

RAPPORT ANNUEL SUR
LE MARCHÉ DU TRANSPORT
PAR AUTOCAR ET SUR
LES GARES ROUTIÈRES
EN FRANCE EN 2021



> **Juillet 2022**

Crédits photos couverture :

Agence REA – BlaBlaBus/Blablacar – FlixBus – Sophie Plumel.

Sommaire

02

SYNTHÈSE	05
AVANT-PROPOS	09
AVERTISSEMENT	10

01

Le marché du transport routier de voyageurs librement organisé (SLO) : la reprise constatée au second semestre 2021 ne permet pas d'atteindre le niveau d'activité de 2019

Les niveaux de fréquentation et de trafic augmentent sur un an, mais restent inférieurs à la moitié des niveaux observés en 2019	12
Les liaisons inférieures à 100 km ont davantage pâti des restrictions de déplacements que le reste du marché du fait de la réduction d'activité des aéroports	16
Avec la reprise d'activité, la ponctualité s'est dégradée en 2021 par rapport à 2020 et a atteint un niveau équivalent à celui de 2019	21
Les résultats économiques, sociaux et environnementaux du marché reflètent la reprise constatée au second semestre 2021	22
La comparaison avec les pays voisins montre que le marché français n'a pas atteint son plein potentiel de développement	27
La situation concurrentielle observée sur le marché retrouve le niveau constaté à l'apparition du duopole Flixbus/BlaBlaCar en 2019, avec près de 90 % des voyageurs qui disposent d'une offre de transport alternative	33
En 2021, l'Autorité a rendu un avis défavorable au projet de la région Réunion d'interdire un service librement organisé envisagé par la société Escapad'Kreol	39

Gares routières : l'Autorité met en œuvre une régulation orientée vers les aménagements de plus grand intérêt pour les SLO, au service d'un meilleur fonctionnement du marché du transport par autocar	41
---	----

En 2021, les SLO ont desservi 230 aménagements de transport routier. Les gares routières concentrent une grande partie (68%) de la fréquentation	41
Le registre des aménagements tenu par l'Autorité atteint en 2021 un haut niveau de représentativité (93 % des voyages effectués)	48

Méthodologie	53
---------------------	----

ANNEXES

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

SYNTHÈSE

Ce septième rapport dresse un bilan du marché des services librement organisés de transport interurbain par autocar (SLO) qui reste dominé en 2021 par le duopole constitué de FlixBus et BlaBlaCar. Si la crise sanitaire liée à la pandémie mondiale de la Covid-19 a de nouveau eu un impact conséquent sur l'activité du secteur en 2021, les opérateurs estiment que ses effets devraient s'estomper à moyen terme.

La reprise constatée au second semestre 2021 se poursuit au 1^{er} trimestre 2022 sans permettre à l'activité de retrouver son niveau de 2019.

L'année 2021 se caractérise par une restriction des déplacements sur une grande partie du premier semestre.

Après une reprise limitée à la fin du confinement du mois d'avril 2021, l'activité s'accélère durant l'été, permettant au trafic (en nombre de départs quotidiens) d'atteindre au 4^{ème} trimestre 2021, 65 % de son niveau de 2019.

Début 2022, malgré l'optimisme affiché par le secteur, les informations d'offre recueillies par l'Autorité s'inscrivent en retrait des valeurs observées en 2019, environ deux tiers seulement des circulations du 1^{er} trimestre 2019 ayant été assurées au 1^{er} trimestre 2022.

Une hausse du nombre de départs quotidiens de 67 % est observée au 2^{ème} semestre 2021 par rapport à la même période de 2020. Pour autant, sur l'ensemble de l'année 2021, le nombre de circulations diminue de 17 % par rapport à 2020, en raison des restrictions de déplacements au 1^{er} semestre (voir ci-contre).

La distance totale parcourue par les autocars augmente fortement au 2^{ème} semestre 2021 (+127 % sur un an), conduisant à une hausse du trafic en autocars.km de 29 % sur l'année pour s'établir toutefois à seulement 47 % du niveau de 2019.

Entre 4,0 et 4,8 millions de passagers ont emprunté les cars SLO en 2021, soit une hausse de plus de 12 % sur un an, insuffisante toutefois pour rattraper le niveau de fréquentation observé avant la crise, entre 10,3 et 11,3 millions de passagers en 2019 (voir ci-contre).

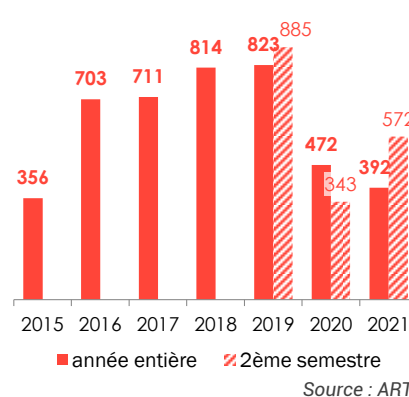
La recette par passager aux 100 km augmente de 4 % sur un an. Elle s'élève à 4,8 € en moyenne en 2021, contre 4,6 € en 2020 et en 2019, contribuant à maintenir la rentabilité de chaque autocar du fait de la relative stabilité du taux d'occupation.

Au second semestre 2021, la fréquentation des liaisons de 100 km ou moins ne représente plus que 5 % de la demande totale de SLO, contre 6 % au second semestre 2020 et 10 % en 2019. La réduction drastique de l'activité des aéroports pendant la crise sanitaire explique la difficile reprise de ce segment du marché : alors que plus de 62 % des passagers sur des liaisons de 100 km ou moins avaient transité par un aéroport en 2020, ils ne sont plus que 43 % en 2021.

La part des liaisons en concurrence entre les deux opérateurs nationaux, tant pour l'offre que pour la demande, retrouve le niveau constaté lors l'apparition du duopole en 2019.

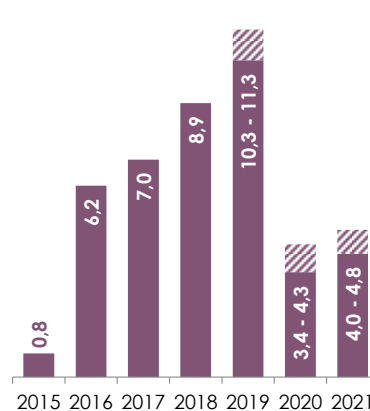
Près de 90% des passagers.km SLO disposent d'une offre inter ou intra-modale alternative pour leurs trajets. La moyenne des prix constatés est inférieure lorsqu'au moins une alternative existe.

Nombre de départs quotidiens (*)



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

Fréquentation des SLO en passagers (en millions)



La concurrence apparaît surtout déterminante sur les liaisons radiales (en provenance ou à destination de la région parisienne) qui concentrent environ 50 % de la fréquentation sur la période 2017-2021.

Néanmoins, les prix montrent une variabilité assez importante et relativement homogène quelle que soit la situation concurrentielle, indiquant que la concurrence n'est pas le seul facteur de formation des prix. D'autres paramètres, comme la distance, influent ainsi de façon importante sur les prix constatés.

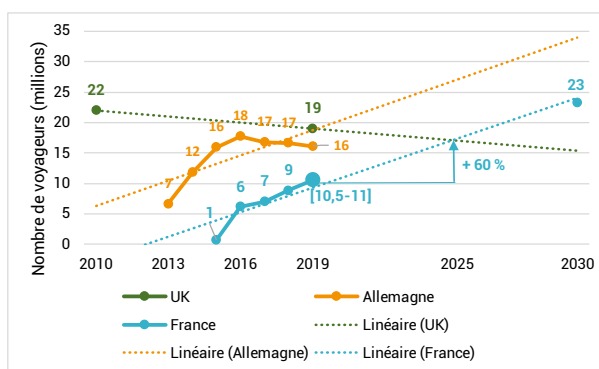
Le développement du marché est conforme à la trajectoire prévue et un potentiel de croissance du secteur existe, qui nécessite cependant une amélioration de l'offre de services en gare.

Le développement du secteur entre 2016 et 2019, avant la crise sanitaire, est conforme aux projections faites lors de sa libéralisation.

L'ouverture du marché a généré des gains socio-économiques pour les usagers estimés à 109 M€ par an, tout en ayant un impact positif sur l'environnement. Les voyageurs qui préfèrent l'autocar à un autre mode de transport plus carboné, permettent d'économiser plus de 15 milliers de tonnes de CO₂ par an.

La captation du potentiel de croissance du secteur, encore en recherche de rentabilité, semble devoir passer notamment par l'amélioration de l'offre de service en gare. À cet égard, la comparaison internationale montre un déficit qualitatif et quantitatif.

Évolution annuelle du nombre de voyageurs par autocar (en millions)



Source ART

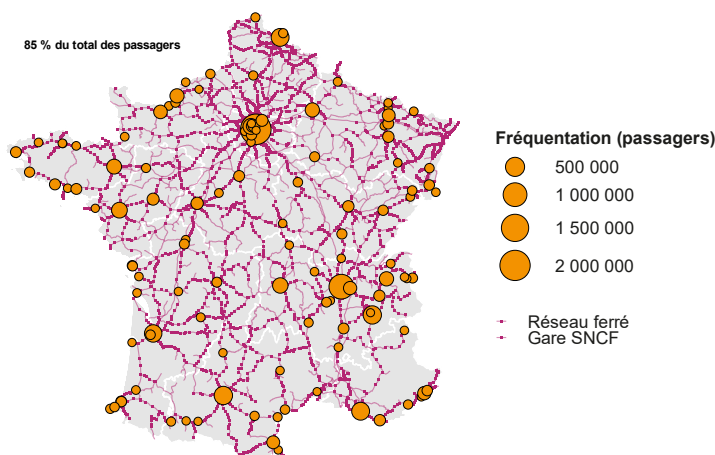
La formalisation de critères de priorisation a permis d'améliorer la représentativité du registre et le taux de conformité des règles d'accès aux gares routières.

La stratégie de régulation, adoptée en 2020, qui vise à concentrer les contrôles de l'Autorité sur les aménagements de plus grand intérêt apparaît, en pratique, adaptée. En effet, d'une part 93 % des voyageurs en autocar SLO ont été déposés ou pris en charge dans un aménagement inscrit au registre, et d'autre part au 31 décembre 2021, près de 80 % des aménagements régulés étaient dotés de règles d'accès conformes.

La présence d'un bâtiment voyageurs (gare routière) et le positionnement à proximité d'une gare ferroviaire génèrent un fort potentiel d'accès à la demande pour les opérateurs SLO, ces aménagements accueillant respectivement 68 % et 85 % de la fréquentation.

Plus d'un quart des voyageurs est pris en charge ou déposé dans la gare routière de Paris-Bercy qui concentre à elle seule près de 80 % de la fréquentation francilienne.

Fréquentation des aménagements situés aux abords immédiats d'une gare ferroviaire



Source ART

CHIFFRES CLÉS DU MARCHÉ DE TRANSPORT PAR AUTOCAR ET DES GARES ROUTIÈRES EN 2021

LE RÉSEAU DU TRANSPORT ROUTIER LIBREMENT ORGANISÉ



2 opérateurs nationaux

FlixBus et BlaBlaCar

162

unités urbaines desservies

230

aménagements de transport routier desservis dont **108** inscrits au registre

8 opérateurs

(- 31 % entre 2019 et 2021)

(- 41 % entre 2019 et 2021)

L'OFFRE DU TRANSPORT ROUTIER LIBREMENT ORGANISÉ



392

départs quotidiens

(- 52 % entre 2019 et 2021)

52 M

d'autocars.km

(- 53 % entre 2019 et 2021)

1 042

liaisons commercialisées

(- 32 % entre 2019 et 2021)



0,7 %

d'autocars annulés

(- 0,1 pt entre 2019 et 2021)

79,6 %

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

(- 8 pts entre 2019 et 2021)

dont

738

avec offre modale alternative (81 % de la fréquentation)

32 %

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

LA DEMANDE DU TRANSPORT ROUTIER LIBREMENT ORGANISÉ



[4,0 M ; 4,8 M]

de passagers transportés

(- 58 % à - 61 % entre 2019 et 2021)

299 km

parcourus par passager

(+ 7 % entre 2019 et 2021)

[54 % ; 66 %]

de taux d'occupation moyen

[1,2 Md ; 1,4 Md]

de passagers.km transportés

(- 55 % à - 58 % entre 2019 et 2021)

38 %

de la fréquentation sur les 10 premières liaisons

89 %

de la fréquentation sur les 25 % de liaisons en concurrence entre les opérateurs nationaux

LES RÉSULTATS ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX



4,8 € HT

recette par passager aux 100 km

(+ 4 % entre 2019 et 2021)

[57 M€ ; 68 M€]

de chiffre d'affaires

(- 54 % à - 57 % entre 2019 et 2021)

1 349

emplois (ETP) au 4^{ème} trimestre

(- 54 % entre 2019 et 2021)

5,2 € HT

pour les trajets sans offre modale alternative

4,7 € HT

pour les trajets avec offre modale alternative

LA RÉGULATION DES LIAISONS ≤ 100 KM



128

déclarations

(- 39 % entre 2019 et 2021)

1

déclaration objet d'une saisine

(- 1 saisine entre 2019 et 2021)

508

déclarations susceptibles de disposer de droits de commercialisation actifs

(- 8 % entre 2019 et 2021)

LE REGISTRE DES GARES ROUTIÈRES



322

aménagements de transport routier au registre

(+ 8 % entre 2019 et 2021)

AVANT-PROPOS

La loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques a libéralisé le transport régulier de voyageurs par autocar, en instaurant toutefois un encadrement particulier pour les liaisons de 100 kilomètres ou moins. L'exploitation de services de transport par autocar librement organisés sur ces liaisons est soumise à une déclaration préalable de l'opérateur et peut, à la demande de l'autorité organisatrice des transports concernée, et sous réserve d'avis conforme de l'Autorité de régulation des transports, faire l'objet d'une interdiction ou d'une limitation, lorsqu'il existe un risque d'atteinte substantielle à l'équilibre économique de services conventionnés. L'ordonnance n° 2016-79 du 29 janvier 2016 relative aux gares routières et à la recodification des dispositions du code des transports relatives à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières a permis de moderniser le cadre juridique applicable aux gares routières, en garantissant à tous les opérateurs de transport un accès objectif, transparent et non-discriminatoire à ces aménagements.

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

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

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

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

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

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

Il porte sur la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 2021 et présente les évolutions du marché intervenues au cours de cet exercice.

AVERTISSEMENT

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

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

La réalisation du présent rapport a permis la mise à jour de données statistiques publiées dans le rapport annuel du marché du transport par autocar et gares routières, relatif à l'année 2020, édité en juillet 2021. Notamment, la méthodologie de comptage des liaisons a été modifiée afin d'analyser l'offre depuis les unités urbaines, plus pertinentes que les communes, et ainsi de mieux prendre en compte le nombre plus important de liaisons commercialisées par ligne. L'ensemble des données relatives au marché du transport routier de voyageurs sur les années 2015 à 2020 a également bénéficié d'une mise à jour dans la base de statistiques accessible en Open Data sur le site de l'Autorité et peut être considéré comme semi-définitif. Les données relatives à l'année 2021 contenues dans ce rapport sont à considérer comme provisoires.

Concernant les évolutions comparées faites dans la présente édition, il a été choisi d'analyser les évolutions annuelles ainsi que les évolutions entre les seconds semestres, en particulier des années 2019, 2020 et 2021. En effet, l'année 2020, et le premier semestre en particulier, ont été marqués par les mesures sanitaires prises en France dans le contexte de la pandémie de Covid-19, notamment celles limitant les déplacements (mesures dites de confinement) instaurées le 17 mars 2020. Celles-ci ont conduit à une quasi-inactivité du secteur durant le deuxième trimestre 2020. Pour l'année 2021, les mesures de confinement mises en place au premier semestre ont également fortement réduit l'activité du secteur, qui s'est retrouvé en monopole de fait durant la majeure partie du semestre, avant la reprise de leurs services par tous les opérateurs à partir du 12 mai 2021. Ainsi, les statistiques annuelles sont affectées dans leur périmètre par ces arrêts et reprises d'activité durant les premiers semestres des années 2020 et 2021, justifiant de compléter l'analyse annuelle par une analyse semestrielle.

Afin de réaliser sa mission d'information tout en assurant la protection des données couvertes par le secret des affaires, l'Autorité a décidé de présenter des fourchettes de valeurs en lieu et place des données protégées, notamment les données de fréquentation (lorsque moins de trois opérateurs sont présents sur une liaison ou qu'un opérateur couvre plus de 85 % du marché, suivant les prescriptions de l'INSEE¹). La réduction à deux du nombre d'opérateurs nationaux a ainsi imposé d'établir des fourchettes pour les données relatives à la fréquentation globale et pour toutes les données qui sont liées à la fréquentation (le nombre de passagers.km, le taux d'occupation et le chiffre d'affaires). Afin de faciliter la lecture de ces fourchettes, l'Autorité a déterminé un ensemble de fourchettes jointives avec des bornes de valeurs faciles à appréhender et de progression homogène. La méthodologie suivie est présentée en annexe. L'ensemble des indicateurs concernés par ces fourchettes sont présentés *en italique* tout au long de ce rapport.

