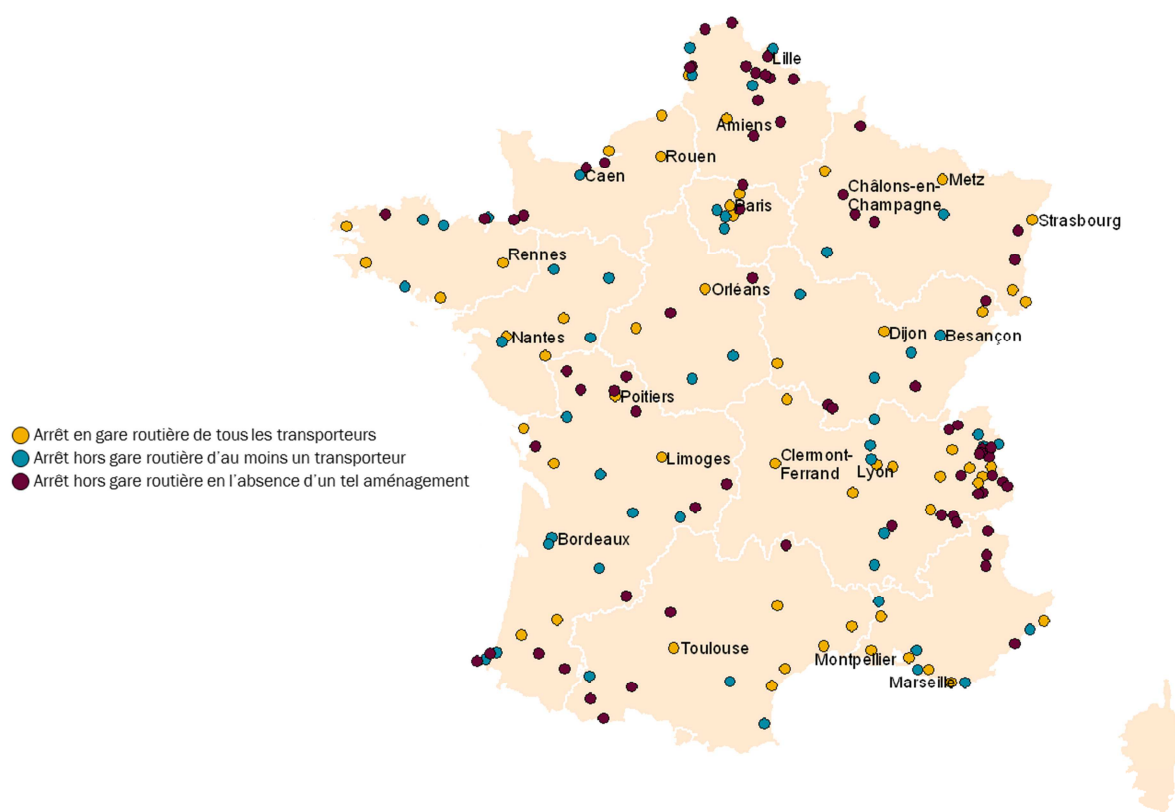


Figure 48 : Cartographie des 238 points d'arrêt desservis par les opérateurs de services librement organisés

Dans la moitié des communes desservies par les services librement organisés et disposant d'une gare routière (50 sur 105), au moins un opérateur choisit de ne pas desservir cet aménagement, généralement au bénéfice d'un point d'arrêt situé en périphérie (24 communes). Ces points d'arrêt en périphérie sont des points d'arrêt intermédiaires pour les services librement organisés⁶³, pour lesquels les opérateurs privilégient le temps de parcours global sur la ligne complète et l'accessibilité facile du point d'arrêt d'un point de vue routier. Ainsi, dans la majorité de ces cas, l'arrêt est situé à proximité d'un accès autoroutier (15 communes).

Les arrêts servant de point de départ ou terminus d'une ligne (95) sont majoritairement situés en gare routière (53, soit 56%). Par ailleurs, quand l'arrêt n'est pas effectué en gare routière (48), la principale raison est qu'il n'en existe pas sur le territoire de la commune concernée (27).

Ainsi, si la présence de gares routières et surtout leur localisation ne correspondent pas toujours aux besoins des opérateurs de services librement organisés, en particulier au niveau des points d'arrêt intermédiaires, elles semblent présenter un vrai intérêt pour eux dans le cas de points de départ ou terminus de lignes. Les villes concernées sont en général de taille importante et la desserte de ces aménagements en centre-ville et proposant un certain nombre de services présente probablement un intérêt suffisamment fort pour les voyageurs pour contrebalancer la perte de temps liée à cette desserte.

5.2.2. Comparaison entre les points d'arrêt desservis et les aménagements déclarés au registre

⁶³ A l'exception de l'aéroport de Nantes qui est un terminus/point de départ d'une ligne.

Sur les 238 points d'arrêt desservis, 169 ne sont pas déclarés au registre, soit 71 %. En revanche, en se limitant aux gares routières (aménagements hors voirie) desservies, la grande majorité est déjà déclarée au registre (70%). Parmi les 29 gares identifiées et non encore déclarées par leur exploitant au 31 décembre 2016, 11 l'ont été depuis.

Les autres aménagements non déclarés au 31 décembre 2016 et desservis par les services librement organisés (140) sont soit des arrêts sur voirie (62%), soit des parcs de stationnement (38%).

Il est également à noter qu'un nombre relativement important de ces autres aménagements est situé à proximité d'une autoroute (43, soit 31%).

L'Autorité tâchera en 2017 d'améliorer encore la complétude du registre s'agissant des gares routières desservies par les opérateurs de services librement organisés. Elle tâchera également de sensibiliser les exploitants d'aménagements situés à proximité des autoroutes, y compris les sociétés concessionnaires, à la déclaration de ces aménagements qui présentent un intérêt certain pour les opérateurs.

5.2.3. Fréquence moyenne quotidienne par ville

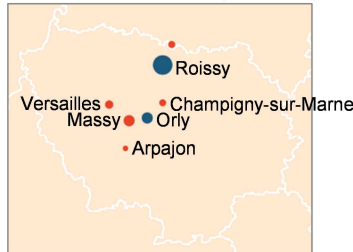
L'analyse des données relatives à l'offre des opérateurs permet de quantifier le nombre de fréquences quotidiennes réalisés par les opérateurs de services librement organisés dans les différents points d'arrêt desservis (voir carte ci-dessous).

Comme précédemment, la dénomination « gare routière » est utilisée pour l'ensemble des aménagements situés hors voirie.

Cartographie des points d'arrêts desservis par les opérateurs de services librement organisés avec la fréquence quotidienne moyenne par ville

Communes desservies au 4^{ème} trimestre 2016
selon le nombre de trajets quotidiens et le type de desserte

Zoom sur l'Ile-de-France (hors Paris)



Nombre de trajets quotidiens



Desserte de la commune ...

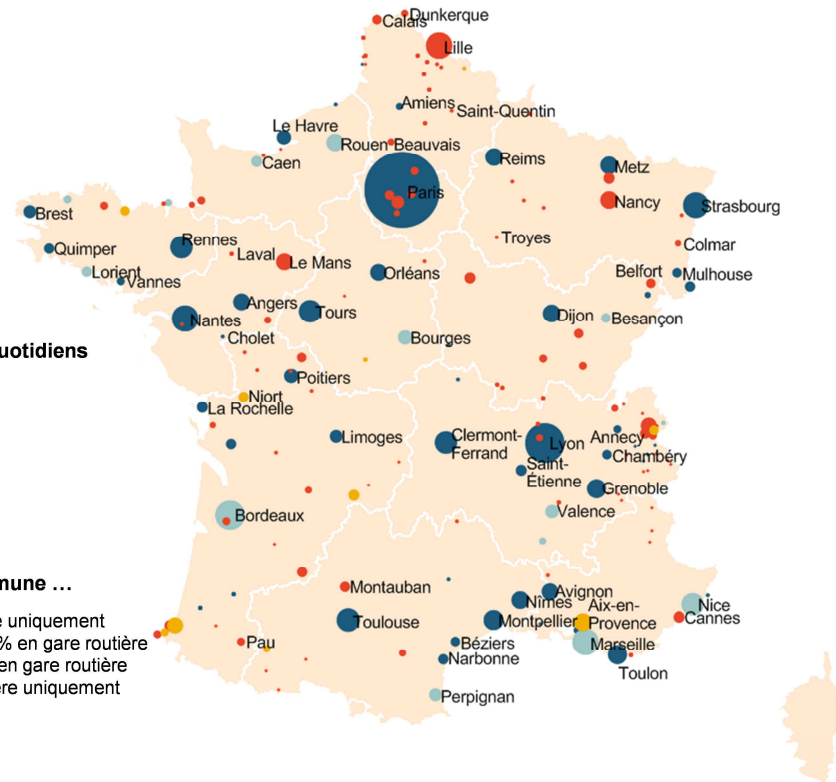
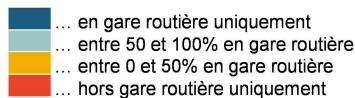


Figure 49 : Cartographie des points d'arrêts desservis par les opérateurs de services librement organisés avec la fréquence quotidienne moyenne par ville

A Paris, la ventilation se fait entre 5 localisations, à chaque fois hors voirie :

- Bercy (regroupement de deux arrêts) : 200 trajets quotidiens,
- Porte Maillot : 145 trajets quotidiens,
- Bagnolet : 86 trajets quotidiens,
- Porte d'Orléans : 45 trajets quotidiens,
- La Défense : 33 trajets quotidiens.

Les principales villes desservies le sont en majorité au niveau d'une gare routière, au sens d'un aménagement hors voirie, à l'exception de Lille, qui n'en dispose pas. Le cas du Mans illustre les cas de villes de taille intermédiaire qui disposent d'une gare routière en centre-ville, mais dont la localisation n'est pas considérée comme la plus appropriée par les opérateurs, qui lui préfèrent donc un arrêt en périphérie.

L'Autorité prévoit en 2017 de collecter des données auprès des exploitants d'aménagements de transport routier afin d'améliorer la connaissance de l'Autorité et des parties prenantes sur ces aménagements, notamment s'agissant du nombre de mouvements traités par ceux-ci (incluant ceux

réalisés par les services conventionnés) et de leurs caractéristiques. Cela permettra également d'affiner la typologie des arrêts et de retenir plusieurs distinctions parmi les arrêts hors voirie.