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

¹ « Règles de diffusion pour les informations statistiques » accessibles au lien suivant : <https://www.insee.fr/fr/information/1300624>

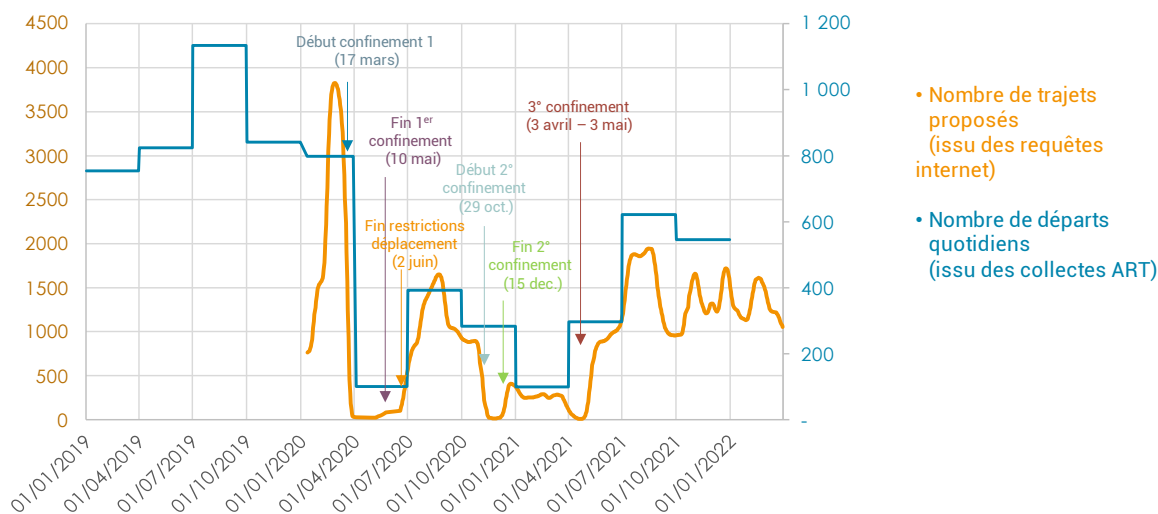
1. LE MARCHÉ DU TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS EN SERVICE LIBREMENT ORGANISÉ (SLO) : LA REPRISE CONSTATÉE AU SECOND SEMESTRE 2021 NE PERMET PAS D'ATTEINDRE LE NIVEAU D'ACTIVITÉ DE 2019

Covid 19 - Après une reprise limitée à la fin du confinement du mois d'avril 2021, l'activité s'accélère durant l'été et se maintient autour de 65 % du nombre de départs quotidiens de 2019 au 4^{ème} trimestre 2021.

Dans le prolongement de l'enquête réalisée en février 2021 par l'Autorité, les opérateurs de services librement organisés ont été interrogés sur leur secteur d'activité deux ans après le début de la crise sanitaire.

Il ressort de ces entretiens que, si la reprise d'activité a été variable suivant les opérateurs et limitée par les mesures de restriction qui se sont succédé depuis le 16 mars 2020, le deuxième semestre 2021 et le début d'année 2022 montrent des signes d'amélioration. Ainsi, près de 60 % des départs quotidiens du deuxième semestre 2019 ont été assurés en 2021, et jusqu'à 65 % pour le 4^{ème} trimestre. Le mois de janvier 2022 voit l'offre en circulation atteindre 60 % à 80 % de l'offre nominale de 2019 contre moins de 20 % en 2021. Par ailleurs, l'Autorité constate une forte augmentation du nombre de déclarations de SLO de 100 km ou moins en 2022, indiquant un repositionnement de l'offre.

Figure 1 - Nombre quotidien de trajets proposés avant le départ (moyenne mobile sur 7 jours) et nombre de départs quotidiens



Source : ART

La fréquentation repart elle aussi à la hausse. Après une augmentation des réservations annoncées durant l'été 2021^[1], on retrouve, de l'avis des opérateurs, des niveaux proches de ceux de 2019 au dernier trimestre 2021^[2] et durant les vacances d'hiver 2021-2022^[3].

Les opérateurs espèrent voir cette dynamique se maintenir, auquel cas l'offre proposée pourrait retrouver un niveau supérieur à 80 % de l'offre 2019 d'ici l'été 2022.

[1] « Bus BlaBlaCar, FlixBus : la saison repart fort pour les autocaristes en France », L'Echo touristique (2 juillet 2021)

[2] « L'activité des "cars Macron" se rapproche de ses niveaux d'avant-crise en Novembre », AFP (27 novembre 2021)

[3] « FlixBus France affiche un bilan positif pour l'hiver 2022 », TOURMAG (7 mars 2022)

1.1. Les niveaux de fréquentation et de trafic augmentent sur un an, mais restent inférieurs à la moitié des niveaux observés en 2019

Les impacts de la crise sanitaire continuent à peser sur le secteur des autocars librement organisés en 2021. Avec l'arrêt de BlaBlaCar entre le deuxième et le troisième confinement (du 29 octobre 2020 au 11 mai 2021), FlixBus a desservi seul le marché national durant plus de quatre mois en 2021. FlixBus a, lui aussi, suspendu ses activités durant 25 jours lors du troisième confinement. Quant aux opérateurs régionaux, ils ont pour la plupart maintenu les périodes d'activité observées en 2020. Trois exceptions sont néanmoins observées : Resalp (en arrêt entre 4 janvier et 12 février 2021, faute de fréquentation), Escapad'Kréol (interruption totale au deuxième trimestre due au confinement à la Réunion) et Procars (qui exploitaient des liaisons entre Paris et l'Yonne) qui n'a toujours pas repris son activité depuis le premier confinement. Sur l'ensemble de l'année, à côté du duo BlaBlaCar-FlixBus, six opérateurs régionaux sont actifs en 2021, ce qui ramène le nombre total d'opérateurs à huit (Annexe 1).

Le nombre de jours d'exploitation active du secteur, c'est-à-dire les jours durant lesquels était actif au moins un opérateur national, s'élevait à 340² en 2021, soit 93 % du volume habituel.

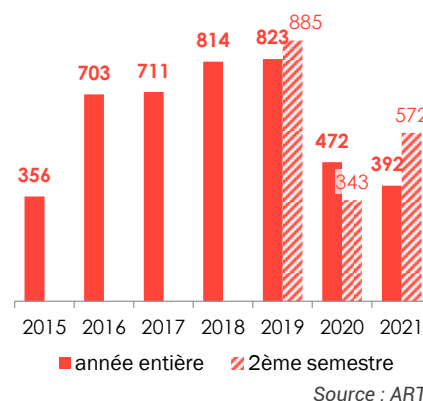
1.1.1. Le trafic en autocars.km augmente de 29 % sur un an mais n'atteint pas encore la moitié de la valeur de 2019

Le nombre de départs quotidiens des cars SLO (corrigé du nombre de jours d'exploitation effective) augmente de 67 % au deuxième semestre 2021 par rapport à la même période de 2020. Sur l'ensemble de l'année cependant, les circulations quotidiennes sont en baisse de 17 % par rapport à 2020 (Figure 2), en raison du faible trafic au premier trimestre 2021 par rapport à la quasi pleine activité pendant les trois premiers mois de 2020³. Moins de 400 départs par jour d'exploitation sont observés en moyenne en 2021.

En comparaison avec 2019, ce chiffre correspond à une baisse du nombre de circulations quotidiennes de 52 % pour l'ensemble de l'année, et 35 % pour le deuxième semestre.

FlixBus opère 60 % des départs tandis que BlaBlaCar en effectue 35 %, des proportions proches de celles enregistrées en 2019 (57 % et 40 % respectivement). Les opérateurs locaux assurent 5 % des départs quotidiens.

Figure 2 -
Nombre de départs quotidiens*



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

Par liaison, la fréquence quotidienne s'établit à 2,4 trajets en moyenne, en hausse de 10 % sur un an mais en baisse de 18 % par rapport à 2019. La part des liaisons qui ne sont pas opérées quotidiennement en 2021, bien qu'en diminution sur un an, reste élevée par rapport aux niveaux antérieurs à la crise. En effet, 70 % des liaisons enregistrent moins d'un aller-retour quotidien en moyenne, contre 64 % en 2019 et 61 % en 2018. Les liaisons les plus cadencées (10 allers-retours ou plus par jour) représentent 1,1 % en 2021, après 0,7 % en 2020 et 1,6 % en 2019 (Annexes 2.3 et 2.4).

La distance totale parcourue par les autocars en 2021 s'établit à 52 millions d'autocars.km (voir Figure 3). Il s'agit d'une hausse de 29 % sur un an, grâce notamment à la forte augmentation au deuxième semestre (+127 % par rapport à la même période de 2020, voir Annexe 2). À l'instar de l'offre de départs, la distance parcourue n'atteint pas encore la moitié (47 %) de celle de 2019.

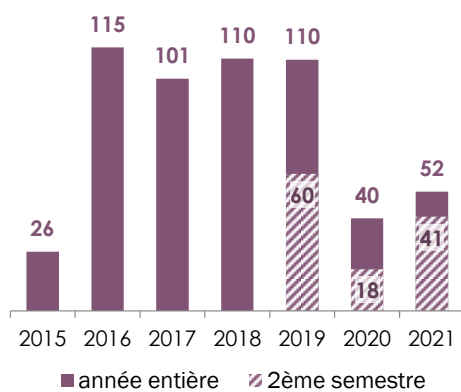
Deux tiers (66 %) du trafic en autocars.km sont assurés par FlixBus contre un tiers (33 %) pour BlaBlaCar. Les opérateurs régionaux opèrent seulement 0,6 % du total autocars.km. Ces proportions changent peu par rapport à 2019 (65 % pour FlixBus et 34 % pour BlaBlaCar, cf. Annexe 2).

² tenant compte de l'arrêt des services entre le 7 avril et le 6 mai 2021 inclus dû au troisième confinement

³ Voir AVERTISSEMENT pour les raisons d'une analyse annuelle et semestrielle en 2021, 2020 et 2019

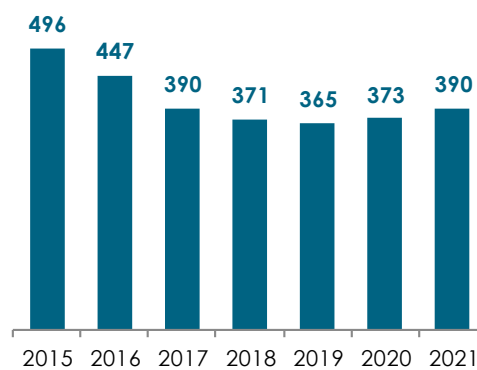
Les évolutions plus contrastées du nombre de circulations et des autocars.km entre 2020 et 2021 indiquent un allongement des trajets effectués par les autocars. En 2021, la longueur moyenne des lignes de 390 km, est ainsi en hausse de 5 % sur un an.

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



Source : ART

Figure 4 – Longueur moyenne des lignes (km)



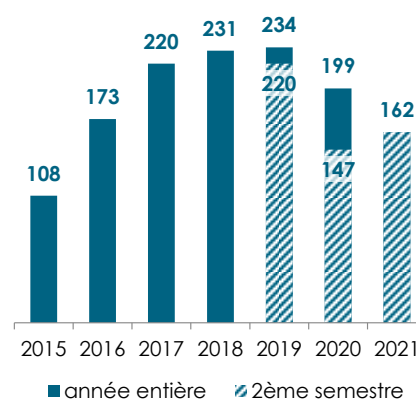
Source : ART

1.1.2. La reprise de l'offre de dessertes et de liaisons au deuxième semestre ne suffit pas pour retrouver le niveau antérieur à la crise

En 2021, les autocars SLO ont desservi 162 unités urbaines⁴ au total, dont deux à la Réunion. Malgré la hausse observée au cours de la deuxième moitié de 2021 par rapport à la même période de 2020 (+10 %), le nombre d'unités urbaines desservies est en recul de 19 % sur l'ensemble de l'année. En effet, la plupart des unités urbaines en 2020 ont été desservies au premier trimestre (182 sur 199) tandis qu'en 2021, le nombre de dessertes est au plus bas à cette période (Annexe 3). En comparaison avec le niveau antérieur à la crise, l'offre de dessertes reste encore très inférieure à celle de 2019.

En 2021, FlixBus et BlaBlaCar assurent respectivement 83 % et 63 % de ces 162 dessertes, des proportions en hausse pour les deux opérateurs nationaux, ce qui indique des offres de plus en plus superposées. Les opérateurs régionaux ont desservi 18 unités urbaines en 2021, soit 11 % de l'offre totale, une part stable entre 2019 et 2020.

Figure 5 - Nombre d'unités urbaines desservies



Source : ART

En 2021, 59 % des unités urbaines sont desservies toute l'année, approchant ainsi le ratio observé avant la crise sanitaire (68 % et 71 % en 2019 et 2018 respectivement) après un niveau très bas en 2020 (47 %). Le socle des dessertes permanentes (desservies tous les trimestres depuis 2015) inclut 52 unités urbaines en 2021, soit 13 de moins par rapport à 2019. Ces dernières n'ont pas été desservies pendant les trimestres perturbés par la pandémie en 2021 et 2020.

La part de la population française résidant dans une commune disposant d'au moins un point d'arrêt desservi par un service librement organisé est de 21 % en 2021, en baisse de 2 points sur un an.

⁴ Comme indiqué dans l'avertissement, afin de mieux prendre en compte l'interconnexion des arrêts en centre ville et ceux dans les communes limitrophes et de mieux refléter la desserte du territoire, une nouvelle méthode de calcul est adoptée pour ce rapport et les suivants. L'offre de dessertes est basée désormais sur les unités urbaines, dont la définition et la composition sont celles de l'INSEE (voir définitions). Par conséquent, les liaisons sont celles qui relient deux unités urbaines.

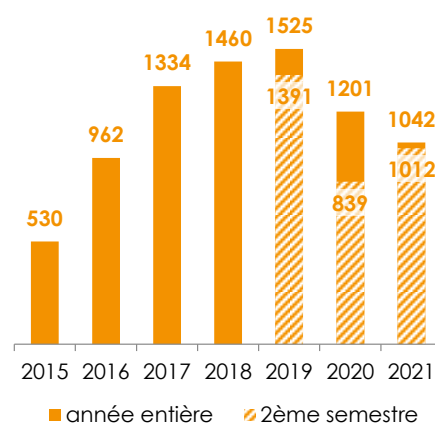
En outre, 50 % de la population métropolitaine dispose d'un point d'arrêt à moins de 10 km de son domicile (79 % en Île-de-France et 45 % dans les autres régions), en recul de 6 points par rapport à 2020 (56 %). Dans 22 départements métropolitains hors Corse (contre 18 en 2020 et 16 en 2019), la part de la population résidant dans une commune à moins de 10 km d'un arrêt SLO reste inférieure à 20 %. Parmi ces derniers, 7 départements (6 en 2020 et en 2019) ne disposent d'aucun arrêt desservi par les autocars SLO (Annexe 3).

En 2021, les opérateurs SLO ont commercialisé 1 042 liaisons pour relier ces 162 unités urbaines. En écho avec l'offre d'unités urbaines desservies, une reprise de l'offre de liaisons est constatée sur les trois derniers trimestres de l'année avec une hausse sur un an d'entre 10 % et 41 % selon le trimestre (Annexe 7) ou de 21 % pour tout le deuxième semestre (Figure 6). Cette reprise n'est toutefois pas suffisante pour retrouver le niveau de 2020 ainsi que celui de 2019.

Le maillage de desserte (ratio entre le nombre de liaisons et le nombre de villes desservies) augmente entre 2020 et 2021 (6,0 et 6,4 liaisons par unité urbaine respectivement), se rapprochant donc du pic de 2019 (6,5).

Signe d'un retour progressif à la normale, la majorité (53 %) des liaisons sont commercialisées sur l'ensemble de l'année rejoignant les niveaux antérieurs à la crise (57 % en 2019 et 60 % en 2018).

Figure 6 -
Nombre de liaisons commercialisées



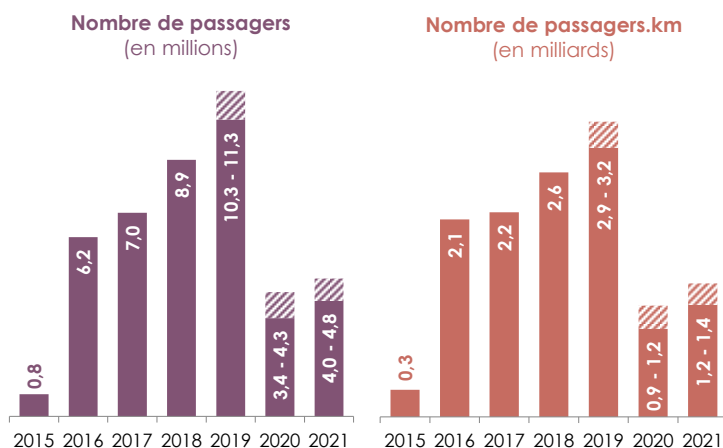
Source : ART

En 2021, la couverture du réseau par les opérateurs se renforce pour FlixBus en comparaison avec BlaBlaCar. Etant le seul opérateur actif en début d'année, FlixBus a exploité 86 % de l'offre globale de liaisons pendant au moins un trimestre (79 % en 2020 et 78 % en 2019). BlaBlaCar, quant à lui, a proposé 42 % des liaisons cette année, proportion assez stable depuis 2019. Les opérateurs régionaux ont opéré 26 liaisons, soit 2,4 % de l'offre. Les résultats complémentaires de l'offre de liaisons sont à retrouver en Annexe 7.

1.1.3. La fréquentation est en hausse sur un an sans atteindre la moitié du niveau de 2019

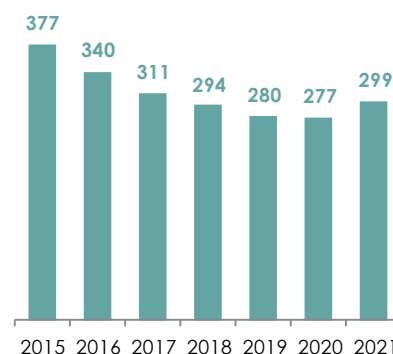
Entre 4,0 et 4,8 millions de passagers ont emprunté les cars SLO en 2021, soit une hausse de plus de 11 % sur un an (Figure 7). Par conséquent, l'écart avec le niveau de 2019 ne se réduit que légèrement et la fréquentation en 2021 représente environ 40 % de celle observée avant la crise (elle était autour de 35 % en 2020 comparé à 2019).

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



Source : ART

Figure 8 – Distance moyenne des trajets effectués par les passagers



Source : ART

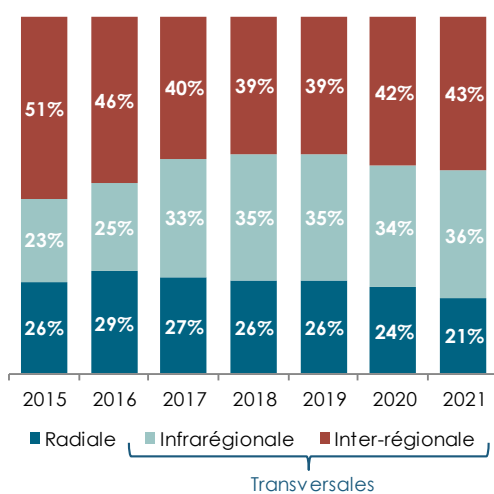
La fréquentation quotidienne sur le réseau SLO est comprise entre 11 700 et 14 000 passagers. Il s'agit d'une baisse de plus de 20 % sur un an, en raison de la hausse du nombre de jours d'exploitation en 2021 (48 % plus élevé sur un an) partiellement compensée par la hausse de la fréquentation annuelle (plus de 12 %). Mis à part le premier trimestre, la fréquentation quotidienne est en hausse de 50 % environ sur un an, mais diminue presque autant par rapport à 2019.

Les trajets effectués par les voyageurs sont en moyenne plus longs en 2021 (+8 %, voir Figure 8), ce qui est en rupture de tendance avec les années précédentes. De ce fait, la distance totale parcourue par les passagers augmente plus fortement que le nombre de passagers (au moins 20 % de plus sur un an mais toujours en baisse par rapport à 2019 d'au moins 55 %) et s'établit entre 1,2 et 1,4 milliard de passagers.km.

Étant donné les évolutions proches de l'offre et de la fréquentation, on constate une adaptation de l'offre à la demande et l'absence de choc d'offre pendant la pandémie.

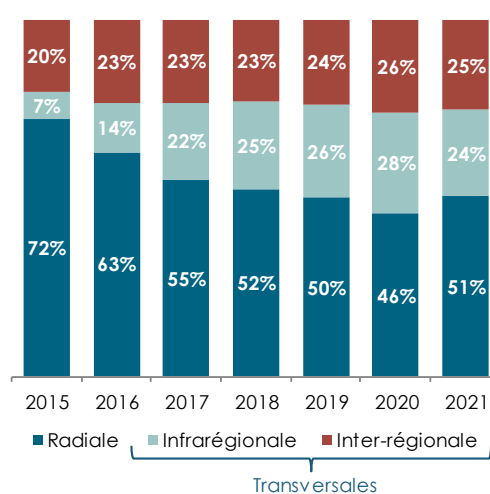
Bien que la structure de l'offre et de la demande selon le type de liaison restent proches de celles des années précédentes, il convient de constater que la part des liaisons radiales (en provenance ou à destination de l'unité urbaine de Paris) dans l'offre continue à reculer en 2021 (Figure 9). Ces dernières représentent 21 % de l'offre de départs, atteignant ainsi le point le plus bas depuis l'ouverture du marché. Malgré ce recul, la part des passagers voyageant sur les liaisons radiales gagne cinq points en un an pour repasser au-dessus des 50 % (Figure 10). Les liaisons transversales commercialisées suivent en conséquence une évolution inverse : la part de ces liaisons augmente en nombre, alors que la fréquentation en passagers sur ces liaisons diminue.

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



Source : ART

Figure 10 – Structure de la fréquentation des passagers selon le type de liaison



Source : ART

La fréquentation internationale progresse sur un an, plus fortement que la composante domestique, mais reste en-dessous de la moitié du niveau de 2019. Les lignes internationales, avec ou sans cabotage⁵ en France, ont également enregistré une hausse de la fréquentation en 2021 par rapport à 2020, pour atteindre au moins 2,6 millions de passagers (Tableau 1). Il s'agit d'une augmentation d'environ 20 % sur un an (contre seulement 10 % pour la fréquentation pour les liaisons domestiques) mais d'une diminution de plus de 50 % par rapport à 2019. La fréquentation sur les lignes internationales se répartit comme suit :

- de 1,1 à 1,4 million de passagers voyageant sur des liaisons domestiques en cabotage (contre 0,9 à 1,1 million en 2020 et 2,5 à 2,7 millions en 2019) ;
- de 1,5 à 2,0 millions de passagers voyageant sur des liaisons à origine ou destination internationale (contre 1,4 à 1,7 million en 2020 et 3,7 à 4,1 millions en 2019).

Sur l'ensemble du périmètre des liaisons SLO opérées au départ ou à l'arrivée en France par les opérateurs nationaux, ce sont donc entre 5,5 et 6,8 millions de passagers qui ont été transportés en 2021 (environ 40 % du niveau de 2019).

⁵ Une ligne internationale est dite en cabotage dès lors qu'elle contient au moins une liaison domestique.

Malgré la relative similitude de la répartition entre les composantes domestique et internationale de la fréquentation totale en 2021 par rapport à celle des années précédentes, on peut toutefois noter une augmentation de la part des passagers internationaux. Depuis l'ouverture du marché en août 2015, plus de 40 millions de voyageurs ont été transportés par les autocars SLO sur les liaisons domestiques et en cabotage.

Tableau 1 – Fréquentation domestique et internationale 2019-2021 des opérateurs SLO

Fréquentation en millions de passagers transportés sur...	2021	2019	Part de la fréquentation 2021	Part de la fréquentation 2019
...liaisons domestiques (d)	[2,9 ; 3,4]	[7,9 ; 8,6]	50 %	57%
...liaisons de cabotage (c)	[1,1 ; 1,4]	[2,5 ; 2,7]	20 %	17%
Total de la fréquentation SLO sur liaisons domestiques (d+c)	[4,0 ; 4,8]	[10,3 ; 11,3]	70 %	74%
...liaisons internationales* (i)	[1,5 ; 2,0]	[3,7 ; 4,1]	30 %	26%
Total de la fréquentation SLO* (d+c+i)	[5,5 ; 6,8]	[14 ; 15,4]	100 %	100%
<i>dont fréquentation sur lignes internationales (c+i)</i>	[2,6 ; 3,4]	[6,2 ; 6,8]	50 %	43%

Note : La somme des composantes peut ne pas être égale au total en raison des écarts d'arrondis.

* La fréquentation sur les lignes internationales est évaluée sur le périmètre exclusif des opérateurs SLO ayant une activité internationale en 2021 et en 2019 et au moins une liaison domestique, à savoir BlaBlaCar et FlixBus en 2021 accompagnés par Eurolines/Isilines et Ouibus en 2019.

Source : ART

1.2. Les liaisons inférieures à 100 km ont davantage pâti des restrictions de déplacements que le reste du marché du fait de la réduction d'activité des aéroports

Le code des transports, notamment ses articles L. 3114-17 et suivants, autorise les services librement organisés de transport régulier de voyageurs par autocar, en instaurant toutefois un encadrement particulier pour les liaisons de 100 kilomètres ou moins qui sont soumises à une déclaration préalable de l'opérateur et peuvent, à la demande d'une autorité organisatrice des transports (AOT) et sous réserve d'un avis conforme de l'Autorité, faire l'objet d'une interdiction ou d'une limitation. Après une chute du nombre de déclarations en 2020 due à la crise sanitaire (33 % de moins par rapport à 2019), l'année 2021 a été marquée par une augmentation du nombre de déclarations frappées de caducité (46 % de plus par rapport à 2020).

1.2.1. Au T4 2021, l'offre en nombre de liaisons de 100 km ou moins se rapproche de son niveau de 2019

Après une année 2020 marquée par la crise liée à la Covid-19 et les différentes mesures sanitaires, l'année 2021 pour son dernier trimestre montre un retour progressif de l'offre à son niveau de 2019.

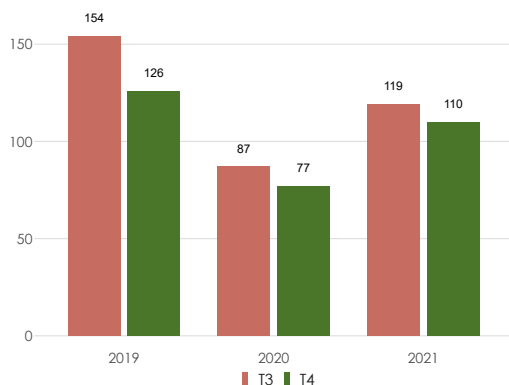
Par ailleurs, au second semestre 2021, les unités urbaines desservies par des liaisons de 100 km ou moins représentent 77 % du total des unités urbaines desservies par des SLO alors qu'elles ne concernent que 14 % du total des liaisons commercialisées.

Tous opérateurs confondus, 146 liaisons de 100 km ou moins entre unités urbaines ont été commercialisées au moins un trimestre en 2021 pour un total de 125 unités urbaines desservies. Cela représente une stagnation par rapport à 2020, que ce soit pour le nombre de liaisons commercialisées (143 en 2020) ou pour le nombre d'unités urbaines desservies (127 en 2020).

En revanche, l'observation trimestrielle montre une augmentation des liaisons commercialisées ainsi que des unités urbaines desservies à partir du 2^{ème} trimestre 2021. Les mesures sanitaires en vigueur en début d'année 2021 ont freiné la reprise. Ainsi, par rapport à 2020, l'évolution des liaisons de 100 km ou moins commercialisées a été de -53 % pour le 1^{er} trimestre, 187 % pour le 2^{ème} trimestre, 46 % pour le 3^{ème} trimestre et 68 % pour le 4^{ème} trimestre (Figure 11). Pour ce qui est des unités urbaines desservies, la tendance est comparable. En effet, par rapport à 2020 l'évolution est de -40 % pour le 1^{er} trimestre, 94 % pour le 2^{ème} trimestre, 37 % pour le 3^{ème} trimestre et 43 % pour le 4^{ème} trimestre (Figure 12).

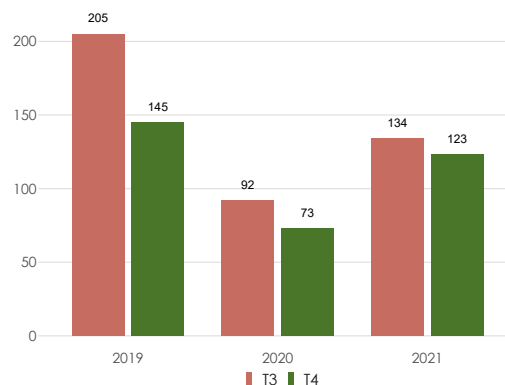
Enfin, au dernier trimestre de 2021, l'offre se rapproche de son niveau de 2019. En effet, 123 liaisons ont été commercialisées lors de ce trimestre contre 145 au dernier trimestre 2019 et 110 unités urbaines desservies contre 126 en 2019.

Figure 11 - Évolution du nombre de liaisons commercialisées entre unités urbaines de 100 km ou moins pour les T3 et T4 depuis 2019



Source : ART

Figure 12 - Évolution du nombre d'unités urbaines desservies par des liaisons de 100 km ou moins pour les T3 et T4 depuis 2019



Source : ART

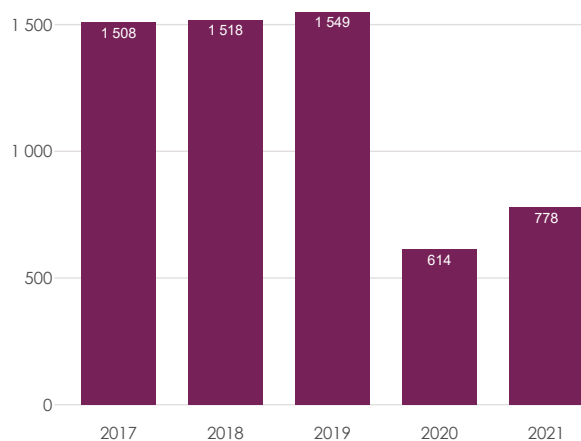
Parmi les aéroports desservis, l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry, situé dans la commune de Colombier-Saugnieu, reste l'aéroport à partir duquel les passagers peuvent se rendre sans correspondance vers le plus grand nombre d'unités urbaines en utilisant des liaisons de 100 km ou moins. Ces liaisons sont en effet au nombre de 4 en 2021 comme en 2020 alors qu'elles étaient au nombre de 7 en 2019 et 16 en 2018.

1.2.2. La fréquentation des liaisons de 100 km ou moins souffre de la réduction d'activité des aéroports

En 2021, la fréquentation totale sur les seules liaisons de 100 km ou moins est comprise entre 175 000 et 250 000 passagers, soit une baisse d'environ 30 % par rapport à 2020 et d'environ 80 % par rapport à 2019. La réduction de l'activité des aéroports, passant de 1 549 milliers de vols annuels dans les aéroports français en 2019, à 778 milliers en 2021, permet d'expliquer la difficile reprise du segment des liaisons de 100 km ou moins (Figure 13).

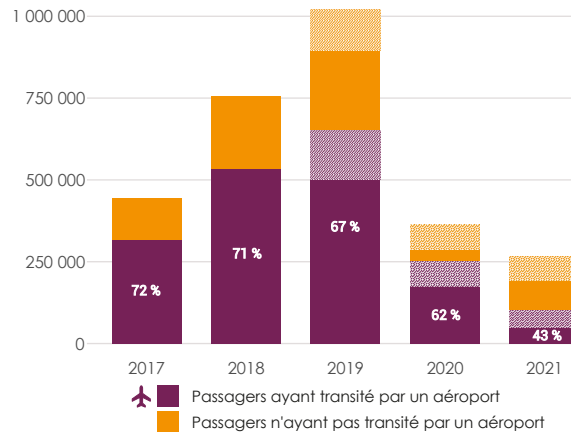
En effet, alors qu'au moins 67 % des passagers des SLO de moins de 100 km avaient transité par un aéroport en 2019 et au moins 62 % en 2020, ils sont seulement 43 % en 2021 (Figure 14).

Figure 13 - Nombre de vols annuels (en milliers) dans les aéroports français entre 2017 et 2021



Source : Eurostat

Figure 14 - Nombre de passagers (en milliers) sur les liaisons de 100 km ou moins entre 2017 et 2021



Source : ART

Comme indiqué dans l'avertissement, les restrictions de déplacement instaurées en France de mars à mai 2020 ont mis à l'arrêt l'activité du secteur dont la tendance était jusqu'alors similaire à celle

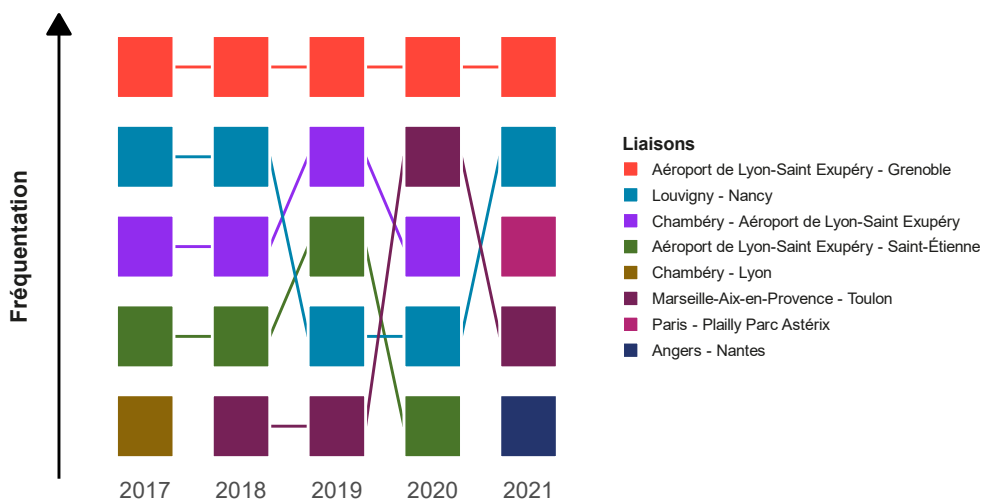
de 2019. Ceci conduit à compléter les comparaisons annuelles par des comparaisons semestrielles (notamment des deuxièmes semestres 2020 et 2021).

Au second semestre 2021, la fréquentation des liaisons de 100 km ou moins ne représente plus que 5 % de la demande totale de SLO, contre 6 % au second semestre 2020 et 10 % en 2019. Elle a généré un peu plus de 3,1 % des recettes totales, contre 4,1 % au second semestre 2020 et 6,5 % en 2019.

La distance moyenne parcourue par les passagers des SLO de 100 km ou moins passe de 65 km en 2020 à 64 km en 2021. La diminution de la fréquentation sur ces liaisons explique en partie l'augmentation de la distance moyenne parcourue par les voyageurs SLO toutes liaisons confondues.