5.3. Accès à l'aéroport de Beauvais-Tillé

Le 8 juin 2016, la société Frethelle a saisi l'Autorité d'une demande de règlement de différend portant sur la communication des règles d'accès à la gare routière de l'aéroport Beauvais-Tillé (nombre et disponibilités de quais, tarifs, conditions de réservation, etc.). La société Frethelle, qui souhaitait pouvoir accéder à cet aménagement, avait demandé communication de ces informations à plusieurs reprises à l'exploitant la Société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais (SAGEB), sans obtenir de réponse.

En cours de procédure, la SAGEB a établi et publié sur son site internet les règles d'accès à la gare routière. Elle a également lancé une consultation publique en vue de l'attribution des capacités disponibles du 1er novembre 2016 au 31 mars 2017. La société Frethelle a donc eu connaissance des modalités d'accès à cet aménagement et a été mise en mesure de solliciter un accès pour ses véhicules.

Par une décision du 14 décembre 2016, l'Autorité a constaté que l'objet de la demande de la société Frethelle avait disparu en cours d'instance et a conclu, par conséquent, qu'il n'y avait pas lieu de statuer sur le différend. Elle a toutefois décidé l'ouverture de l'instruction d'une procédure en sanction à l'encontre de la SAGEB afin de déterminer si les règles d'accès à la gare routière de l'aéroport de Beauvais-Tillé, communiquées par celle-ci, respectent les principes de transparence, d'objectivité et de non-discrimination prévus par la loi. Cette procédure peut, si le manquement est constaté et que la mise en demeure n'est pas suivie d'effet, aboutir à une sanction prononcée par la commission des sanctions de l'Autorité.

CONCLUSION

Après plus d'un an après la libéralisation en août 2015 du transport routier par autocar, ce second rapport annuel, le premier portant sur une année complète, fournit un éclairage sur le développement de ce marché et une évaluation de la complémentarité entre cette offre et les services interurbains routiers et ferroviaires, conventionnés ou non.

Avec 6 millions de voyageurs transportés en 2016, le marché du transport routier librement organisé a connu une forte croissance de sa fréquentation, malgré un ralentissement saisonnier de la demande au dernier trimestre, après une période estivale propice à la mobilité.

Les résultats des enquêtes de terrain menées par l'Autorité auprès des clients permettent d'estimer à près de 1 million le nombre de déplacements qui n'auraient pas été effectués sans cette offre nouvelle de mobilité. A défaut d'autocars, les 5 millions de déplacements restants auraient été réalisés essentiellement en voiture personnelle ou en covoiturage (44 %) et en train (37 %).

Le développement commercial des opérateurs s'est poursuivi en 2016, avec une recherche permanente d'optimisation de leur offre, ce qui s'est traduit par de nettes évolutions d'un trimestre à l'autre pour s'ajuster aux variations saisonnières et aux résultats commerciaux obtenus. Les deux opérations de concentration viennent également participer à la structuration du marché, avec désormais 3 acteurs principaux qui possèdent un réseau national (et international) aux côtés desquels viennent opérer plusieurs autres transporteurs ayant pris l'initiative de commercialiser des lignes comportant essentiellement des trajets de moins de 100 km, après déclaration auprès de l'Autorité.

La recherche d'une évaluation complète de l'offre de transport routier interurbain a conduit l'Autorité à engager une collecte de données auprès des opérateurs de services routiers conventionnés départementaux et régionaux. Cependant, la mise en œuvre de cette collecte a posé des difficultés majeures, qui n'ont pas permis à l'Autorité de proposer un bilan exhaustif de l'offre de transport routier conventionnée. Les données obtenues permettent toutefois de constater les fortes disparités existantes entre départements et entre régions en matière de densité du maillage et de l'intensité de circulations (fréquences des services) dans les territoires.

Les services routiers librement organisés et conventionnés sont clairement plus complémentaires que concurrents. Seules 0,1 % des liaisons conventionnées sont également desservies par un service librement organisé, avec une fréquence nettement moindre proposée aux voyageurs.

Les services routiers librement organisés sont davantage en concurrence avec les services ferroviaires, conventionnés ou non, en particulier sur des distances supérieures à 100 km. Les liaisons doublement opérées par le rail et la route ne représentent que 2 % des liaisons ferroviaires commercialisées mais 40 % de l'offre des SLO et 89 % de leur fréquentation. Autrement dit, la majeure partie des voyageurs empruntant un service par autocar librement organisé avait également la possibilité de choisir un service ferroviaire direct pour effectuer son trajet.

Notons néanmoins qu'ici encore, la fréquence proposée par les SLO est inférieure de moitié à celle des services ferroviaires. A cela, il convient d'ajouter la différence de capacité d'emport par trajet, également plus élevée pour le train (de 5 à 15 fois plus élevée selon le type de matériel et le type de service).

En termes de trafic, il est intéressant de préciser que les liaisons SLO pour lesquelles il existe une alternative ferroviaire ont permis de générer 1,88 milliard de passagers-kilomètres en 2016, sur les 63 milliards de passagers-kilomètres transportés par l'ensemble des services ferroviaires la même année. Autrement dit, à supposer que tous les voyageurs ayant le choix entre le rail et la route aient choisi l'autocar (malgré sa plus faible capacité et les fréquences moindres), cela correspondrait à une perte de fréquentation de 3 % au maximum pour les services ferroviaires (tous services confondus).

Pour les liaisons de moins de 100 km, la comparaison des caractéristiques des services librement organisés déclarés avec celles des services conventionnés existant sur les mêmes liaisons tend aussi à montrer qu'ils sont en général faiblement substituables car les premiers proposent une fréquence

hebdomadaire et un nombre de sièges par trajet très réduits, un temps de parcours significativement plus élevé, le tout avec un risque potentiellement important sur le respect des horaires de départ puisque la plupart des liaisons déclarées s'inscrivent dans le cadre de lignes de longue distance. Cette analyse d'ensemble ne doit pas faire ignorer, dans certains cas spécifiques, que des services librement organisés se positionnent néanmoins en concurrents de services conventionnés, en particulier pour des services conventionnés routiers.

Le nombre et la localisation des liaisons de moins de 100 km déclarées attestent des stratégies très différentes entre les opérateurs. Il est à noter que Ouibus, qui jusque-là n'avait pas encore déclaré de liaisons de moins de 100 km, a modifié sa stratégie au 2^{ème} semestre 2016.

Comme indiqué dans le premier rapport, les travaux de l'Autorité permettent d'affiner progressivement les méthodes d'analyse des risques d'atteinte à l'équilibre économique d'une ligne ou d'un contrat de service public, liés à l'ouverture d'un service librement organisé sur une liaison inférieure à 100 km. En ce sens, sur la base des résultats d'une enquête sur les pratiques de mobilité de longue distance des voyageurs sur les lignes régulières d'autocar librement organisées, de nouvelles lignes directrices viennent d'être publiées en 2017.

S'agissant du choix des points d'arrêt par les opérateurs de services librement organisés, l'analyse menée tend à montrer que, si ceux-ci semblent privilégier, dans le cas d'un arrêt intermédiaire, la meilleure accessibilité d'un point de vue routier, et donc des arrêts en périphérie par rapport à des gares routières en centre-ville, ce n'est pas le cas dans les villes servant de point de départ ou de terminus de lignes. En effet, dans ce cas, les arrêts choisis par les opérateurs sont majoritairement situés en gare routière et quand l'arrêt n'est pas effectué en gare routière, la principale raison est qu'il n'en existe pas sur le territoire de la commune concernée.

L'Autorité prévoit de lancer, d'ici la fin de l'année 2017, une collecte de données auprès des exploitants d'aménagements de transport routier afin d'approfondir sa réflexion sur le sujet et d'améliorer la connaissance de l'Autorité et des parties prenantes sur ces aménagements national.

ANNEXES

Annexe 1 - Evolution du nombre de villes françaises desservies par les SLO entre le 3ème et le 4ème trimestre 2016

Annexe 2 - Caractéristiques des villes desservies par des SLO

Annexe 3 - Description des villes desservies par opérateur SLO

Annexe 4 - Description de l'offre de liaisons par opérateur SLO

Annexe 5 - Description de l'offre de départs quotidiens SLO

Annexe 6 - Description de l'offre de liaisons SLO selon leur fréquence

Annexe 7 - Méthodologie et dimensionnement de l'enquête

Annexe 8 - Fréquentation par typologie de liaison SLO

Annexe 9 - Méthodologie du calcul du taux d'occupation SLO

Annexe 10 - Suivi des déclarations de liaisons SLO < 100 km

Annexe 11 - Méthodologie et définitions des statistiques relatives aux services routiers conventionnés

Annexe 12 - Données relatives aux lignes routières départementales (base 60 départements dont les informations reçues sur l'offre sont complètes)