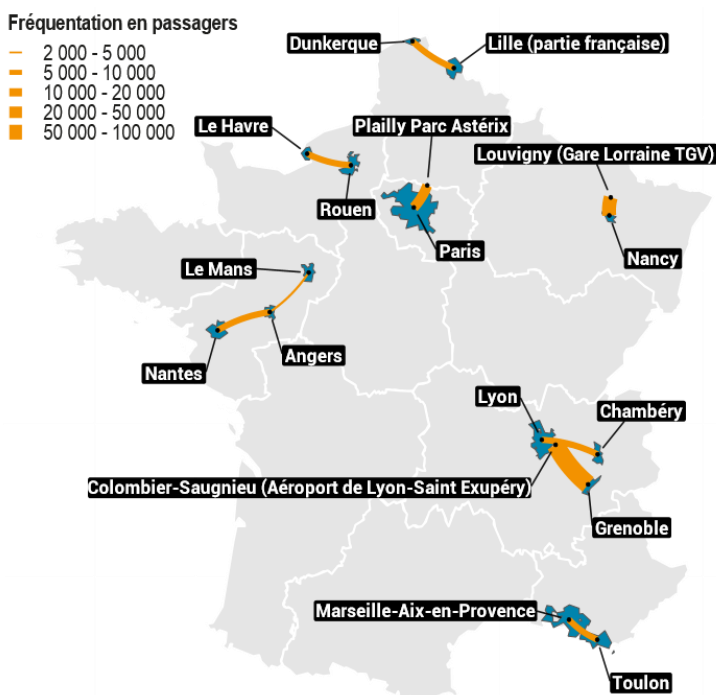
La liaison entre l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry et l'unité urbaine de Grenoble reste la plus fréquentée en 2021, et ce depuis 2017. La seconde liaison la plus fréquentée est celle reliant Nancy à la gare de Lorraine TGV à Louvigny. Enfin, la liaison entre Paris et le parc Astérix à Plailly fait son entrée dans les 5 liaisons les plus fréquentées en 2021 en se hissant à la troisième place (Figure 15 et Figure 16).

Figure 15 – Classement des 5 liaisons entre unités urbaines les plus fréquentées entre 2017 et 2021



Source : ART

Figure 16 – Carte des 10 liaisons de 100 km ou moins les plus fréquentées en 2021



Source : ART

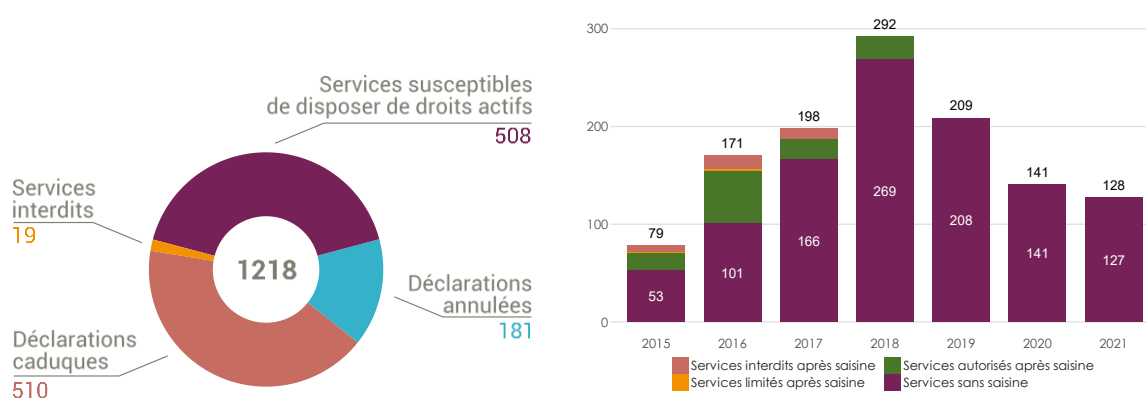
1.2.3. Conséquence de la crise sanitaire, le nombre de déclarations caduques est en forte augmentation par rapport à 2020

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

Au 31 décembre 2021, le nombre total de déclarations de liaisons publiées par l'Autorité s'élevait ainsi à 1 218. La crise sanitaire a entraîné la caducité d'un nombre important de déclarations de services de 100 km ou moins qui n'ont pas été commercialisés pendant plus d'un an (+ 46 % par rapport à 2020). Ainsi, 161 déclarations ont été frappées de caducité à la suite de la crise sanitaire. Du fait des déclarations annulées ou devenues caduques, seules 508 d'entre elles étaient susceptibles de disposer de droits actifs de commercialisation des services déclarés à cette même date, contre 553 en au 31 décembre 2020 (Figure 17).

En 2021, 128 déclarations de services librement organisés sur des liaisons de 100 km ou moins ont été réalisées auprès de l'Autorité, contre 141 en 2020. La diminution du nombre de déclarations par rapport aux années précédentes se poursuit (9,2 % de moins par rapport à 2020) et s'explique notamment par les restrictions liées à la crise sanitaire. Ces déclarations ont concerné 69 liaisons, dont 7 nouvelles encore jamais déclarées. En 2021, l'Autorité a rendu un avis défavorable au projet d'interdiction formé par la région Réunion (voir partie 1.7).

Figure 17 – Bilan des déclarations au 31 décembre 2021

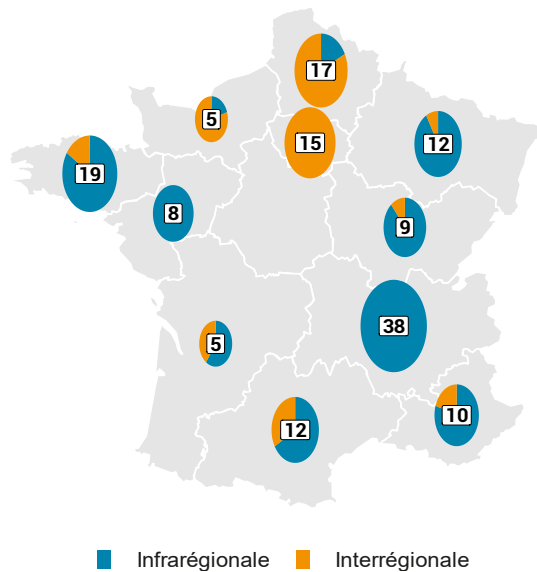


Source : ART

Source : ART

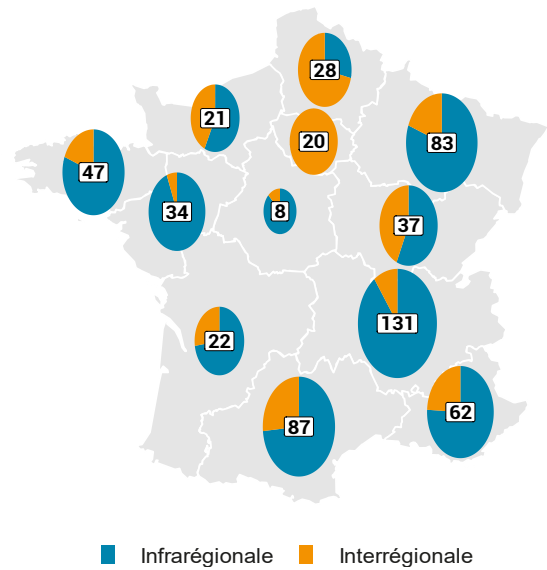
Toutes les régions métropolitaines, sauf la région Centre-Val de Loire et la Corse, ainsi que l'île de la Réunion sont concernées par des déclarations enregistrées en 2021 (détail en Annexe 9.1). Sur ce total de 128 services de 100 km ou moins déclarés en 2021, 105 assurent des liaisons infrarégionales, soit 82 %, et continuent à affiner le maillage territorial de l'offre de services routiers interurbains au sein des régions. Par ailleurs, 34 déclarations, soit 27 % du total, concernaient des liaisons assurant la desserte d'un aéroport. Cette part était de 30 % en 2020 ainsi qu'en 2019. Elle reste donc relativement stable et apparaît comme un élément structurant de l'offre des opérateurs SLO.

Figure 18 – Répartition régionale des déclarations publiées en 2021 (Liaisons de 100 km ou moins)



Source : ART

Figure 19 – Répartition régionale des services déclarés disposant de droits de commercialisation actifs au 31 décembre 2021



Source : ART

L'Autorité a mis en place une procédure de déclaration simplifiée pour accompagner la reprise post-Covid

Dans un contexte de crise sanitaire qui a frappé durement le marché du transport par autocar librement organisé, l'Autorité a mis en place une procédure simplifiée de renouvellement des déclarations devenues caduques pendant l'état d'urgence sanitaire.

Au 31 décembre 2020, le nombre de services librement organisés (SLO) de 100 km ou moins commercialisables se stabilisait autour de 550. Toutefois, les opérateurs n'avaient déclaré que 50 de ces services entre les mois de mars 2020 et mars 2021. En outre, plusieurs centaines de déclarations concernant des services qui n'avaient pas été commercialisés durant cette période pouvaient être frappées de caducité, empêchant la reprise de leur commercialisation sans une nouvelle déclaration.

Pour faciliter le renouvellement des déclarations des services concernés, l'Autorité a adopté, le 27 mai 2021, une décision⁶ définissant une procédure simplifiée de renouvellement de la déclaration des services routiers sur les liaisons régulières interurbaines par autocar inférieures ou égales à 100 km déclarés jusqu'au 17 mars 2020 et dont la caducité est intervenue pendant l'état d'urgence sanitaire mis en place pour faire face à l'épidémie de Covid-19.

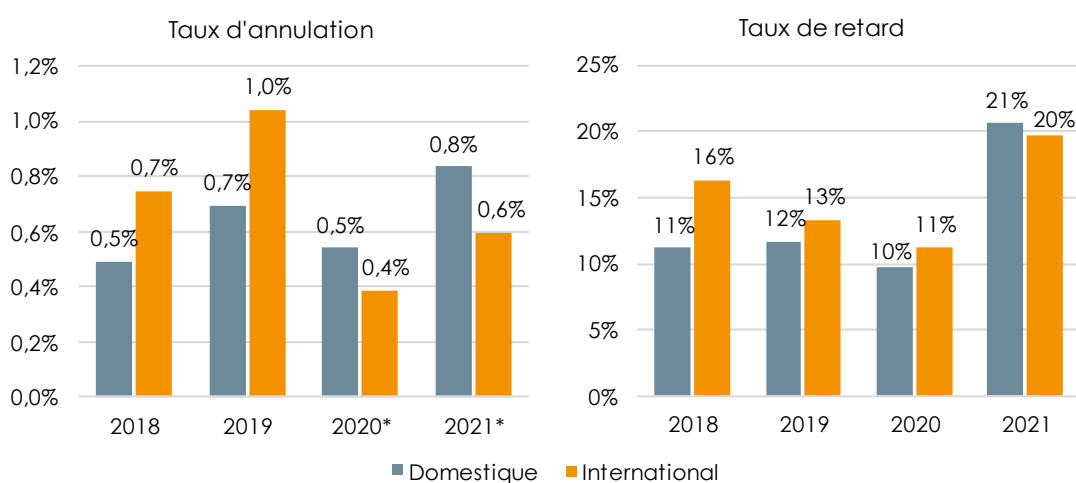
Au 30 avril 2022, aucun opérateur n'avait utilisé cette procédure simplifiée, préférant profiter de la situation pour refondre leur offre de transport comme en témoigner le très grand nombre de déclarations publiées à cette date (près de 200).

⁶ Décision n° 2021-027 du 27 mai 2021 portant définition d'une procédure simplifiée de renouvellement de la déclaration des services routiers sur les liaisons régulières interurbaines par autocar inférieures ou égales à 100 kilomètres déclarés jusqu'au 17 mars 2020 et dont la caducité est intervenue pendant l'état d'urgence sanitaire mis en place pour faire face à l'épidémie de Covid-19.

1.3. Avec la reprise d'activité, la ponctualité s'est dégradée en 2021 par rapport à 2020 et a atteint un niveau équivalent à celui de 2019

Les trajets autocars déprogrammés en raison de la pandémie (confinement, couvre-feu, reprise partielle) peuvent être estimés à 165 000, sur la base d'une activité SLO théorique en 2021 identique à celle de 2019. Hormis ces déprogrammations théoriques, 998 trajets ont été annulés en 2021. Rapporté au nombre total de trajets programmés, de plus de 134 000, ce nombre équivaut à un taux d'annulation de 0,7 % sur l'année 2021, proche de celui de 2019 mais 0,2 point de plus que celui de 2020 (0,5 %). Comme en 2020 et à la différence des années antérieures à la crise, les lignes internationales sont moins concernées par la suppression de services, avec un taux d'annulation de 0,6 % contre 0,8 % pour les lignes domestiques (Figure 20).

Figure 20 – Taux d'annulation et de retard des lignes domestiques et internationales



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

Source : ART

La ponctualité des autocars SLO s'est fortement dégradée en 2021. Sur plus de 133 000 autocars ayant effectivement circulé, 20,4 % sont arrivés à leur terminus avec un retard de 15 minutes ou plus, soit le double du niveau de l'année 2020 (10,2 %) et de très loin le plus élevé depuis le début de la série statistique. Cette dégradation s'applique davantage sur les lignes domestiques que sur les lignes internationales. En effet, la hausse du taux de retard des lignes domestiques est presque 11 points entre 2020 et 2021, 3 points de plus que celle des lignes internationales.

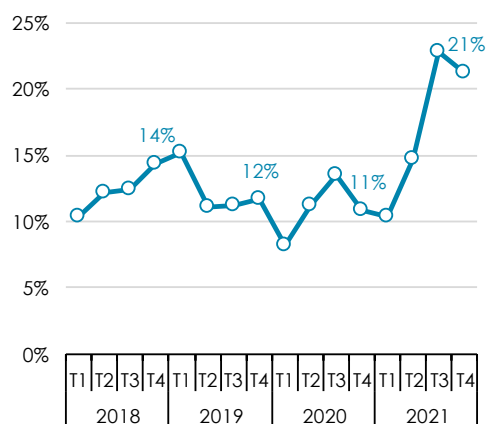
Au-delà des causes mentionnées par la suite, attestant d'une dégradation de la ponctualité, il est à signaler qu'une partie de cette dégradation provient aussi de données antérieures relativement divergentes entre les opérateurs, qui minoraient les retards⁷. La convergence constatée pour les données transmises pour 2021 indique sans doute une plus grande fiabilité.

⁷ Rapport annuel sur le marché du transport par autocar et sur les gares routières en France en 2020, ART, juin 2021 (p. 36)

On note une hausse importante du taux de retard à partir du deuxième trimestre (Figure 21). Alors que les autocars en retard ne représentent que 13,4 % du total des trajets pendant les six premiers mois de 2021 (déjà en hausse par rapport aux années précédentes), ce ratio monte à 22,1 % à la deuxième moitié de l'année. Selon les opérateurs, la raison principale de cette dégradation résulte de la mise en place du passe sanitaire et du temps supplémentaire nécessaire pour appliquer cette mesure : contrôle des documents, explications et discussions en cas de non respect des règles sanitaires, éventuelle immobilisation du véhicule voire intervention des forces de police dans les cas les plus graves.

Les deux opérateurs principaux ont été touchés par ce phénomène et accusent en 2021 des taux de retard supérieurs à 20 % (Annexe 11).

Figure 21 - Taux de retard trimestriel

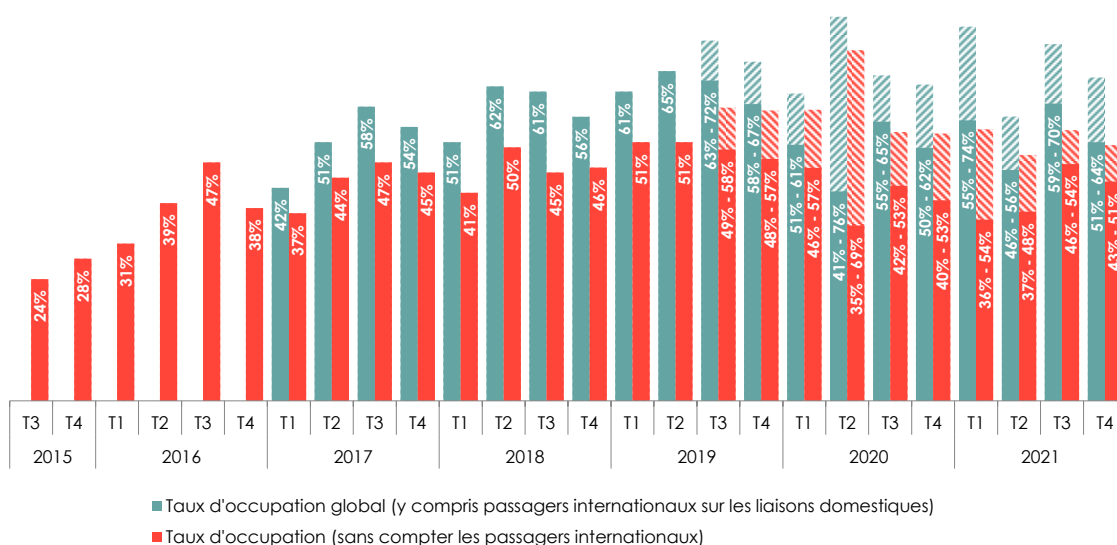


Source : ART

1.4. Les résultats économiques, sociaux et environnementaux du marché reflètent la reprise constatée au second semestre 2021

1.4.1. Les taux d'occupation semblent peu affectés par la crise

Figure 22 - Taux d'occupation moyen par autocar



Source : ART

L'adaptation de l'offre (en autocars.km et donc en sièges.km) à la demande a permis aux opérateurs de limiter la diminution du taux d'occupation pendant toute l'année 2021 encore marquée par la faible demande (Annexe 8). Le taux d'occupation global est ainsi moins affecté par la crise sanitaire et se situe *entre 54 % et 66 %* en moyenne en 2021, contre 52 % à 62 % un an plus tôt. Pour rappel, les valeurs moyennes en 2019 sont 62 % pour le premier semestre et *entre 58 % et 70 %* pour le deuxième semestre⁸. Le constat est le même pour le taux d'occupation des passagers domestiques qui reste stable en 2021 par rapport aux deux années précédentes. Parmi les périodes de l'année 2021, le taux d'occupation du troisième trimestre est particulièrement proche de celui de 2019 (Figure 22).

⁸ Pour rappel, la publication des indicateurs sous forme des fourchettes de valeurs ne s'applique qu'à partir du troisième trimestre de 2019 suite à l'apparition du duopole BlaBlaCar-FlixBus.

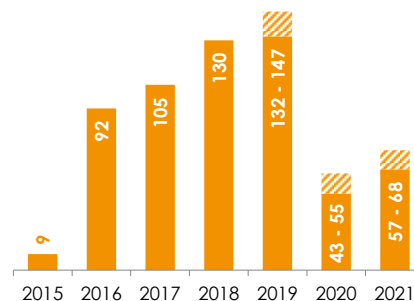
1.4.2. Le chiffre d'affaires progresse sur un an sans retrouver son niveau de 2019

En 2021, le chiffre d'affaires des SLO augmente d'au moins 24 % sur un an pour s'établir à un montant compris entre 57 et 68 millions d'euros.

Néanmoins, ce résultat représente une chute d'au moins 54 % par rapport au niveau de 2019. Étant donné la baisse concomitante des autocars.km sur la même période (- 53 %), la couverture des coûts d'exploitation par les recettes devrait être, d'une manière globale pour les opérateurs, maintenue à un niveau proche de 2019.

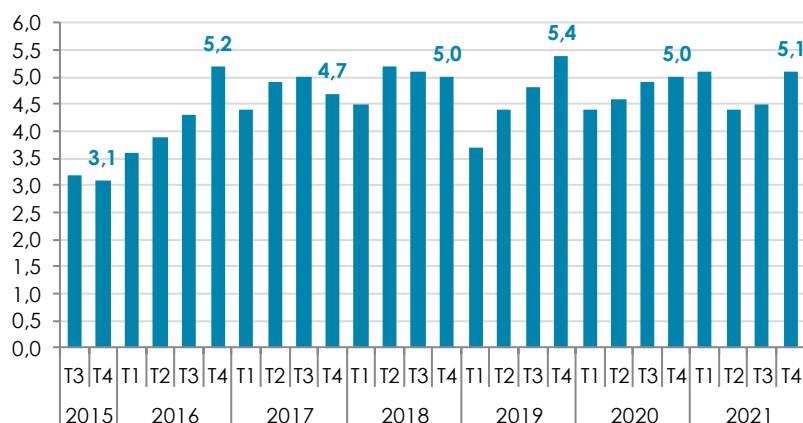
Plus de 80 % du chiffre d'affaires annuel est réalisé durant le deuxième semestre de 2021.

Figure 23 – Chiffre d'affaires des SLO (en millions d'euros HT)



Source : ART

Figure 24 - Recette par passager aux 100 km (en euros HT)

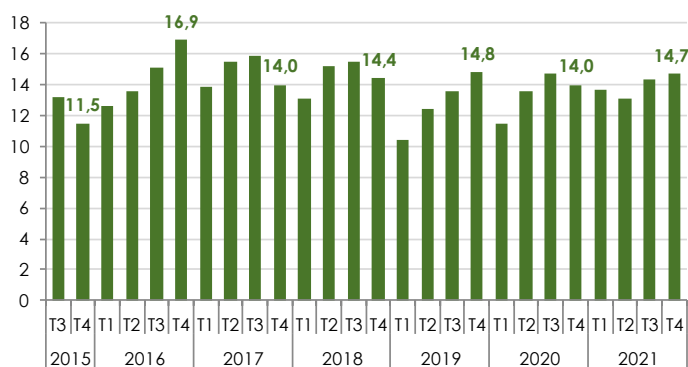


Source : ART

La hausse du chiffre d'affaires global sur un an provient essentiellement de la reprise de la fréquentation et, dans une moindre mesure, de la hausse de la recette kilométrique.

En effet, la recette par passager aux 100 km augmente de 4 % sur un an pour atteindre 4,8 € en moyenne en 2021, contre 4,6 € en 2020 et en 2019.

Figure 25 - Recette par passager (en euros HT)



Source : ART

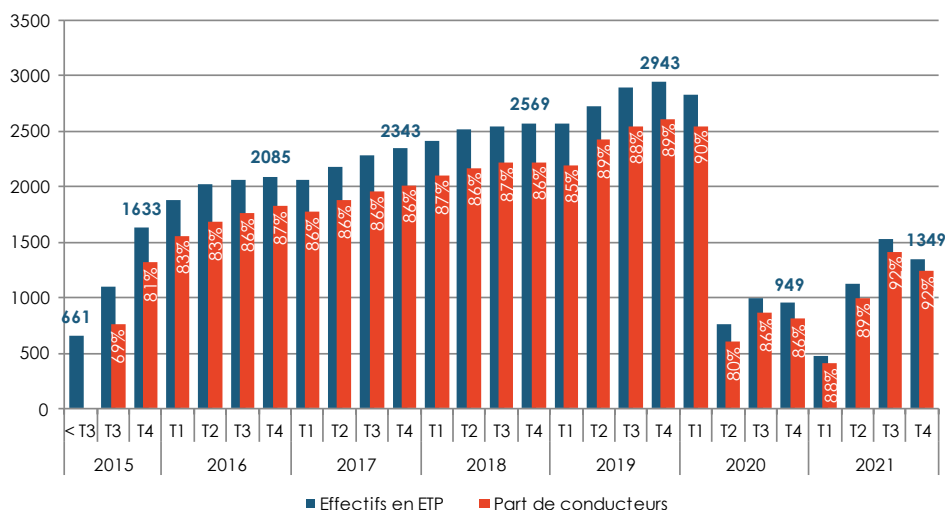
La recette moyenne par passager s'élève à 14,3 € en 2021, en hausse respective de 12 % et 10 % par rapport à 2020 et 2019, du fait notamment de l'allongement des trajets effectués par les passagers.

1.4.3. À fin 2021, le nombre d'ETP reste à la moitié de l'effectif de 2019

En 2021, on dénombre 134 entreprises partenaires des opérateurs SLO, dont 115 françaises (86 %).

Dans une année encore marquée par la crise sanitaire, le secteur a employé 1 349 ETP au dernier trimestre 2021, en hausse de 400 ETP sur un an, mais en recul de 54 % par rapport à 2019. La part des conducteurs est de 92 % à fin 2021 (Figure 26), en hausse par rapport à la situation antérieure à la crise.

Figure 26 - Evolution des effectifs (ETP) employés
(dont conducteurs, emplois directs et en sous-traitance)



Source : ART

Le parc d'autocars utilisé par les services librement organisés est de 509 véhicules au quatrième trimestre 2021, soit une baisse de 18 % comparée au chiffre de 2019. Tous ces véhicules sont à la norme Euro VI, comme ils l'étaient déjà en 2020.

1.4.4. Les émissions globales générées par l'activité autocar augmentent en 2021 par rapport à 2020, sans retrouver leur niveau antérieur à la crise sanitaire

Les émissions de CO₂ globales générées par l'activité autocars SLO ont fortement chuté en 2020, du fait des mesures instaurées pour endiguer la crise sanitaire. Dans une étude de 2016 « *Evaluation de l'impact environnemental du développement du transport autocar* »⁹, l'Ademe estime à 801 g/km le facteur d'émission du transport par autocar (soit la quantité d'équivalent CO₂¹⁰ moyenne générée par kilomètre parcouru, en grammes). Ce facteur résulte du produit entre la quantité moyenne de carburant consommé pour parcourir un kilomètre (en litre)¹¹ et la quantité d'équivalent CO₂ émise par un litre de carburant¹² (voir méthodologie en annexe pour davantage de précision sur le calcul des émissions).

Multiplié par le nombre total de kilomètre parcourus, le facteur d'émission du transport par autocar permet d'estimer les émissions d'équivalent CO₂ totales par trimestre (Figure 27). En 2020, celles-ci ont diminué de 63 % par rapport à 2019, passant ainsi d'environ 88 à 32 millions d'équivalent kg CO₂. En particulier, la Figure 27 témoigne d'une réduction importante des émissions CO₂ aux 2^{ème} et 4^{ème} trimestres, périodes de confinement ayant engendré une diminution voire cessation d'activité. Si, du fait de la reprise de l'activité, les émissions CO₂ ont augmenté de 29 % entre 2020 et 2021, le niveau de CO₂ généré par l'activité autocar en 2021 reste en repli et équivaut à 47 % des émissions enregistrées au cours de l'année 2019.

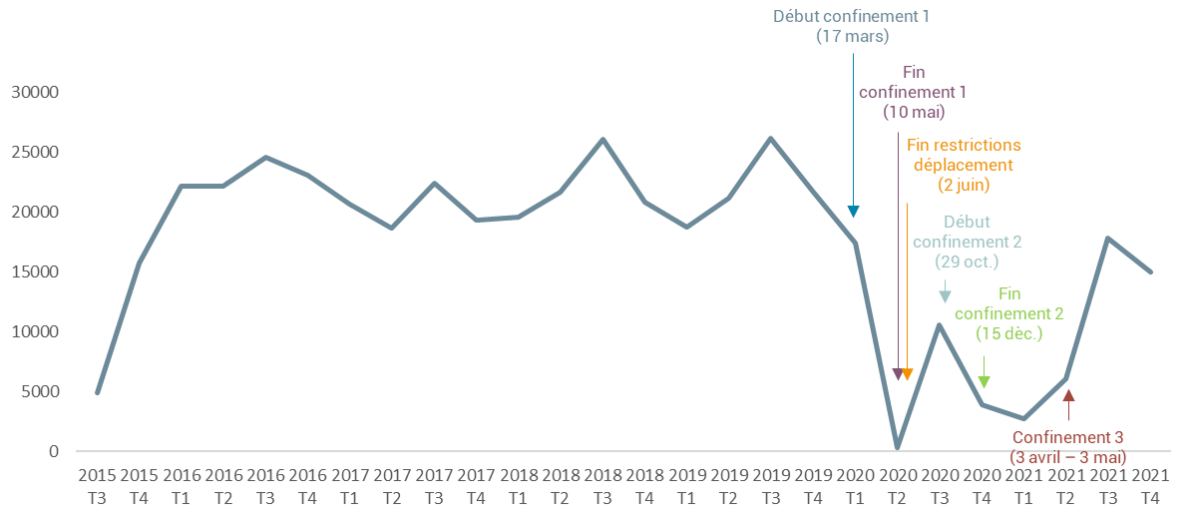
⁹ <https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/1961-evaluation-de-l-impact-environnemental-du-developpement-du-transport-par-autocar.html>

¹⁰ La notion d'équivalent CO₂ renvoie à la quantité des divers gaz émis exprimée en la quantité équivalente de dioxyde de carbone (définition [glossaire Eurostat](#))

¹¹ L'Ademe considère que le parcours d'un kilomètre par un autocar consomme en moyenne 0,252 L.

¹² La quantité d'équivalent CO₂ générée par un litre de carburant est estimée à 3,17 kg selon l'[arrêté du 26 avril 2017 relatif à l'information sur la quantité de gaz à effet de serre émise à l'occasion d'une prestation de transport](#).

Figure 27 – Estimation des émissions trimestrielles de CO₂ (en kg CO₂) des transports de passagers en autocars SLO



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

Sources : ART et Ademe

Si un effet saisonnier est nettement visible, les émissions globales demeurent relativement stables de 2016 à 2019. En effet, en dehors de l'année 2015 qui se caractérise par une forte augmentation des émissions du fait du lancement et du développement de l'activité autocar, les années antérieures à 2020 connaissent des variations annuelles de l'ordre de 1 % en moyenne en raison de la relative stabilité entre 2016 et 2019 de la distance parcourue par les autocars (voir Tableau 2Tableau 2), et ce, malgré une fréquentation en pleine expansion.

1.4.5. L'impact environnemental par kilomètre parcouru par passager croît en 2020 du fait d'une diminution du taux d'occupation et se stabilise en 2021

Les émissions de CO₂ globales rapportées à la fréquentation (en voyageur.km) montrent ainsi une diminution régulière des émissions par voyageur.km entre 2016 et 2019 (Tableau 2), en relation avec l'augmentation de la fréquentation alors que les émissions restent stables. Cependant, cet indicateur voit sa tendance s'inverser en 2020. Autrement dit, comparativement à 2019, l'impact du parcours d'un kilomètre par un passager est plus important en 2020. Ceci s'explique par l'évolution à la baisse du taux d'occupation moyen des autocars par km, du fait d'une chute plus importante de la demande que de l'offre (respectivement en baisse d'au moins 67 % et de 63 % entre 2019 et 2021). En 2021, la reprise post-Covid 19 se caractérisant par une hausse comparable de l'offre et de la demande (+29 % et + 27 %), l'indicateur se stabilise. Cette inversion de tendance reste malgré tout limitée et les émissions par voyageur.km demeurent à un niveau inférieur à celui de 2017.

Les déclarations des principaux opérateurs du marché en matière de consommation de carburant, collectées dans le cadre des collectes ponctuelles de l'Autorité, permettent d'actualiser la valeur du facteur d'émissions du transport par autocar pour l'année 2021. Du fait d'une estimation de la quantité moyenne de carburant consommée par kilomètre plus faible que celle considérée par l'Ademe (24,9 L/100km), le facteur d'émissions s'établit à 789 g/km. Ainsi, recalculées sur la base de ce nouveau facteur, les émissions moyennes associées au parcours d'un kilomètre par un passager atteignent 27,6 g eqCO₂. Une explication possible au léger différentiel observé en matière de consommation moyenne de carburant par kilomètre entre 2016 et 2021 pourrait être une évolution de la composition du parc autocar, qui est intégralement en norme Euro VI en 2021 ce qui n'était pas le cas en 2016.

Tableau 2 – Estimation annuelle des émissions de CO₂ (en gCO₂ eq/voyageur.km) des transports de passagers en autocars SLO

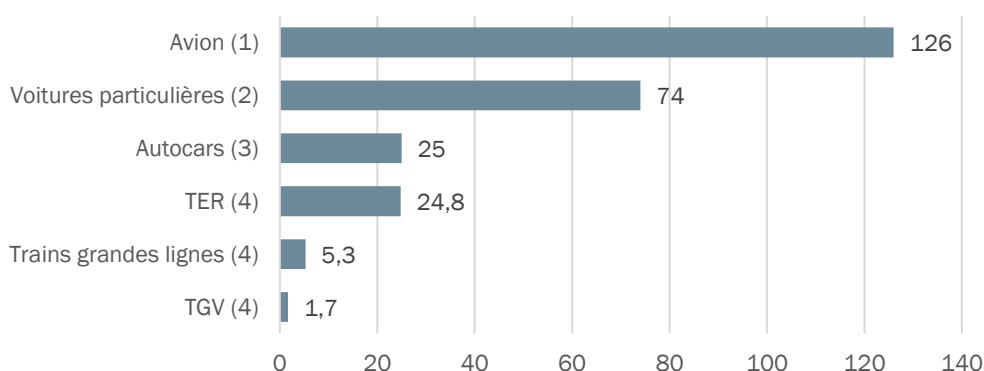
Année	Autocars.km (millions)	gCO ₂ eq/voyageur.km Tx d'occupation domestique	gCO ₂ eq/voyageur.km Tx d'occupation global
2016	115	43,6	41,3
2017	101	37,1	31,3
2018	110	33,7	26,7
2019	110	30,5	24,5
2020	40	34,3	29,0
2021 (estimation 2016)	52	34,7	28,0
2021 (estimation 2021)	52	34,2	27,6

Note méthodologique : pour les années 2019 à 2021, les fourchettes basses des voyageurs.km sont considérées. Le facteur d'émission considéré de 2016 à 2020 est celui retenu par l'Ademe dans son étude *Evaluation de l'impact environnemental du développement du transport par autocar (2016)* soit 801 gCO₂/km.

Sources : ART et Ademe

La Figure 28 permet de situer le transport en autocars par rapport aux autres modes de transport longue distance en utilisant les données fournies par l'Ademe¹³. Les données mobilisées datent de 2019, année représentative de l'activité en temps normal (antérieure à la crise sanitaire) la plus récente. **Les émissions des autocars en équivalent CO₂ par kilomètre par passager sont comparables, bien que supérieures, à celles associées au transport par TER. L'impact du transport par autocar excède logiquement celui des trains grandes lignes et du TGV qui utilisent des tractions électriques.**

Figure 28 – Estimation des émissions de CO₂ (en gCO₂ eq/voyageur.km) des transports de passagers sur longue distance



Note méthodologique : les taux de remplissage considérés sont hypothétiques ou réels selon la provenance des données.