Annexe 13 - Données relatives aux lignes routières régionales

Annexe 14 - Analyse intermodale cartographique SLO/services ferroviaires

Annexe 15 - Analyse intermodale cartographique SLO/TER

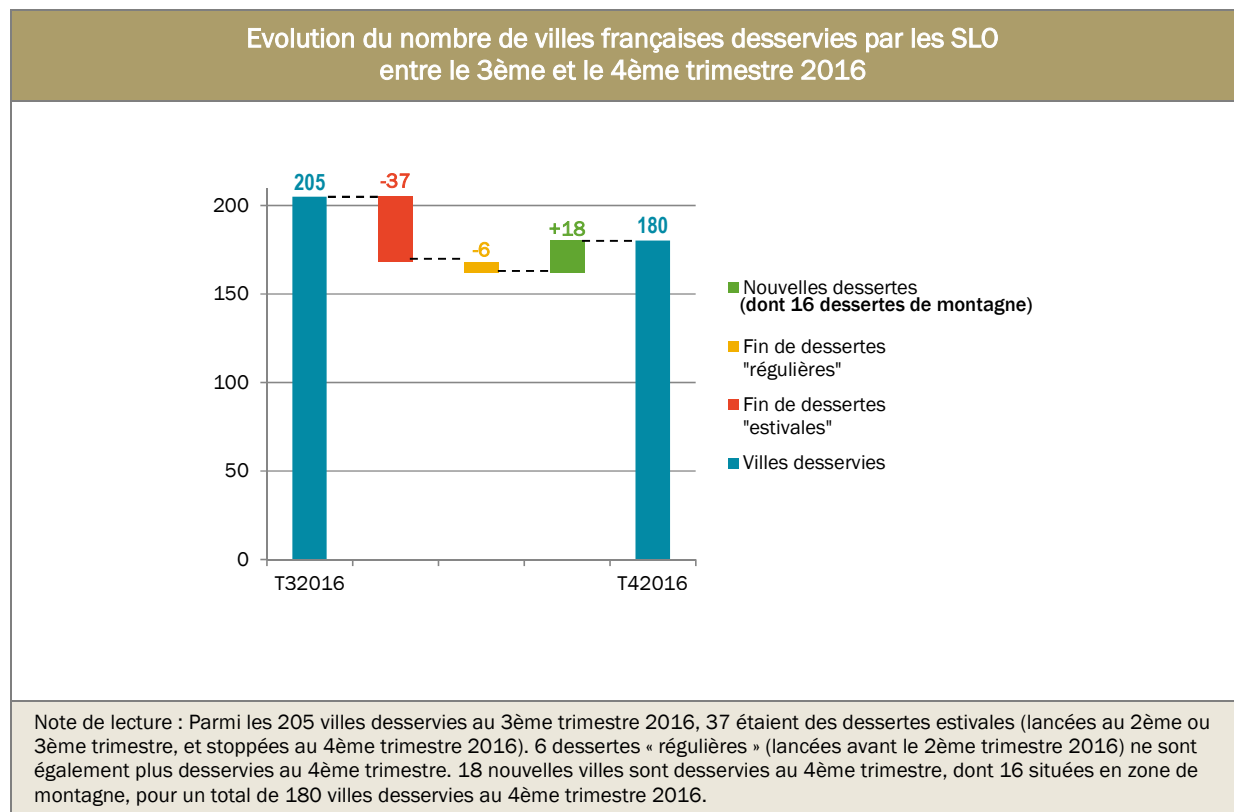
Annexe 16 - Analyse intermodale cartographique SLO/Intercités

Annexe 17 - Analyse intermodale cartographique SLO/TGV

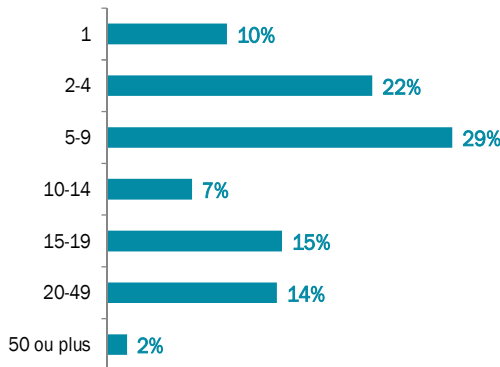
Annexe 18 - Comparatif de l'offre SLO et de l'offre ferroviaire

Annexe 19 - Distribution des délais de saisine et instruction

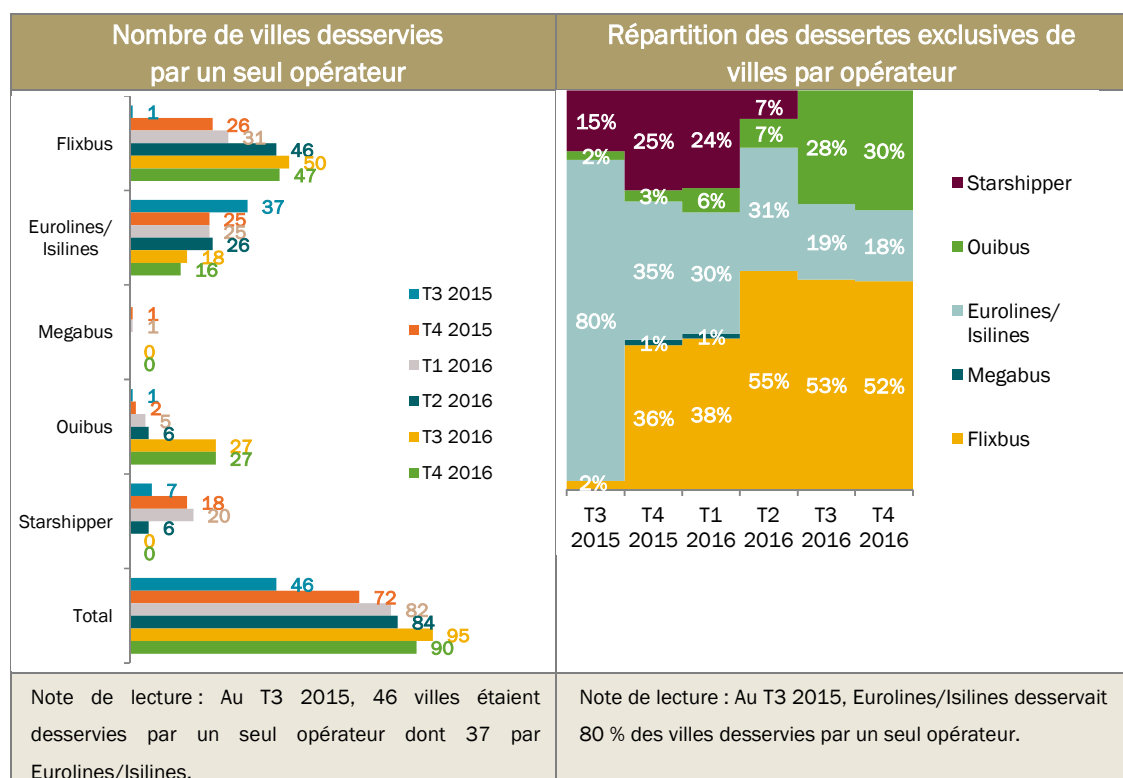
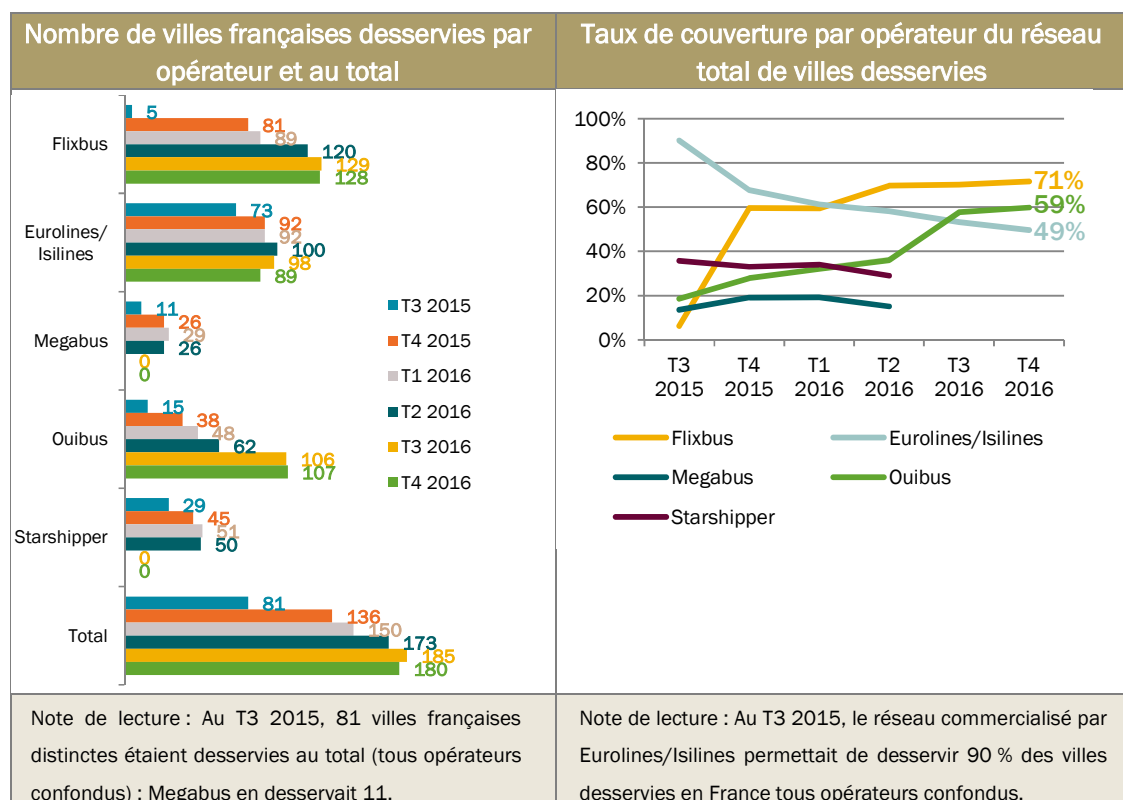
Annexe 1 - Evolution du nombre de villes françaises desservies par les SLO entre le 3ème et le 4ème trimestre 2016



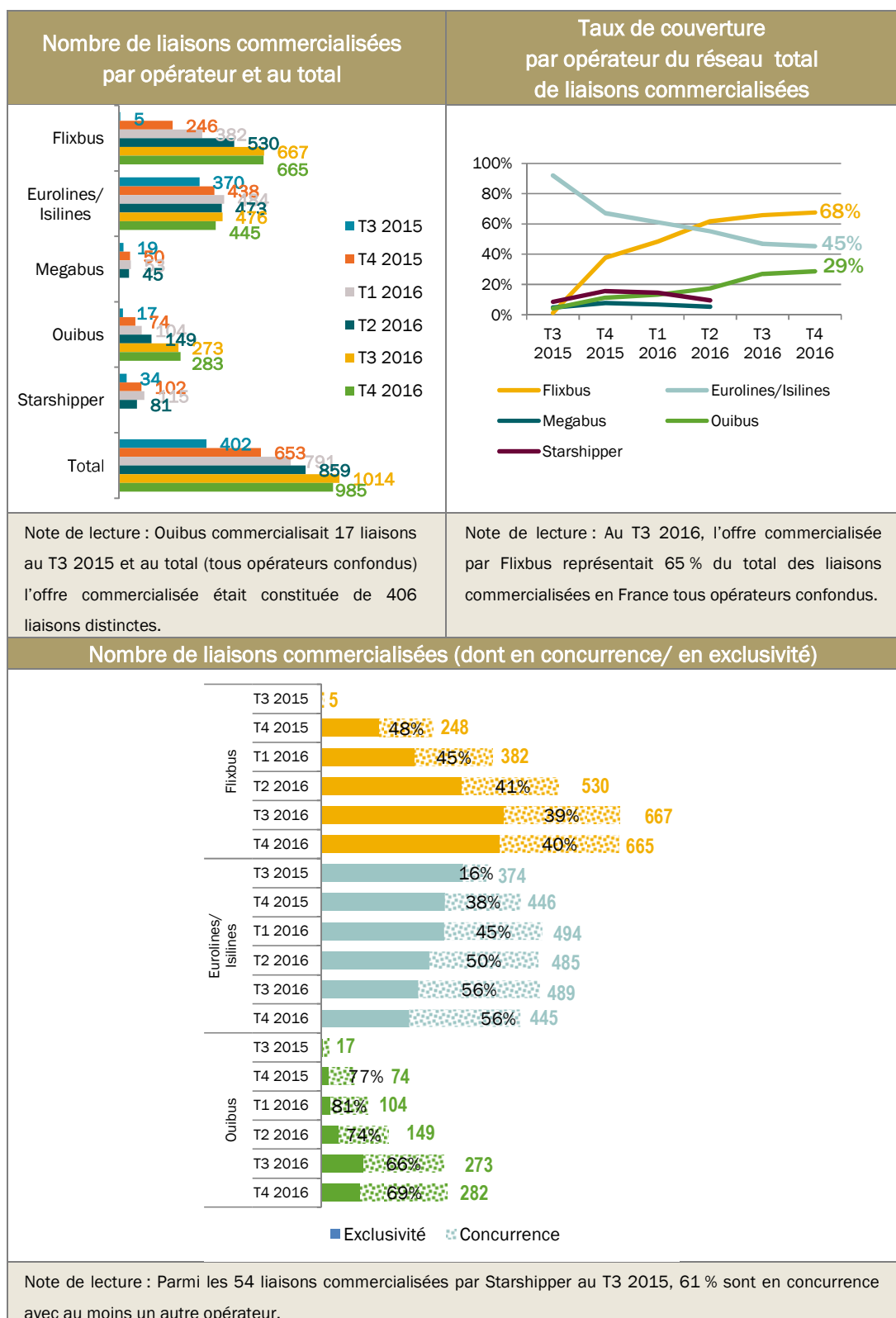
Annexe 2 - Caractéristiques des villes desservies par des SLO