(1) Avion (voyageurs) – 101 à 220 sièges, trajets entre 500 et 1 000 km, sans trainée

(2) Emissions voiture moyenne France sur longue distance, taux de remplissage estimé à 2,2 personnes/voiture (source ENTD, 2008)

(3) Taux de remplissage d'au moins 30 personnes par autocar (62%), longue distance (29,5 gCO₂ eq en distance mixte)

(4) Taux de fréquentation réels

Sources :

(1) Ademe (base Carbone), calculateur DGAC

(2) Calculées avec les chiffres des Comptes de transports 2019

(3) Ademe (base Carbone), calculs HBEFA

(4) Ademe (base Carbone), calculs SNCF

¹³ <https://bilans-ges.ademe.fr/fr/accueil/documentation-gene>

1.5. La comparaison avec les pays voisins montre que le marché français n'a pas atteint son plein potentiel de développement

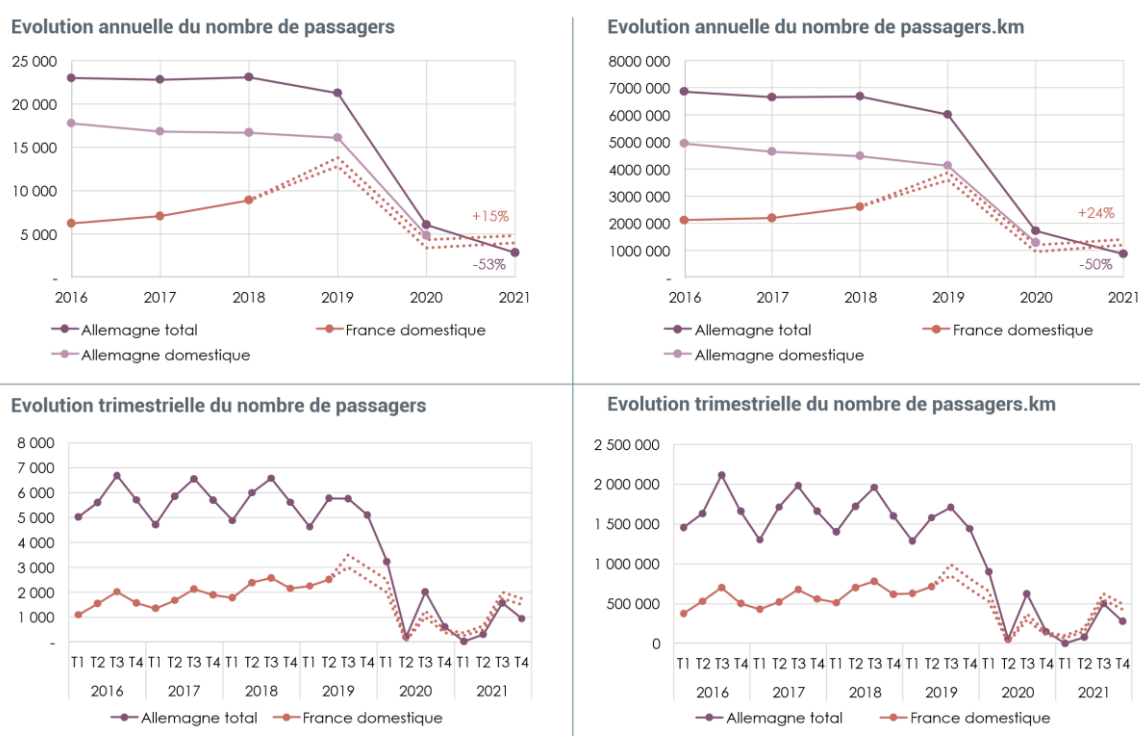
1.5.1. En 2021, la fréquentation repart plus fortement en France qu'en Allemagne, et la dépasse.

En 2019, le marché domestique français atteint un niveau comparable au marché domestique allemand. Ce rapprochement s'expliquerait en partie par une baisse du niveau de fréquentation allemand liée d'une part, à la diminution de la TVA sur les billets de trains et d'autre part au recours à plus de sous-traitants étrangers qui sont exclus des statistiques nationales¹⁴.

En 2020, les deux marchés sont touchés de façon similaire par la crise sanitaire avec 69 % de passagers.km domestiques en moins en Allemagne et 66 % de moins en France.

En 2021, la fréquentation repart à la hausse en France alors qu'elle continue de chuter en Allemagne, notamment en raison d'une situation et de restrictions différentes. Le marché domestique français atteint ainsi un niveau supérieur à celui du marché allemand.

Figure 29 – Comparaison des marchés français et allemand



NB : uniquement opérateurs nationaux pour les données allemandes

Sources : ART, Federal Statistical Office of Germany

1.5.2. La captation du potentiel de croissance du secteur, encore en recherche de rentabilité, semble devoir d'abord passer par l'amélioration de l'offre de services en gare

En 2021, l'Autorité a engagé les travaux visant à développer une vision prospective à long terme du secteur du transport routier de voyageurs. Dans ce cadre, une étude visant à évaluer le niveau de maturité du marché des services librement organisés de transport par autocar et à identifier les évolutions qu'il pourrait connaître a été conduite.

¹⁴Autocars interurbains en Allemagne : pour FlixBus, "le temps des interrogations", TI&M n°521 (mai-juin 2020)

Cette étude a été menée sans considérer dans un premier temps les effets de la crise sanitaire. Ces derniers seront analysés dans la prochaine édition du présent rapport, lorsque les données nécessaires à cette analyse (2020-2022) seront disponibles.

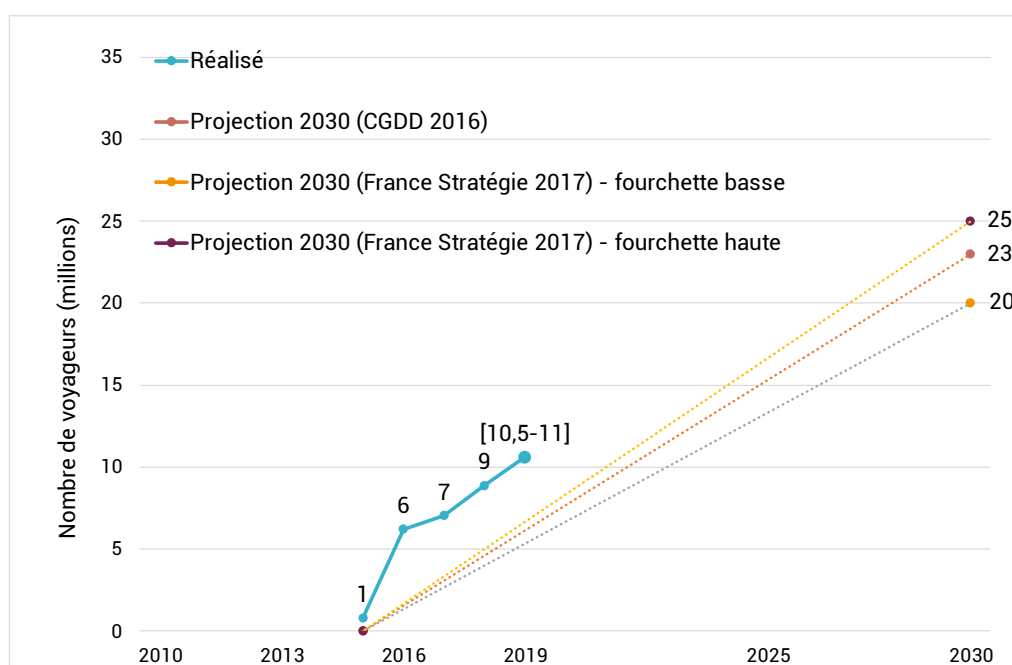
En premier lieu, un bilan de la libéralisation a été réalisé afin d'évaluer le gain économique dont bénéficient les voyageurs longue distance qui choisissent l'autocar et le gain environnemental (économie de CO₂) que ce choix modal génère pour l'ensemble de la collectivité.

En deuxième lieu, les perspectives de croissance à moyen terme ont été estimées à partir de la comparaison des données de fréquentation des marchés français, britannique et allemand.

En troisième et dernier lieu, des entretiens menés avec une dizaine d'acteurs du secteur ont permis d'identifier les freins au développement optimal du marché et de dégager des perspectives, notamment en matière de régulation.

Depuis l'ouverture du marché et jusqu'en 2019, le développement du secteur a été à la hauteur des ambitions. Le nombre de voyageurs transportés a crû rapidement (Figure 30) et a dépassé, en 2019, les projections¹⁵ réalisées au moment de l'ouverture du marché.

Figure 30 – Évolution annuelle du nombre de voyageurs par autocar en France (en millions)



Sources : ART, Projections de la demande de transport sur le long terme, Ministère de la transition écologique, CGDD, 2016 (projection France 2030), Perspectives de développement des autocars, France stratégie, n°58, juillet 2017

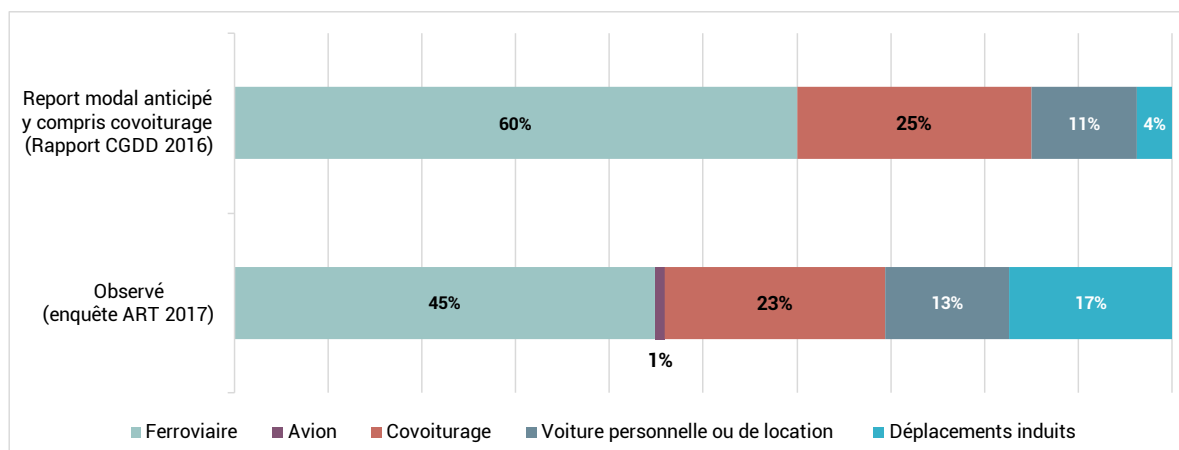
Une part importante des reports (45 %) provient, comme anticipé par les études prospectives préalables à la libéralisation du secteur, du mode ferroviaire (Figure 31).

En étoffant l'offre de transport, le mode a permis un important volume de déplacements supplémentaires. L'induction de déplacements (qui n'auraient pas eu lieu en l'absence d'offre SLO) a été bien plus importante que prévue (17 %) : en 2019, 1,8 millions de passagers¹⁶ ne se seraient pas déplacés en l'absence d'autocar SLO.

¹⁵ Projections de la demande de transport sur le long terme, Ministère de la transition écologique, CGDD, 2016 (projection France 2030 à 23 millions de voyageurs), Perspectives de développement des autocars, France stratégie, n°58, juillet 2017 (projection France 2030 de 20 à 25 millions de voyageurs).

¹⁶ Voir partie Méthodologie pour les calculs. Pour les besoins de l'étude la valeur de 2,9 milliards de voyageurs.km en 2019 a été retenue (fourchette basse de préservation du secret des affaires 2,9 – 3,1 milliards de voyageurs.km).

Figure 31 – Report modal vers l'autocar : anticipé à la libéralisation (2016) et observé (2017)



Sources : Les pratiques de mobilité des voyageurs sur les lignes régulières d'autocar librement organisées, ART, 2017 (observation) et Projections de la demande de transport sur le long terme, Ministère de la transition écologique, CGDD, 2016 (anticipation).

La libéralisation a généré des gains économiques importants pour les usagers tout en ayant un impact positif sur l'environnement. En offrant une possibilité de déplacement peu onéreuse, la libéralisation a permis aux usagers un gain monétaire¹⁷ de 162 millions d'euros par an. Ainsi, les usagers réalisent une économie de 3,75 centimes d'euros par km (soit 10,50 € sur un trajet de 280 km) en prenant un SLO plutôt que d'autres modes.

Pour cela ils doivent certes accepter une légère perte de temps, mais au total la valeur socio-économique de cette perte est largement compensée par les gains. Celle-ci est évaluée à 6,7 millions d'heures par an soit 32 minutes pour un trajet de 280 km. Pour la comparer aux économies réalisées par les usagers, il faut la monétariser en utilisant une valeur du temps. Ici elle est supposée égale à 8 euros par heure : cette valeur tient compte du fait que les usagers des SLO sont caractérisés par une faible propension à payer pour économiser du temps. Au total la perte de temps peut donc être valorisée à 53 millions d'euros par an soit un gain net de 109 millions d'euros par an (Figure 32).

Par ailleurs les nouveaux déplacements induits par les SLO ont une valeur économique. En leur permettant de réaliser des déplacements qu'ils n'auraient pas pu faire autrement, les SLO permettent aux usagers d'accéder à des nouvelles opportunités. Il est possible de le valoriser en réalisant un *calcul de surplus*¹⁸. L'Autorité estime que les 1,8 millions de voyageurs supplémentaires génèrent un gain économique de l'ordre de 10 millions d'euros.

Pour finir les bénéfices de la libéralisation sont aussi environnementaux. Ainsi il est possible d'estimer que le développement du transport par autocar a permis d'économiser¹⁹ 15,3 milliers de tonnes de CO₂ par an, soit 400 000 trajets Paris-Lille en voiture. En effet le facteur d'émission de l'autocar²⁰, c'est-à-dire la quantité de CO₂ émises par voyageur.km, est plus bas que celui de la voiture et équivalent à celui du train TER (Tableau 3). Le report modal depuis l'automobile (voiture particulière et covoiturage) vers l'autocar génère donc une baisse des émissions de 51,77 milliers de tonnes de CO₂ par an. Le report modal en provenance d'un mode ferroviaire aboutit à l'inverse à une augmentation des émissions de 23,82 milliers de tonnes de CO₂ par an. Au total, hors déplacements induits, l'économie générée annuellement est donc de 28 milliers de tonnes de CO₂. Le bilan reste largement positif (15,3 milliers de tonnes économisés) lorsqu'on tient compte des émissions générées par le transport des voyageurs qui ne se seraient pas déplacés en l'absence d'autocar SLO (déplacements induits) (Figure 32).

¹⁷ Voir partie Méthodologie pour les calculs.

¹⁸ Dans un marché concurrentiel, le prix auquel s'achètent et se vendent les biens aura tendance à converger vers un prix d'équilibre. Les consommateurs qui seraient prêts à payer plus cher que ce prix bénéficient d'un avantage appelé le surplus des consommateurs.

¹⁹ Voir partie Méthodologie pour les calculs.

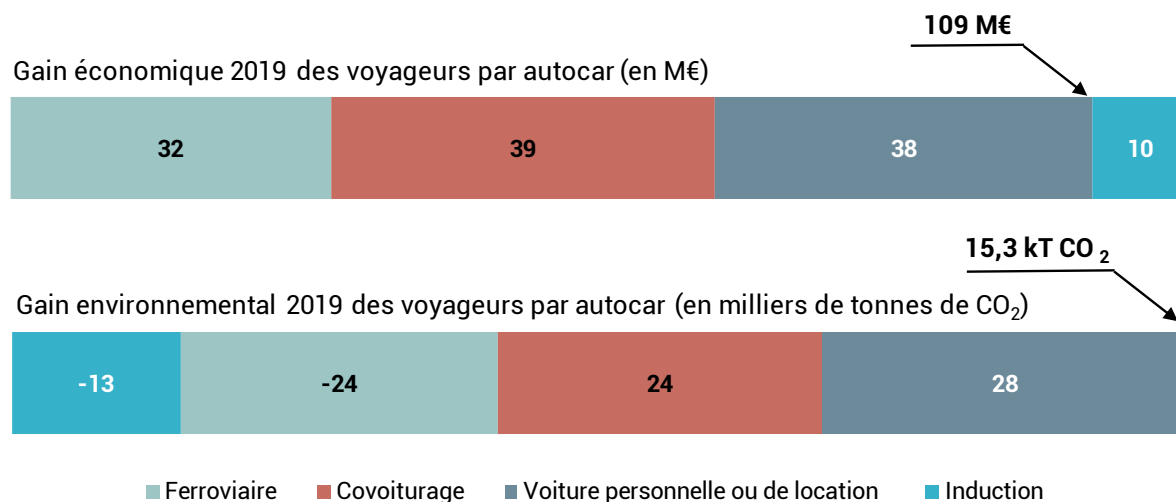
²⁰ Le facteur d'émissions de l'autocar s'établit à 25 gCO₂/(passager.km), Ademe (base Carbone), calculs HBEFA. Voir partie 1.4.5 du présent rapport.

Tableau 3 – Estimation des émissions de CO₂ (en g CO₂ eq/voyageur.km) du transport de voyageurs

Mode de transport	Nombre de voyageurs par véhicule	gCO ₂ eq/voyageur.km	Report modal vers autocar (enquête ART)	Économie de CO ₂ (milliers de tonnes/an)
Train TER	NA	24,8 ⁽¹⁾	8 %	- 0,05
Train TET	NA	5,3 ⁽¹⁾	12 %	- 7,07
Train TAGV	NA	1,7 ⁽¹⁾	25 %	- 16,70
Voiture	1,7 ²¹	95,8 ⁽²⁾	13 %	+ 27,50
Covoiturage	2,7	60,3 ⁽²⁾	24 %	+ 24,27
Autocar / induction	NA	25 ²⁰ ⁽³⁾	18 %	- 12,71

Sources : (1) Ademe (base Carbone), calculs SNCF (voir partie 1.4.5 du présent rapport),
 (2) Calcul ART à partir des chiffres des Comptes de transports 2019 (voir partie 1.4.5 du présent rapport) et Chiffres clés 2020, ASFA²¹,
 (3) Ademe (base Carbone), calculs HBEFA (voir partie 1.4.5 du présent rapport)

Figure 32 – Gains 2019 économiques et environnementaux de l'ouverture du marché du transport par autocar (en M€ et en milliers de tonnes de CO₂ économisés par les voyageurs)



Source : ART d'après Méthodologie (page 53)

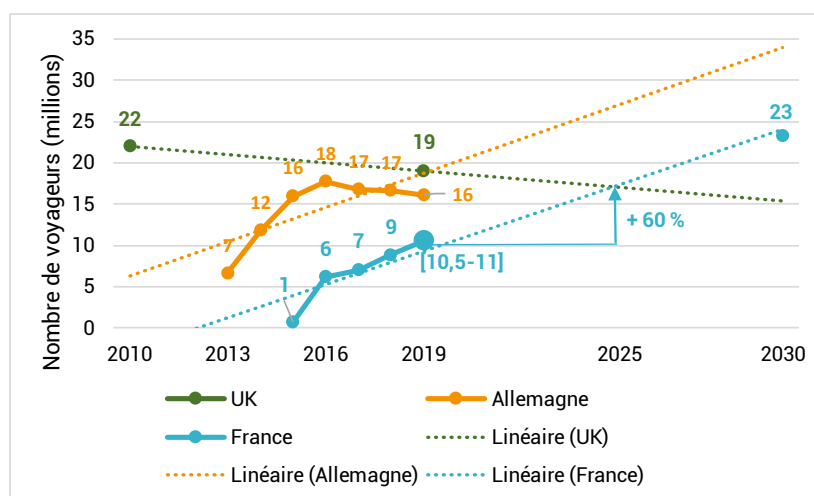
Depuis la libéralisation, l'impact économique des services librement organisés (SLO) sur les transports conventionnés a été limité : cet impact représente une baisse d'au plus 3 % des recettes des services conventionnés (33 millions d'euros²²), marquées par le poids prépondérant des contributions publiques (voir partie 1.7).

L'atteinte du plein potentiel de développement du secteur nécessitera de lever plusieurs verrous. Le nombre de voyageurs transportés a crû rapidement depuis la libéralisation, cependant le plein potentiel de croissance n'est pas encore atteint. Une comparaison avec l'Allemagne et le Royaume-Uni montre qu'une augmentation de 60 % serait envisageable. Comme le montre la Figure 33, en 2027, la fréquentation pourrait ainsi atteindre 15 à 17 millions de voyageurs, et serait ainsi une source de gains économiques supplémentaires pour les usagers et les territoires.

²¹ Taux d'occupation moyen 2019 des véhicules particuliers : 1,6 passagers en semaine et 2,0 le week-end.

²² En 2019, les recettes commerciales TER (hors RER et Transilien) s'élèvent à 1,1 Md€. Voir page 62 du Rapport annuel sur le marché français du transport ferroviaire en 2019, ART, janvier 2021.

Figure 33 – Évolution annuelle du nombre de voyageurs par autocar (en millions)



Sources : ART, Projections de la demande de transport sur le long terme, Ministère de la transition écologique, CGDD, 2016 (projection France 2030), Perspectives de développement des autocars, France stratégie, n°58, juillet 2017, Destatis (Allemagne), Long-term development of express coach services in Britain Peter White a,*, Derek Robbins, 2012 <https://www.gov.uk/government/collections/road-traffic-statistics> (UK)

Les acteurs interrogés donnent des estimations comparables, voire plus ambitieuses. Ils estiment que les effets de la crise sanitaire devraient s'estomper à moyen terme et envisagent que les prix resteront relativement modérés²³, disciplinés notamment par l'action combinée du marché qui demeure ouvert et contestable et de la concurrence inter-modale (voir partie 1.6.1).

L'atteinte du plein potentiel de développement du secteur nécessitera de lever plusieurs verrous. Tout d'abord, les retours convergent s'agissant du frein que constitue le faible niveau de qualité de service de certains aménagements de transport routier stratégiques. En effet, l'offre de services en gares est insuffisante (voir encadré) et celles-ci ne sont pas toujours bien articulées avec les transports collectifs urbains et interurbains. Pour capter le plein potentiel de croissance, l'offre de services en gares doit s'améliorer, notamment en termes de confort et d'information des voyageurs. En outre, le positionnement des gares routières devrait s'inscrire dans une vision inter-modale du transport et permettre l'articulation avec l'offre des autres modes de transport collectif urbains et interurbains.

La comparaison avec d'autres gares routières en Europe souligne le déficit qualitatif de l'offre française.

La gare routière de Bercy-Seine à Paris offre une qualité de service faible relativement à d'autres gares européennes d'importance équivalente.

Située à quelques centaines de mètres de la gare ferroviaire de Bercy et du réseau de transport en commun urbain (métro et bus), la principale gare routière de France n'atteint pas le niveau de connectivité de ses équivalents londonien ou madrilène. Les gare routière « Victoria Coach Station » de Londres et « Estacion Sud » de Madrid sont en effet situées à proximité immédiate du métro, et du réseau de bus urbain.

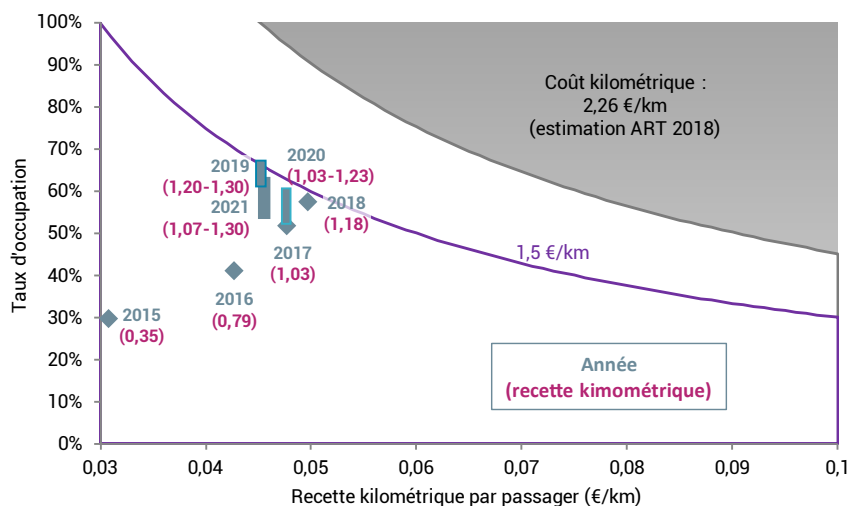
Elles offrent en outre aux voyageurs des services comparables à ceux offerts au sein des gares ferroviaires les plus importantes, voire d'un aéroport : outre les traditionnels guichets d'information et de vente, le voyageur y trouve de la restauration, des commerces, des consignes, des services de porteurs, des services de wifi gratuit, des services de location de voiture, des chariots à bagage, etc.

En gare routière de Bercy-Seine, les voyageurs ont accès à une salle d'attente et des toilettes. Un distributeur de boissons complète le dispositif.

²³ Ces estimations s'entendent toute chose égale par ailleurs et ne tiennent pas compte du contexte inflationniste actuel.

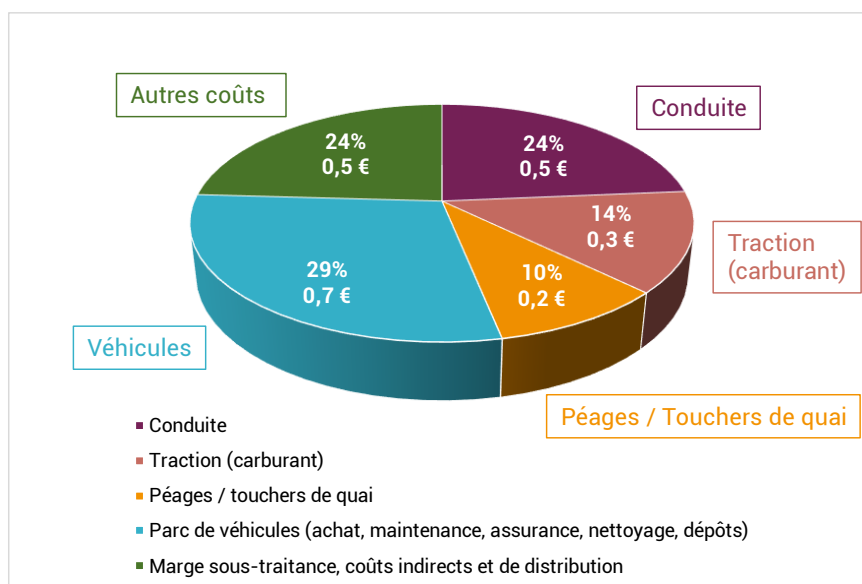
Ensuite, il ressort des entretiens que si l'équilibre financier semble avoir été atteint en 2019 selon les opérateurs, la rentabilité du secteur est encore incertaine sur les moyen et long termes, l'évolution du modèle d'affaires étant susceptible d'aider les acteurs à atteindre un modèle économique viable sur la durée. Le taux d'occupation et les recettes kilométriques sont aujourd'hui encore insuffisants pour que la recette moyenne par autocar.km atteigne le niveau des coûts kilométriques d'exploitation et de distribution estimés par l'Autorité en 2018 (Figure 34 et Figure 35), indiquant ainsi que le modèle actuel semble disposer de peu voire d'aucune marge financière.

Figure 34 – Recette kilométrique par autocar (€ HT) en fonction du taux d'occupation des autocars et de la recette kilométrique par passager



Source : ART, à partir de 2019, la recette kilométrique moyenne est donnée sous forme de fourchette pour préserver le secret des affaires

Figure 35 – Coût kilométrique par autocar (2,26 € HT)



Source : ART (Voir page 32 du Rapport annuel sur le marché du transport par autocar et sur les gares routières en France en 2018, ART (ARAFER), juillet 2019)

Si le modèle économique actuel ne laisse aux acteurs que peu de leviers d'amélioration de la recette passager, le taux d'occupation reste, quant à lui, un enjeu important pour les opérateurs.

Ceux-ci évoquent également les pistes d'une densification du réseau et du développement d'une offre multimodale. En effet, les voyageurs sont particulièrement intéressés par les services de transport « de point à point » qui incluent les trajets de rabattement (covoiturage, transport collectif urbain, etc.) vers les points de dépose ou de prise en charge des autocars SLO. L'élargissement de

l'offre à de nouveaux services ou encore la diversification des activités pourraient permettre au secteur de poursuivre son développement.

L'évolution du modèle économique pourrait inclure des services additionnels (bagage, snacking, etc.) ou une diversification du niveau de confort (service premium, autocars de nuit, etc.) qui généreraient une recette annexe susceptible d'augmenter de façon importante la recette transport, à l'instar des offres aériennes low cost.

L'observation et la régulation des gares routières sont les outils dont dispose l'Autorité pour accompagner le développement du secteur.

L'accompagnement du développement du marché repose notamment sur un approfondissement de l'observation des gares visant à identifier les infrastructures stratégiques pour les opérateurs (connexions inter-modales et offre de services). L'Autorité concentrera son action sur le contrôle du respect, par les exploitants de ces aménagements, des principes propres à garantir un accès non discriminatoire, objectif et transparent. Elle entend en outre se saisir de l'enjeu que constitue l'adéquation du niveau de qualité de service (capacité de l'aménagement, services aux voyageurs et aux transporteurs, inter-modalité, etc.) avec la fréquentation observée ou prévisionnelle.

1.6. La situation concurrentielle observée sur le marché retrouve le niveau constaté à l'apparition du duopole Flixbus/BlaBlaCar en 2019 avec près de 90 % des voyageurs qui disposent d'une offre de transport alternative

D'après la recherche économique, un marché en situation de duopole ne présente pas nécessairement un déficit de concurrence.

Une situation de duopole peut engendrer une moindre concurrence (duopole de Cournot²⁴), voire faciliter des ententes illicites, conduisant à une perte de surplus collectif et à une perte de surplus des consommateurs.

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

- tout d'abord, il peut s'agir de marchés dits contestables, c'est-à-dire où il n'existe pas de barrières à l'entrée significatives qui empêcheraient l'entrée de concurrents, notamment en cas de prix excessifs appliqués par les acteurs présents sur le marché. Dans une telle situation, une forte concentration du secteur ne conduit pas à l'extraction d'une rente d'oligopole par les entreprises en place au détriment des consommateurs, car l'existence d'une telle rente conduirait de nouveaux acteurs à entrer et à livrer une concurrence sur les prix contre les opérateurs en place – cette simple possibilité limitant dans les faits les abus de position dominante ou les ententes des opérateurs en place ;*
- plus généralement, le modèle de duopole de Bertrand²⁵ suggère que, sous certaines hypothèses, même un duopole peut s'approcher d'une situation concurrentielle. Ce modèle reste certes théorique mais l'observation montre que, même sur des marchés où n'opèrent qu'un nombre limité d'acteurs et qui présentent des barrières techniques et réglementaires importantes, on peut observer un niveau concurrentiel acceptable. C'est le cas notamment des marchés de la gestion de l'eau et de la téléphonie ;*
- pour finir, le marché du transport par autocar est en concurrence partielle avec d'autres modes de transports (voir l'enquête de l'Autorité Enquete-2017-mobilite-des-voyageurs-en-autocar-slo-arafer-1, page 8) et la présence d'une ou plusieurs alternatives modales joue un rôle important dans la formation des prix. L'exemple de l'Allemagne l'illustre bien : avec un unique opérateur national dans le secteur du transport routier de voyageurs, le niveau des prix proposés aux usagers reste bas.*

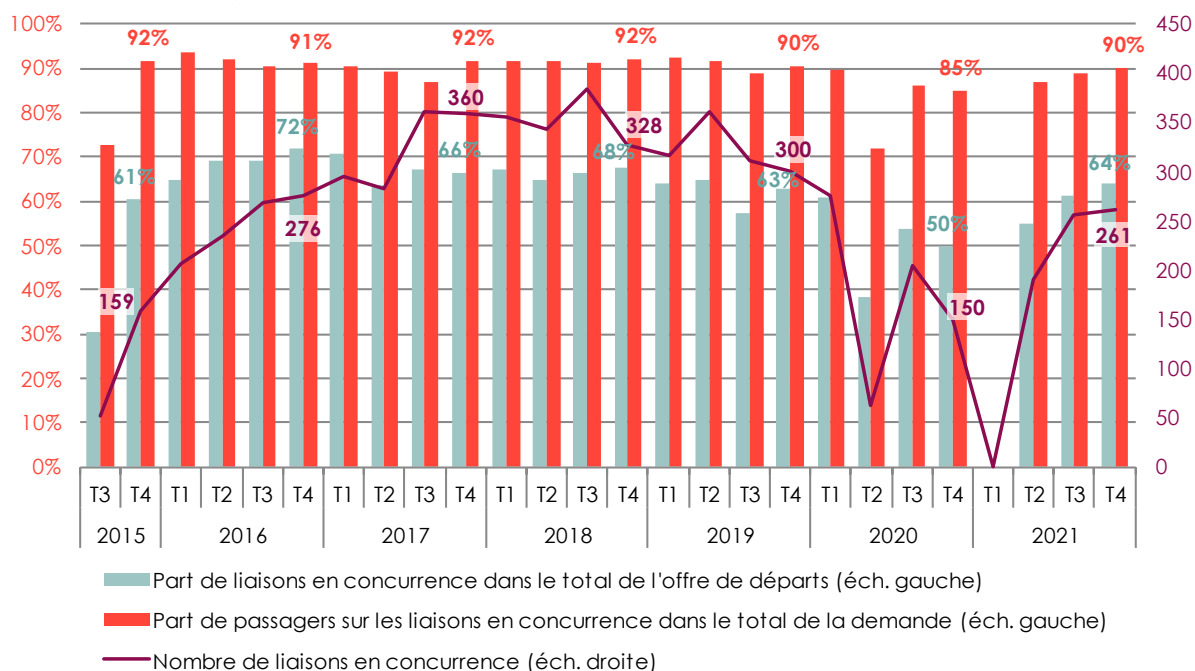
²⁴ Le duopole de Cournot est un modèle de concurrence dans lequel les entreprises sont en concurrence par rapport à leurs volumes de production. Elles décident de ces volumes indépendamment les unes des autres, et ce à un même instant.

²⁵ Le duopole de Bertrand est un modèle de concurrence dans lequel deux ou plusieurs entreprises produisent un bien homogène et se font concurrence sur les prix. En théorie, cette concurrence sur les prix, à condition que les biens soient des substituts parfaits, aboutit à ce que les entreprises vendent leurs biens au coût marginal et ne dégagent aucune rente.

1.6.1. Près de 90 % des passagers.km SLO disposent d'une offre intra-modale concurrente pour leurs trajets : la part des liaisons en concurrence intra-modale retrouve son niveau de fin 2019

Après quatre trimestres très perturbés par la crise sanitaire (du deuxième trimestre 2020 au premier trimestre 2021), la part des liaisons en concurrence entre deux opérateurs nationaux, tant pour l'offre que pour la demande, repart à la hausse tout au long de l'année 2021. Au dernier trimestre de 2021, celle-ci retrouve son niveau de fin 2019, et ce malgré un nombre de liaisons moins important. Les liaisons opérées par deux opérateurs à la fois représentent, à fin 2021, 64 % des départs et 90 % des passagers transportés.