Répartition des villes desservies en 2016 selon la population communale et nombre moyen de destinations				Caractéristiques des villes desservies en 2016	
Population communale (nombre total de communes françaises)		Villes desservies en au T4 2016 2016		Nombre moyen de destinations directes	
Moins de 10 000 (35 625)		81	47	4,3	
10 000-50 000 (791)		89	69	7,1	
50 000-100 000 (74)		32	30	14,1	
100 000-400 000 (35)		30	30	26,5	
Plus de 400 000 (4)		4	4	85,8	
Total (36 529)		236	180	11,5	
Note de lecture : 81 villes françaises de moins de 10 000 habitants ont été desservies par les services librement organisés (SLO) pendant au moins un trimestre de l'année 2016 et 47 d'entre elles l'étaient au 4 ^{ème} trimestre. Au départ de ces villes 4,3 destinations françaises en moyenne (sans correspondance) étaient disponibles.					
Top 10 des villes en nombre de destinations possibles en 2016				Note de lecture : 68 sont des préfectures départementales, soit 29 % de l'ensemble des 236 villes desservies.	
Ville		Nombre de destinations		Nb de départs quotidiens	
Paris		142		454	
Lyon		106		173	
Bordeaux		56		105	
Toulouse		51		76	
Grenoble		48		49	
Nantes		47		78	
Montpellier		46		52	
Clermont-Ferrand		45		60	
Aix-en-Provence		45		42	
Marseille		44		80	
Note de lecture : En 2016, il y a eu 454 départs quotidiens de SLO depuis Paris pour 142 destinations en moyenne.					
Répartition des villes desservies en 2016 selon le nombre de destinations offertes					
Note de lecture : En 2016, 2% des villes desservies offraient plus de 50 destinations directes au départ.					

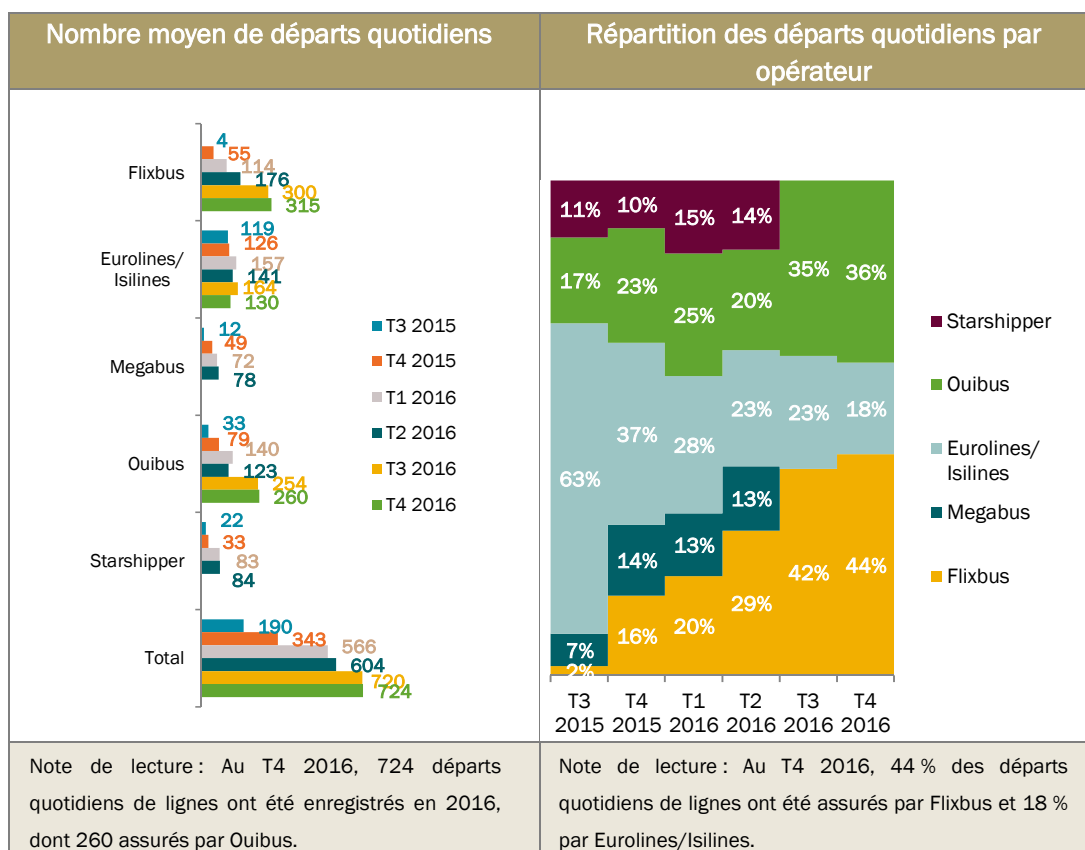
Annexe 3 – Description des villes desservies par opérateur SLO



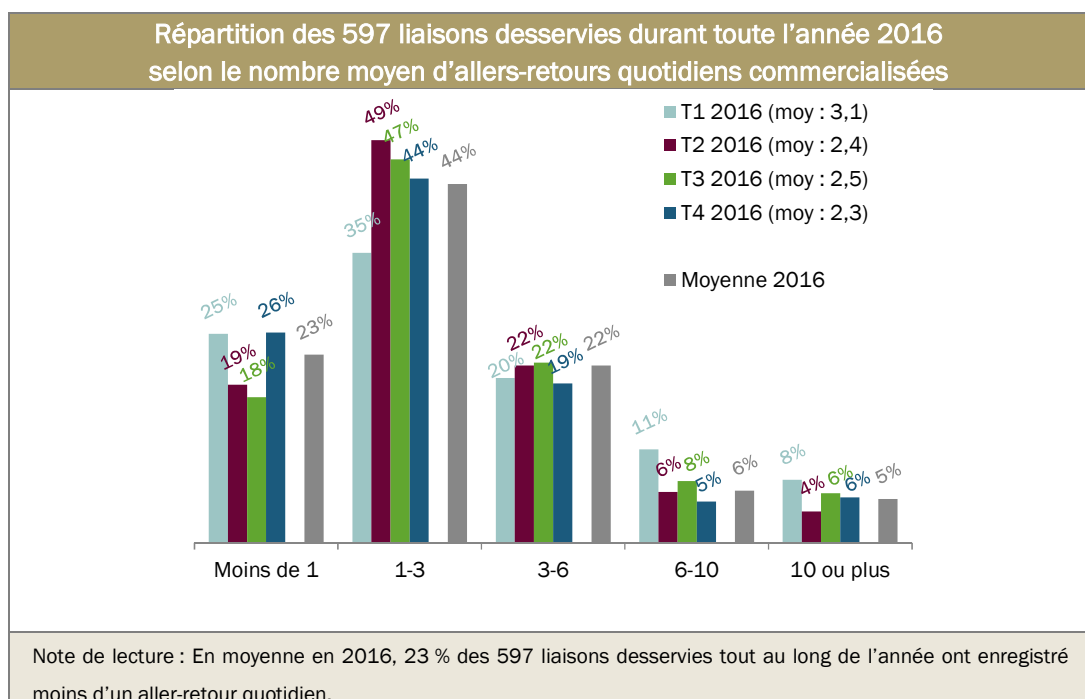
Annexe 4 – Description de l'offre de liaisons par opérateur SLO



Annexe 5 – Description de l'offre de départs quotidiens SLO



Annexe 6 – Description de l'offre de liaisons SLO selon leur fréquence



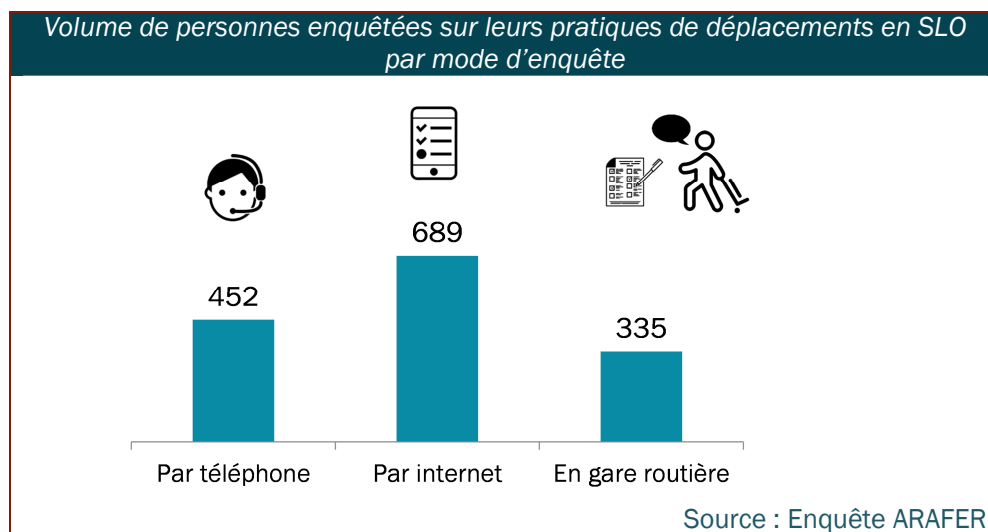
Liaisons ayant une fréquence supérieure à 10 allers-retours quotidiens	
Liaisons radiales : • Lyon_Paris • Lille_Paris • Strasbourg_Paris • Tours_Paris • Bordeaux_Paris • Le Mans_Paris • Paris_Rouen • Nantes_Paris • Rennes_Paris • Le Havre_Paris • Orléans_Paris • Dijon_Paris • Metz_Paris • Paris_Reims • Angers_Paris • Paris_Poitiers • Paris_Toulouse • Marseille_Paris • Bayonne_Paris	Liaisons transversales • Grenoble_Lyon • Clermont-Ferrand_Lyon • Lille_Roissy • Nantes_Rennes • Lyon_Marseille • Bordeaux_Tours • Reims_Strasbourg • Marseille_Nice • Bordeaux_Toulouse • Bourges_Clermont-Ferrand • Marseille_Montpellier • Le Mans_Nantes • Metz_Strasbourg • Bayonne_Bordeaux

Annexe 7 – Méthodologie et dimensionnement de l'enquête

L'Autorité a souhaité, par ces enquêtes, apporter un éclairage qualitatif sur le profil, les motivations et les critères de choix des voyageurs ayant utilisé les nouveaux services réguliers librement organisés de transport par autocar pour un trajet longue distance (à 100 km ou plus du point d'origine).

Environ 1 500 personnes ayant voyagé sur une ligne d'autocar librement organisée ont ainsi été interrogées par différents canaux, entre les mois d'octobre et de décembre 2016 :

Volume de personnes enquêtées



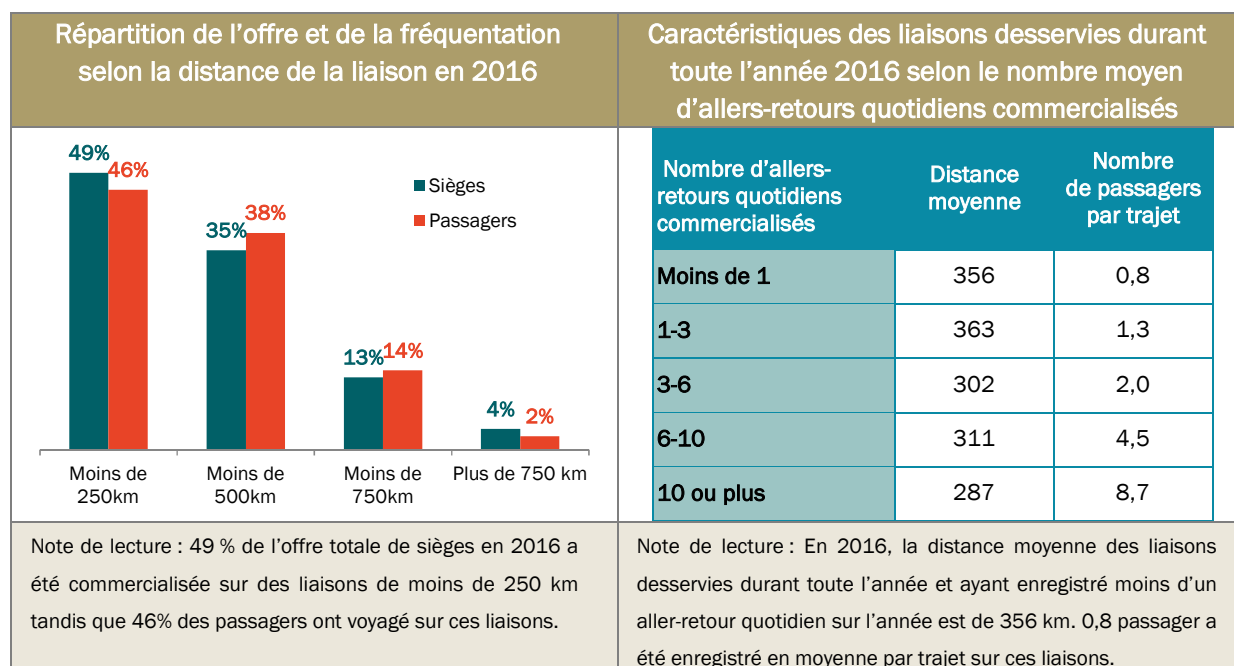
La base de réponses apportées par les sondés des 3 enquêtes a été redressée des volumes de fréquentation des services SLO observée au 3^{ème} trimestre 2016 par type de liaison (radiale/transversale) et par catégorie de distance. Les panels d'enquêtés sur ces classes sont détaillés ci-après.

Panels d'enquêtés SLO

Panel	Type de déplacement	Classe de distance	Nombre d'enquêtés (non redressés)
1	Liaisons radiales	<150km	59
2	Liaisons radiales	[150-200km]	61
3	Liaisons radiales	[200-250km]	179
4	Liaisons radiales	[250-300km]	79
5	Liaisons radiales	[300-350km]	74
6	Liaisons radiales	[350-400km]	89
7	Liaisons radiales	[400-400+km]	120
8	Liaisons transversales	<150km	258
9	Liaisons transversales	[150-200km]	181
10	Liaisons transversales	[200-250km]	102
11	Liaisons transversales	[250-300km]	64
12	Liaisons transversales	[300-350km]	35
13	Liaisons transversales	[350-400km]	28
14	Liaisons transversales	[400-400+km]	147

Source : Enquête ARAFER

Annexe 8 – Fréquentation par typologie de liaison SLO



Caractéristiques des 10 liaisons les plus fréquentées en 2016

Liaison	Distance kilométrique	Nombre moyen de trajets quotidiens et évolution entre T4 2015 et T4 2016		Nombre de passagers transportés	Passagers quotidiens
Lille_Paris	236 km	71	+14	458 800	1 254
Lyon_Paris	479 km	70	+11	359 100	981
Paris_Rouen	130 km	35	+22	252 000	689
Paris_Toulouse	684 km	21	+13	191 200	522
Paris_Rennes	383 km	30	+12	186 300	209
Paris_Strasbourg	528 km	40	+25	172 000	470
Bordeaux_Paris	610 km	41	+16	162 500	443
Nantes_Paris	423 km	31	+6	149 300	408
Paris_Le Havre	193 km	26	+7	142 300	389
Paris_Tours	237 km	41	+22	134 000	366

Annexe 9 – Méthodologie du calcul du taux d'occupation SLO

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

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

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

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

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

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

Annexe 10 – Suivi des déclarations de liaisons SLO < 100 km

Déclarations de liaisons < 100 km par opérateur au 31 décembre 2016

Opérateur	Nombre total de déclarations	Déclarations < 2 mois sans saisine	Saisines AOT en cours d'instruction	Avis rendus Arafer	Délai de recours expiré
Autocars Faure	18	18			
DMA autocars	2				2
Escapad'Kreol	2				2
Eurolines	39	4	2	25	8
Flixbus	87	4	3	44	36
Frethelle	14	1	1	10	2
Keolis Sud Lorraine	1				1
Les cars Barbe	3				3
Migratour	39				39
Ouibus	10	10			
Starshipper	21	5	4	4	8
Trans-Alpes	2			2	
Total général	238	42 (18 %)	10 (4 %)	85 (36 %)	101 (42 %)

Annexe 11 – Méthodologie et définitions des statistiques relatives aux services routiers conventionnés

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

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

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

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

Pour l'ensemble des services routiers conventionnés régionaux, les villes desservies sont rattachées à la Région en fonction du périmètre géographique. Pour les services régionaux cars TER, les liaisons opérées sont également attribuées à la Région en fonction du périmètre géographique. Pour les autres services conventionnés régionaux, une liaison opérée par un service de transport au sein d'une Région est attribué à la Région qui finance ce service.

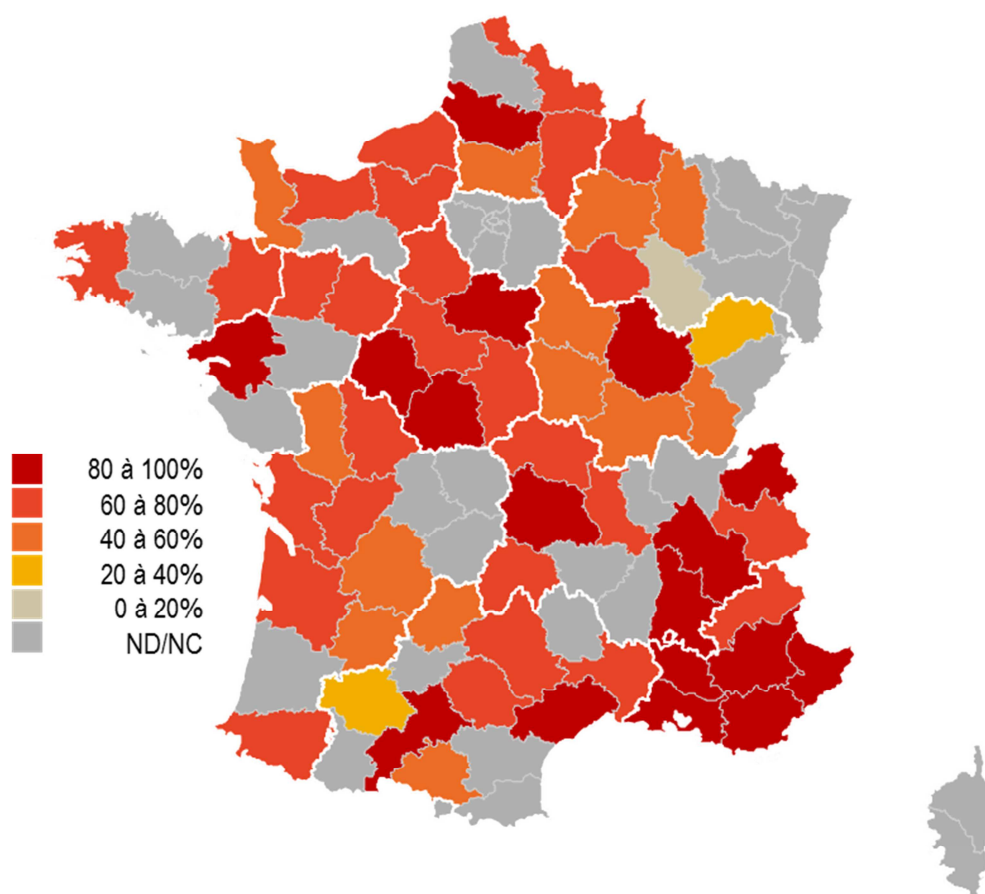
Annexe 12 – Données relatives aux lignes routières départementales (base 60 départements dont les informations reçues sur l'offre sont complètes)

Description de l'offre de villes desservies et de liaisons opérées

Département	Nombre de lignes	Nombre de liaisons	Nombre de villes desservies	% de villes du département desservies	Nombre moyen de villes par ligne	Nombre moyen de places par autocar	% population du département desservie	Nombre moyen de départs par jour par ligne	Milliers de kilomètres parcourus
02 - Aisne	37	4 832	397	49 %	16	54	71 %	7	3 177
03 - Allier	16	917	118	37 %	10	53	71 %	6	n.c.
04 - Alpes-de-Haute-Provence	46	538	127	64 %	5	37	88 %	4	883
05 - Hautes-Alpes	20	223	64	37 %	5	29	73 %	12	1 441
06 - Alpes-Maritimes	24	455	76	47 %	7	49	89 %	28	8 594
08 - Ardennes	24	1 881	199	43 %	13	59	66 %	4	1 252
09 - Ariège	5	517	52	16 %	13	51	43 %	7	436
10 - Aube	18	1 946	153	35 %	14	58	69 %	5	1 300
12 - Aveyron	18	728	108	36 %	9	50	67 %	3	663
13 - Bouches-du-Rhône	33	389	82	69 %	5	57	89 %	46	18 107
14 - Calvados	24	2 316	263	37 %	13	55	69 %	17	3 865
15 - Cantal	24	463	91	35 %	7	48	72 %	3	591
16 - Charente	19	1 353	157	39 %	12	47	68 %	7	1 923
17 - Charente-Maritime	22	830	140	30 %	8	57	60 %	8	4 088
18 - Cher	10	449	78	27 %	10	60	66 %	6	755
21 - Côte-d'Or	26	3 599	325	46 %	16	57	81 %	11	3 239
24 - Dordogne	22	578	105	19 %	12	59	45 %	5	1 011
26 - Drome	26	1 844	198	54 %	13	59	86 %	11	4 673
27 - Eure	28	2 802	248	37 %	14	n.c.	67 %	7	n.c.
28 - Eure-et-Loir	22	1 388	162	40 %	11	55	62 %	4	7 066
29 - Finistère	33	561	129	46 %	6	57	72 %	12	5 566
30 - Gard	27	1 315	173	49 %	10	52	80 %	25	6 867
31 - Haute-Garonne	55	3 371	319	54 %	11	47	91 %	34	5 619
32 - Gers	2	68	21	5 %	11	33	28 %	5	82
33 - Gironde	48	1 755	255	47 %	9	53	73 %	11	7 581
34 - Hérault	59	1 600	230	67 %	7	52	91 %	14	9 807
35 - Ille-et-Vilaine	31	622	131	37 %	7	59	66 %	26	7 243
36 - Indre	18	2 108	214	87 %	15	16	82 %	3	835
37 - Indre-et-Loire	22	1 306	161	58 %	11	58	81 %	11	2 598
38 - Isère	59	2 966	319	60 %	10	56	84 %	14	9 299
39 - Jura	58	1 045	186	34 %	5	55	50 %	4	1 903
41 - Loir-et-Cher	16	771	147	51 %	10	55	76 %	10	n.c.

Département	Nombre de lignes	Nombre de liaisons	Nombre de villes desservies	% de villes du département desservies	Nombre moyen de villes par ligne	Nombre moyen de places par autocar	% population du département desservie	Nombre moyen de départs par jour par ligne	Milliers de kilomètres parcourus
42 - Loire	26	1 044	132	40 %	9	59	63 %	11	2 734
44 - Loire-Atlantique	33	1 116	144	65 %	9	51	81 %	18	8 072
45 - Loiret	34	1 529	202	60 %	10	63	87 %	9	3 677
46 - Lot	24	408	88	26 %	6	56	51 %	2	313
47 - Lot-et-Garonne	3	124	26	8 %	9	48	41 %	8	376
50 - Manche	12	425	84	14 %	9	59	42 %	7	1 992
51 - Marne	12	302	71	11 %	7	59	57 %	7	643
52 - Haute-Marne	1	38	11	3 %	12	16	17 %	2	108
53 - Mayenne	18	969	123	47 %	10	59	72 %	6	2 384
55 - Meuse	7	557	77	15 %	13	55	47 %	7	1 002
58 - Nièvre	15	413	87	28 %	7	35	47 %	4	672
59 - Nord	120	4 517	503	77 %	9	55	70 %	13	17 822
60 - Oise	23	2 935	253	37 %	14	56	49 %	9	12 530
63 - Puy-de-Dôme	57	1 847	241	51 %	8	51	82 %	6	1 850
64 - Pyrénées Atlantiques	15	959	136	25 %	11	47	69 %	10	2 008
70 - Haute-Saône	9	367	62	11 %	9	54	31 %	6	513
71 - Saône-et-Loire	16	367	79	14 %	7	53	46 %	6	1 977
72 - Sarthe	14	1 081	157	42 %	13	55	74 %	16	1 996
73 - Savoie	32	407	116	38 %	5	50	63 %	5	2 435
74 - Haute-Savoie	40	1 024	188	64 %	8	58	81 %	10	3 858
76 - Seine-Maritime	27	3 238	307	41 %	14	54	65 %	14	5 260
79 - Deux Sèvres	20	177	63	21 %	5	55	55 %	8	9 591
80 - Somme	55	5 118	488	62 %	14	56	84 %	5	8 532
81 - Tarn	23	797	123	38 %	9	59	77 %	21	5 288
83 - Var	54	925	131	86 %	6	n.c.	96 %	25	17 482
84 - Vaucluse	32	626	110	73 %	7	54	94 %	18	4 975
86 - Vienne	18	567	106	38 %	8	54	68 %	9	535
89 - Yonne	17	835	127	28 %	12	52	52 %	3	294
Total départements couverts	1 649	78 248	9 663	39 %	9	50	73 %	12	239 385

Densité de population dont la commune d'habitation bénéficie
d'un service routier départemental



Annexe 13 – Données relatives aux lignes routières régionales

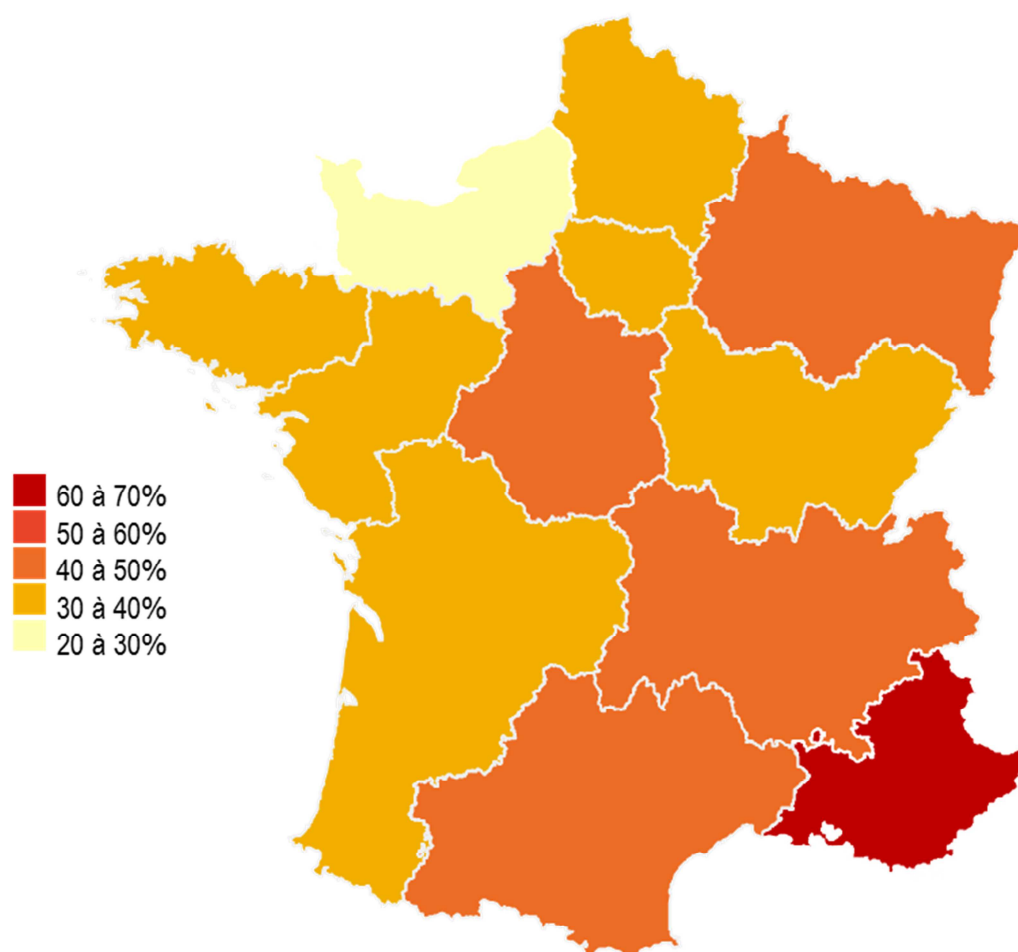
Structure de l'offre de liaisons du réseau de transport routier régulier conventionné régional

	Liaisons infrarégionales			Liaisons inter-régionales			Total liaisons par Région
	Autres lignes régionales	Cars TER	Total (hors doublons)	Autres lignes régionales	Cars TER	Total (hors doublons)	
Auvergne-Rhône-Alpes	741	2 351	3 033	61	438	497	3 530
Bourgogne Franche-Comté	73	1 509	1 581	-	493	492	2 073
Bretagne	127	291	396	16	44	60	456
Centre-Val-de-Loire	902	914	1 229	25	154	158	1 387
Grand-Est	97	4 608	4 637	-	318	318	4 955
Hauts-de-France	656	1 217	1 871	23	89	112	1 983
Ile-de-France	1 493	136	1 607	113	76	188	1 795
Normandie	562	182	669	57	94	151	820
Nouvelle-Aquitaine	1 209	1 413	2 467	307	188	488	2 955
Occitanie	2 456	1 609	3 816	238	176	396	4 212
Provence-Alpes -Côte d'Azur	2 200	419	2 527	71	57	126	2 653
Pays-de-la-Loire	381	195	559	34	118	150	709
Total France (hors doublons inter-régionaux)	10 869	14 839	24 352	928	1 122	1 997	26 349

**Caractéristiques techniques de l'offre
de transport routière régionale conventionnée**

	Autres lignes régionales		Cars TER	
	Fréquence journalière par ligne	Nombre moyen de places par autocar	Fréquence journalière par ligne	Nombre moyen de places par autocar
Auvergne-Rhône-Alpes	23,5	47	8,9	49
Bourgogne-Franche-Comté	12,1	55	5,6	54
Bretagne	10,0	62	6,6	55
Centre-Val-de-Loire	11,5	43	6,1	n.c.
Grand-Est	15,1	43	8,1	47
Hauts-de-France	59,4	53	3,8	57
Ile-de-France	38,8	56	n.c.	n.c.
Normandie	8,4	n.c.	6,5	53
Nouvelle-Aquitaine	8,6	53	6,9	53
Occitanie	34,9	43	4,3	48
Provence-Alpes-Côte d'Azur	16,4	51	n.c.	n.c.
Pays-de-la-Loire	20,6	52	5,0	45
Moyenne France	25,5	49	6,2	51

Densité de population dont la commune d'habitation bénéficie d'un service routier régional



Annexe 14 – Analyse intermodale cartographique SLO/services ferroviaires

Recensement des liaisons opérées par des services ferroviaires en parallèle de liaisons SLO

Ce recensement est effectué :

- Pour les services de trains conventionnés TER et Intercités, sur la base des liaisons directes programmées à la circulation pour l'horaire de service 2016 (i.e du 13 décembre 2015 au 10 décembre 2016 - programmations enregistrées la veille du trimestre de circulation du train) – le nombre moyen de trajets quotidiens correspond à cette programmation théorique ;
- Pour les services de trains commerciaux TGV, sur la base des liaisons directes non-déprogrammées la veille de leur circulation pour l'horaire de service 2016 – le nombre moyen de trajets quotidiens correspond à la programmation prévue à la veille du jour de circulation ;
- Pour les services de trains commerciaux Thello, sur la base des liaisons réellement opérées par un service Thello sur l'année civile 2016 – le nombre moyen de trajets quotidiens correspond à au nombre de trains quotidiens enregistrés en moyenne annuelle.

Une liaison ferroviaire est définie comme parallèle à une liaison SLO si les gares ferroviaires de montée et descente des passagers de la liaison sont localisées dans la même commune que les gares routières respectives d'origine et destination de la liaison SLO. Il est donc à noter que les gares (ferroviaires ou routières) périphériques à la commune considérée ne sont donc pas considérées dans le recensement des liaisons (par exemple les liaisons reliant la gare de Lyon-Saint-Exupéry TGV, située sur la commune de Colombier-Saugnieu, ne sont pas considérées) .

Trafic passagers 2016 des liaisons opérées par un service ferroviaire

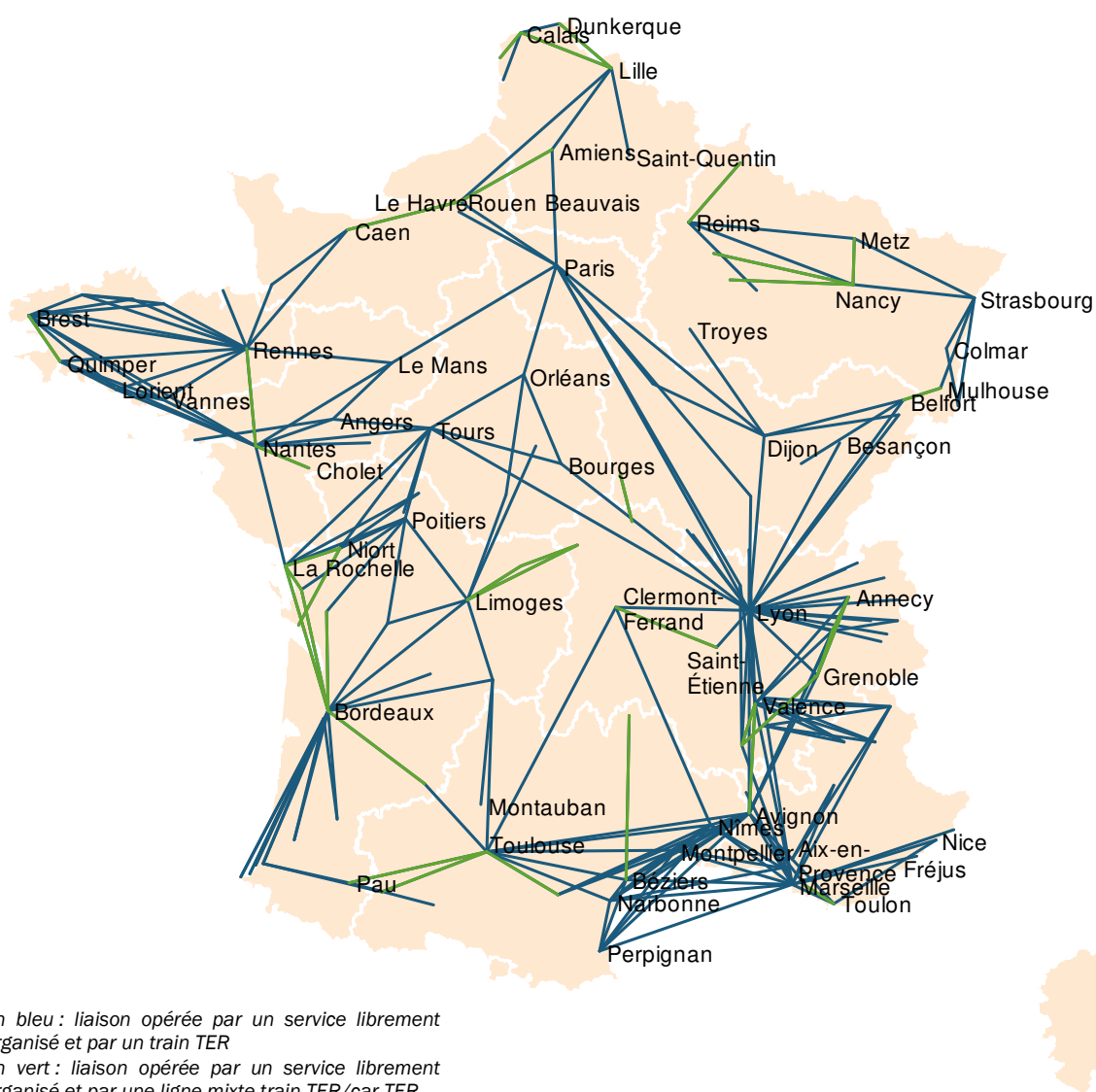
Ce trafic est estimé :

- Pour les services de trains conventionnés, sur la base des données de fréquentation par origine/destination ferroviaire directe (hors correspondance) des voyageurs. Ces données sont issues des systèmes de ventes avec train connu de SNCF-Mobilités (Système d'information Opale). Une clé de pondération des volumes de trafics recensés par liaison a été appliquée pour y intégrer les flux ne transitant pas par les systèmes de ventes et inconnus à la maille de la liaison (par exemple ventes à l'étranger de voyages réalisés en France, voyages effectués à titre gratuit). Cette clé de pondération a été supposée identique pour l'ensemble des liaisons et évaluée à 1.2.
- Pour les services de trains commerciaux TGV, sur la base des données de fréquentation par origine/destination ferroviaire directe (hors correspondance) des voyageurs. Ces données sont issues des systèmes de ventes avec train connu de SNCF-Mobilités (Système d'information Opale).
- Pour les services de trains commerciaux Thello, sur la base des données de fréquentation par origine/destination ferroviaire directe (hors correspondance) des voyageurs, communiquées par Thello à la maille de la liaison.

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

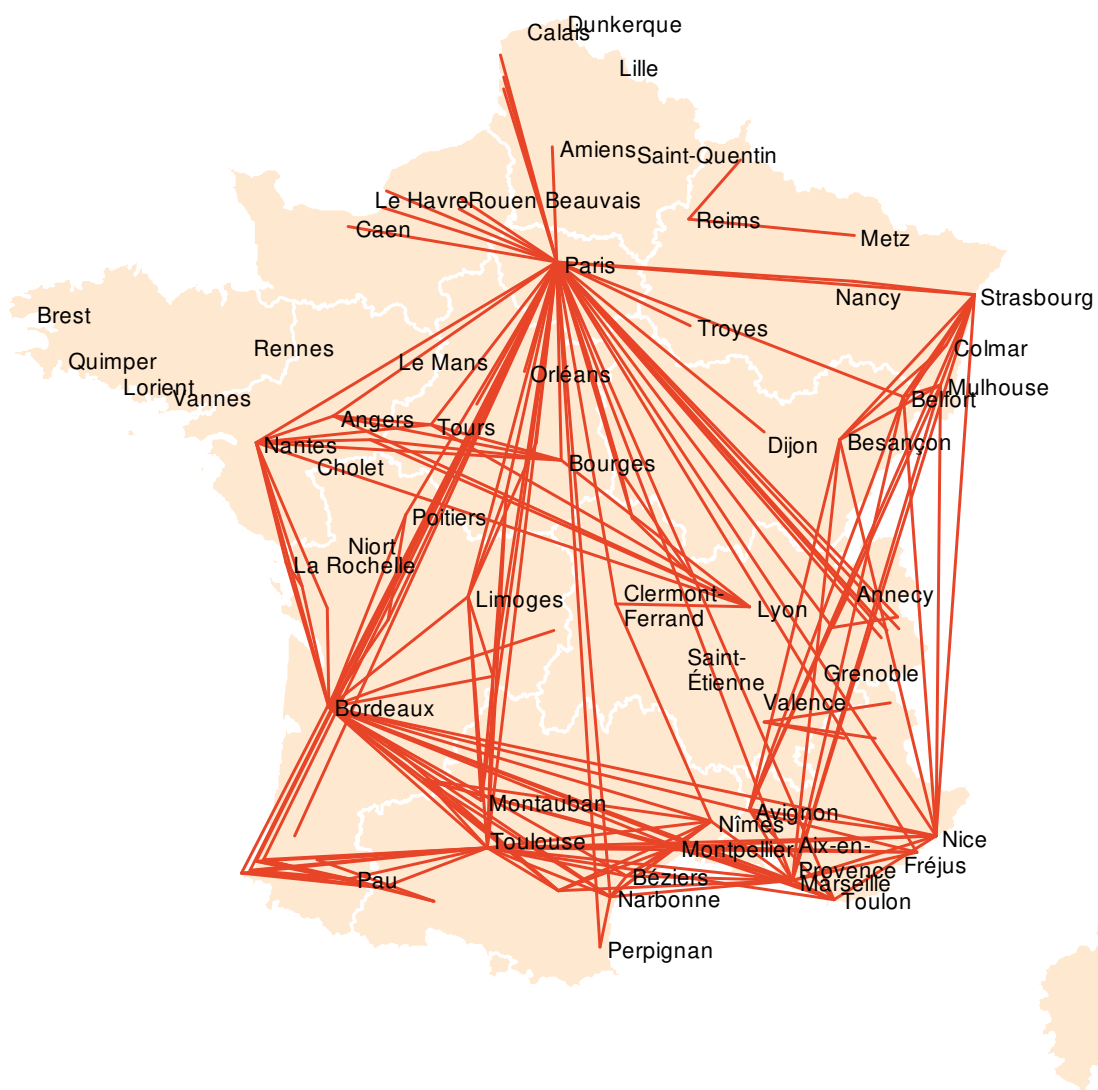
Annexe 15 – Analyse intermodale cartographique SLO/TER

Les 233 liaisons opérées à la fois par un train TER
et par un service librement organisé en 2016



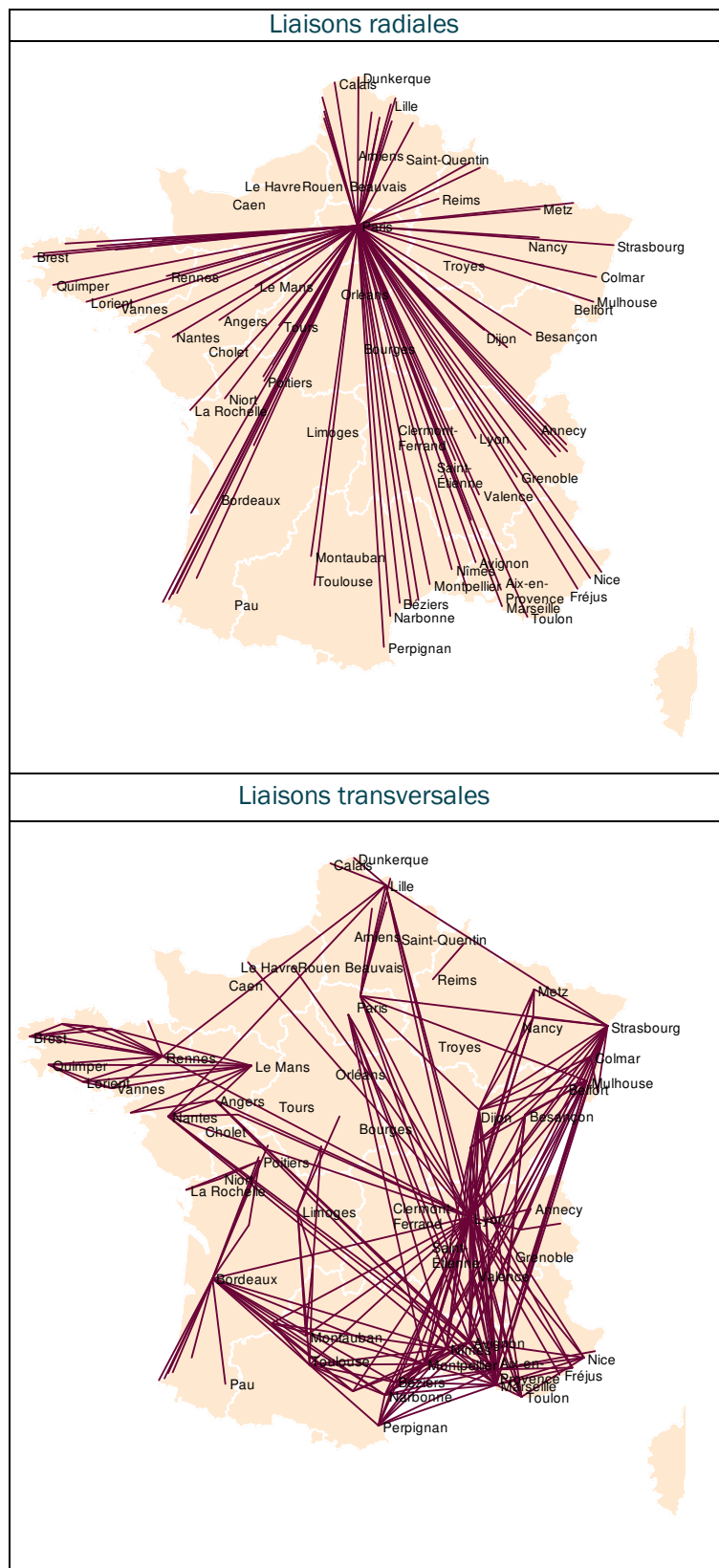
Annexe 16 – Analyse intermodale cartographique SLO/Intercités

Les 191 liaisons opérées à la fois par un train Intercités
et par un service librement organisé en 2016



Annexe 17 – Analyse intermodale cartographique SLO/TGV

**Les 306 liaisons radiales et transversales opérées à la fois par un train TGV
et par un service librement organisé en 2016**



Annexe 18 – Comparatif de l'offre SLO et de l'offre ferroviaire

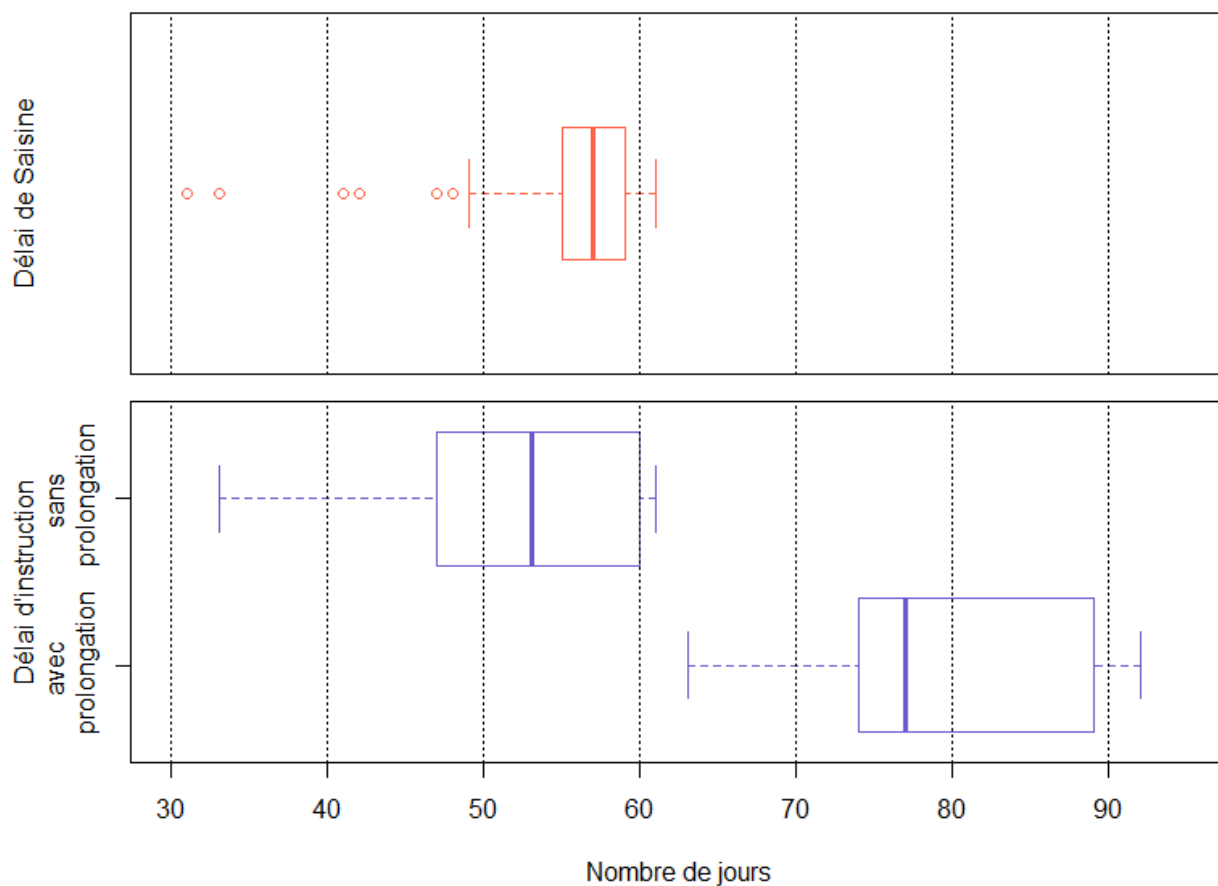
Caractéristiques détaillées des liaisons opérées par un SLO et par un service ferroviaire

Liaisons opérées par un SLO et par...	Nombre de liaisons	Distance kilométrique moyenne ⁶⁴	Nombre moyen de trajets quotidiens		Trafic passagers (en millions de voyageurs-km)
			SLO	Train	SLO
... un TER, un Intercités, un TGV et un train Thello	4	171	13	63	18,2
... un TER, un Intercités et un TGV	36	174	7	41	67,9
... un TER et un Intercités	30	142	9	17	79,6
... un TER et un TGV	59	151	9	34	256,2
... un TER et un train Thello	1	333	2	6	***
... un Intercités et un TGV	57	464	9	9	602,7
... un TER uniquement	103	146	5	11	61,9
... un Intercités uniquement	64	507	5	6	215,9
... un TGV uniquement	150	226	6	6	531,5
Total	504	313	7	14	1 883,9

⁶⁴ Distance routière.

Annexe 19 – Distribution des délais de saisine et instruction

Diagramme en boîte des délais de saisine et instruction



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



@arafer_officiel

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



arafer
autorité de régulation des activités
ferroviaires et routières

Tour Maine Montparnasse 33, avenue du Maine - BP 48, 75755 Paris Cedex 15. Tel : 01 58 01 01 10

Siège 48, boulevard Robert Jarry - CS 81915, 72019 Le Mans. Tel : 02 43 20 64 30

arafer.fr