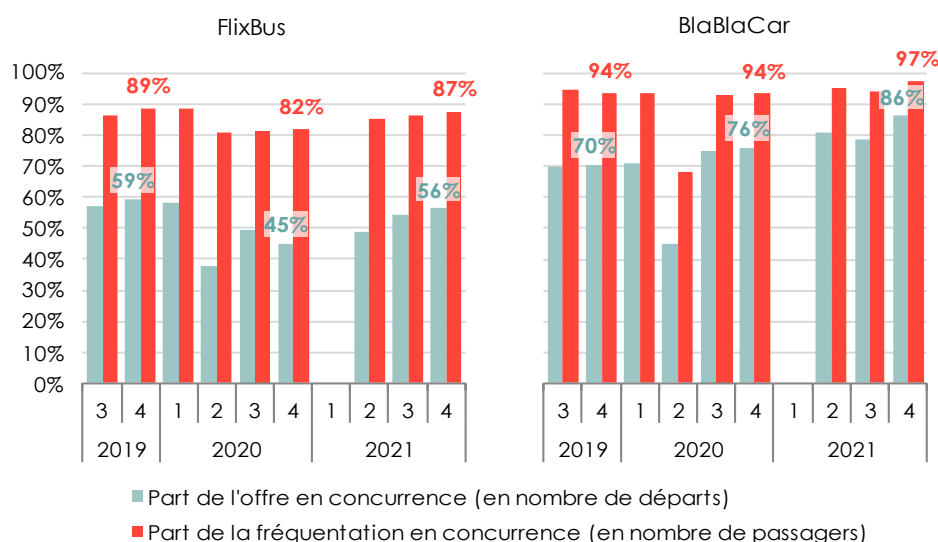
Figure 36 - Poids des liaisons en concurrence dans l'offre et la demande



Source : ART

Cette évolution comparative des liaisons concurrencées s'applique aussi pour FlixBus dont la part de l'offre et la fréquentation en concurrence ont, à fin 2021, regagné leur niveau antérieur à la crise (Figure 37). Quant à BlaBlaCar, il a vu la part de ces liaisons augmenter encore par rapport à 2019. La reprise partielle de l'opérateur en 2021 pourrait expliquer ce constat. Comme les années précédentes, la part des liaisons en concurrence est plus élevée chez BlaBlaCar que chez FlixBus.

Figure 37 - Poids des liaisons en concurrence dans l'offre et la demande de chaque opérateur



Source : ART

En 2021, les dix liaisons les plus fréquentées représentent jusqu'à 38 % des passagers transportés, poursuivant leur progression relative depuis 2017 (Figure 38).

Une stabilité est toutefois constatée en comparant la part de marché de ces dix liaisons sur tous les troisièmes trimestres depuis 2016 (autour de 34 %). Leur part dans l'offre reste, quant à elle, dans la moyenne des années précédentes.

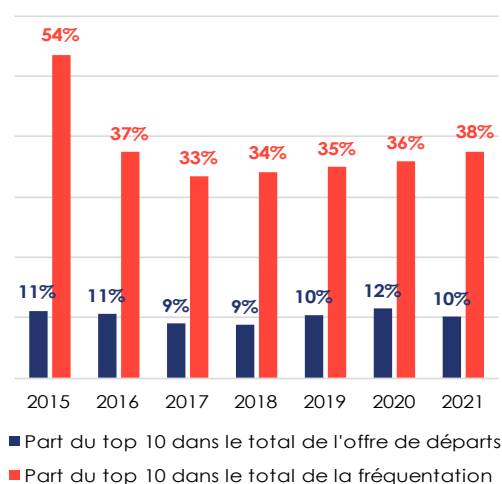
La composition²⁶ des dix liaisons les plus fréquentées en 2021 change peu par rapport à 2019 (Figure 38).

On note néanmoins la sortie du classement de la liaison entre l'Aéroport de Lyon Saint-Exupéry et Grenoble, après trois années consécutives dans le trio de tête. Avec la fréquentation aéroportuaire qui reste faible, la liaison a perdu 84 % des passagers en 2021 en comparaison avec 2019.

D'un autre côté, la liaison Lille–Paris maintient sa première place mais a enregistré la baisse la plus importante des liaisons du classement, à la fois en nombre de trajets et en fréquentation.

La reprise semble plus avancée pour les dix premières liaisons car celles-ci ont connu globalement une baisse de la fréquentation plus faible (entre 48 % et 56 % de moins qu'en 2019) que celle des autres liaisons SLO (entre 58 % et 61 %).

Figure 38 – Poids des dix liaisons les plus fréquentées dans l'offre et la demande



Source : ART

Tableau 4 – Les 10 liaisons les plus fréquentées en 2021 classées par le nombre de trajets quotidiens pour chaque tranche de fréquentation

Liaison	Distance moyenne (km)	Nombre de trajets quotidiens*			Fréquentation annuelle (milliers de passagers)	
		2021	2019	Evolution (2021/19)	2021	2019
Lille – Paris	225	33	89	-63 %	]250; 375]	]650; 800]
Paris – Rouen	134	34	46	-26 %	]175; 250]	]375; 500]
Lyon – Grenoble	109	34	46	-26 %	]175; 250]	]250; 375]
Lyon – Paris	464	29	53	-45 %	]100; 175]	]375; 500]
Marseille** – Nice	191	28	36	-21 %	]100; 175]	]250; 375]
Lyon – Clermont-Ferrand	169	26	34	-22 %	]100; 175]	]175; 250]
Paris – Reims	154	23	39	-41 %	]100; 175]	]175; 250]
Le Havre – Paris	204	22	24	-8 %	]100; 175]	]175; 250]
Caen – Paris	233	11	21	-46 %	]100; 175]	]250; 375]
Paris – Rennes	348	13	25	-49 %	]50; 100]	]175; 250]

* Compte tenu du nombre de jours d'exploitation effective en 2021, soit 340 jours

** y compris les liaisons vers/depuis Aix en Provence

Source : ART

²⁶ L'application de la nouvelle définition de fourchette de valeurs (à partir du bilan de premier semestre 2021) et de liaison (celle qui relie deux unités urbaines) entraîne plusieurs changements dans les classements de liaisons les plus fréquentées précédemment publiés.

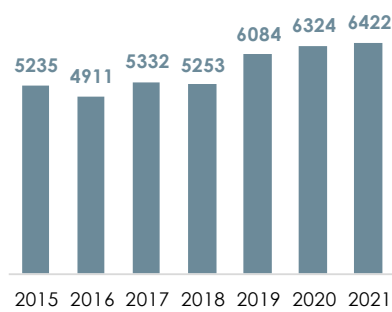
Le marché est légèrement plus concentré du fait de la reprise d'un seul opérateur au premier trimestre

L'indice de concentration de marché de Herfindahl-Hirschman (HHI)²⁷ augmente légèrement sur un an (de moins de 1 %), car seul FlixBus a repris son activité au premier trimestre alors que BlaBlaCar était encore à l'arrêt.

En revanche, sur le deuxième semestre, le HHI a baissé en 2021 de 4 % et 1 % par rapport à la même période de 2020 et 2019 respectivement.

Après la hausse significative de 8 % entre 2018 et 2019 due à l'apparition du duopole, le HHI a augmenté de 3 % entre 2019 et 2021, ce qui est largement imputable au contexte sanitaire.

Figure 39 –
Indice de la concentration du marché SLO

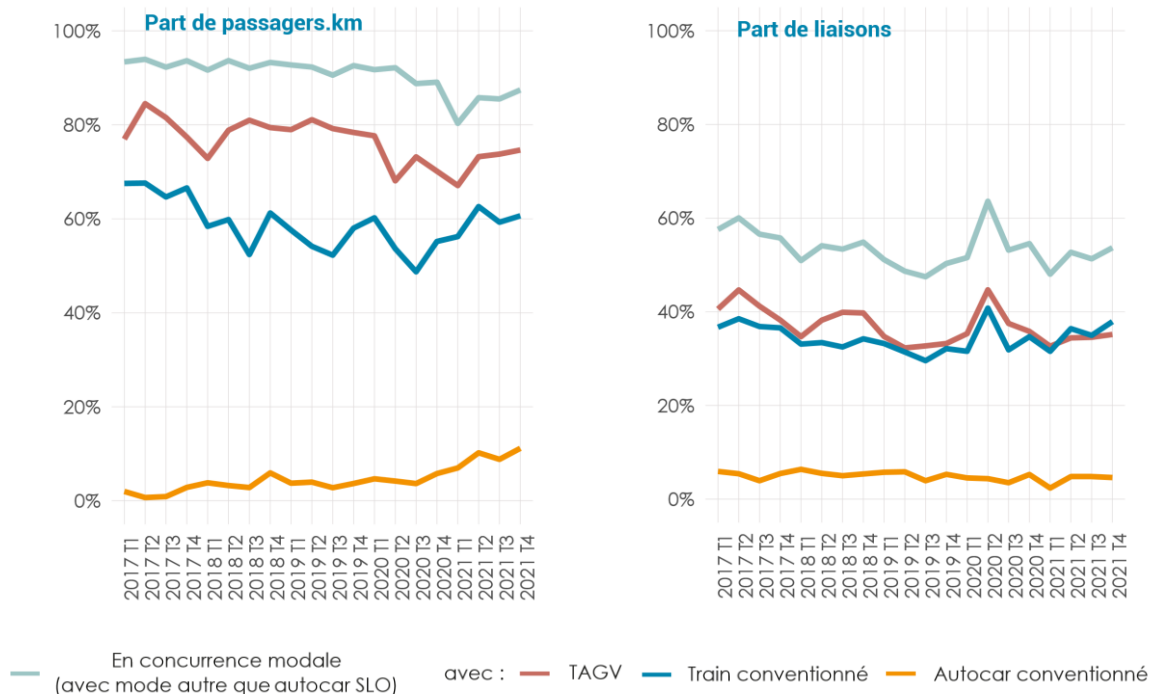


Source : ART

1.6.2. Il existe une offre inter-modale alternative pour près de 90% des passagers.km SLO, même si cela ne concerne que la moitié des liaisons.

Comme pour la concurrence intra-modale, la très grande majorité des passagers.km SLO disposent d'une offre ferroviaire alternative même si cela ne concerne qu'environ la moitié des liaisons commercialisées.

Figure 40 – Répartition des passagers.km et des liaisons en autocars SLO selon les alternatives modales disponibles

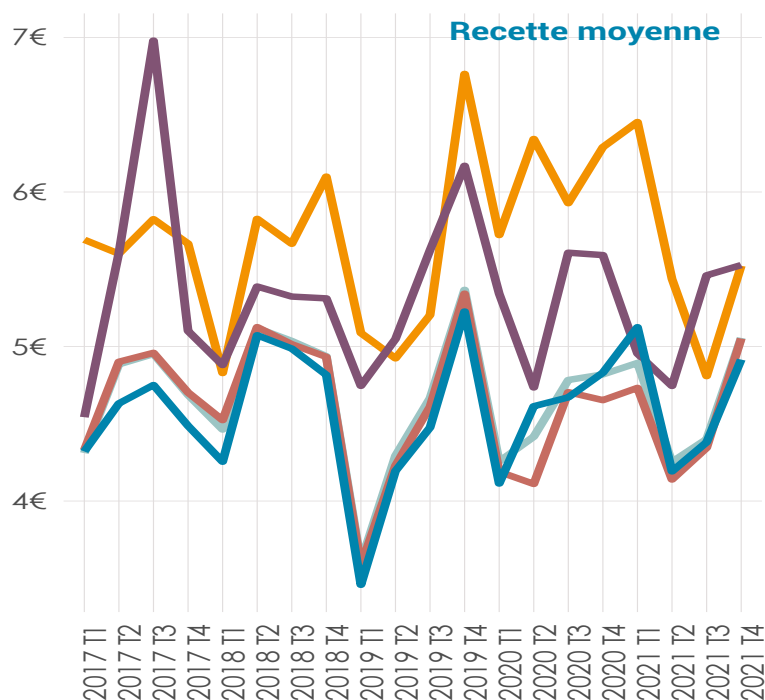


Source : ART

Notes de lecture : Les alternatives modales considérées sont celles disponibles entre l'unité urbaine d'origine et l'unité urbaine de destination. Plus de 80% des passagers.km autocars SLO sont réalisés sur des liaisons en concurrence avec un autre mode. Il existe une alternative autocar conventionné pour moins de 10% des passagers.km. Près d'une liaison sur deux est face à une alternative modale. 40 % des liaisons autocars SLO sont en concurrence avec une offre de train conventionné.

²⁷ L'indice de concentration de marché de Herfindahl-Hirschman (HHI) est calculé en se basant sur la fréquentation en passagers.km. Il s'agit ici de l'approche microscopique qui évalue la concentration du marché SLO à l'échelle de chaque liaison.

Figure 41 – Recette en euros HT par passager aux 100 km selon les alternatives modales disponibles



Source : ART

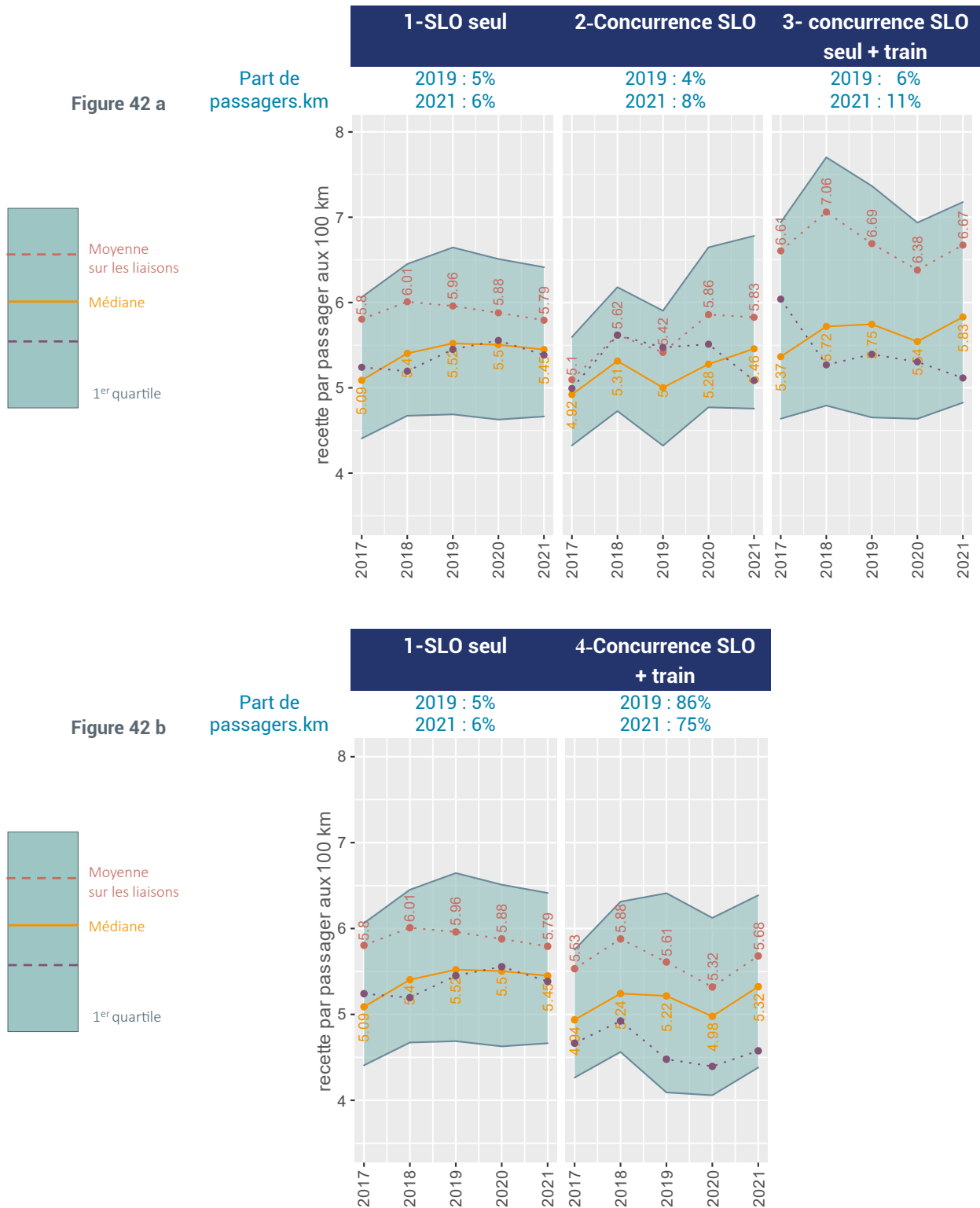
L'évolution de la recette moyenne par passager est directement affectée par les variations saisonnières qui s'observent sur l'ensemble des courbes. De même, les baisses de recette liées aux offres promotionnelles du début d'année 2019 ou à la crise sanitaire sont visibles quelle que soit la situation concurrentielle.

Au-delà de ces facteurs qui ont un impact majeur sur la formation des prix, on observe que les liaisons SLO en concurrence avec un train disposent d'une recette moyenne inférieure aux liaisons SLO sans concurrence. Cependant, les niveaux de recette demeurent proches quelle que soit l'alternative ferroviaire existante. Seules les liaisons en concurrence avec un autocar conventionné, montrent une recette moyenne par passager aux 100 kilomètres plus élevée. Cet écart de recette entre les SLO en concurrence avec les autocars conventionnés et les autres situations concurrentielle pouvant montrer que les autocars conventionnés n'entrent pas nécessairement en concurrence avec les autocars SLO.

1.6.3. Les prix des liaisons en concurrence intra et inter-modale sont inférieurs en moyenne à ceux des liaisons sans concurrence, et tout particulièrement pour les liaisons radiales

La concurrence intra et intermodale sur les liaisons SLO montre des prix moyens par liaison et par passager.km inférieurs à ceux des liaisons sans concurrence (Figure 42 b). Néanmoins, la variabilité des prix en fonction des différentes situations concurrentielles reste relativement homogène, indiquant que la concurrence n'est pas le seul facteur de formation des prix. D'autres paramètres, comme la distance, influent de façon importante sur les prix constatés (cf. Rapport annuel sur le marché du transport par autocar et sur les gares routières en France en 2019, ART, juillet 2020). On constate aussi que la situation concurrentielle face à un autre autocar SLO ou face à un train seul ne montre pas de tendance claire sur les prix par liaison ou par passager.km (Figure 42 a).

Figure 42 – Recette en euros par passager aux 100 km des services autocars SLO suivant la présence ou non d'une offre concurrente (autre SLO ou train)



Note de lecture :

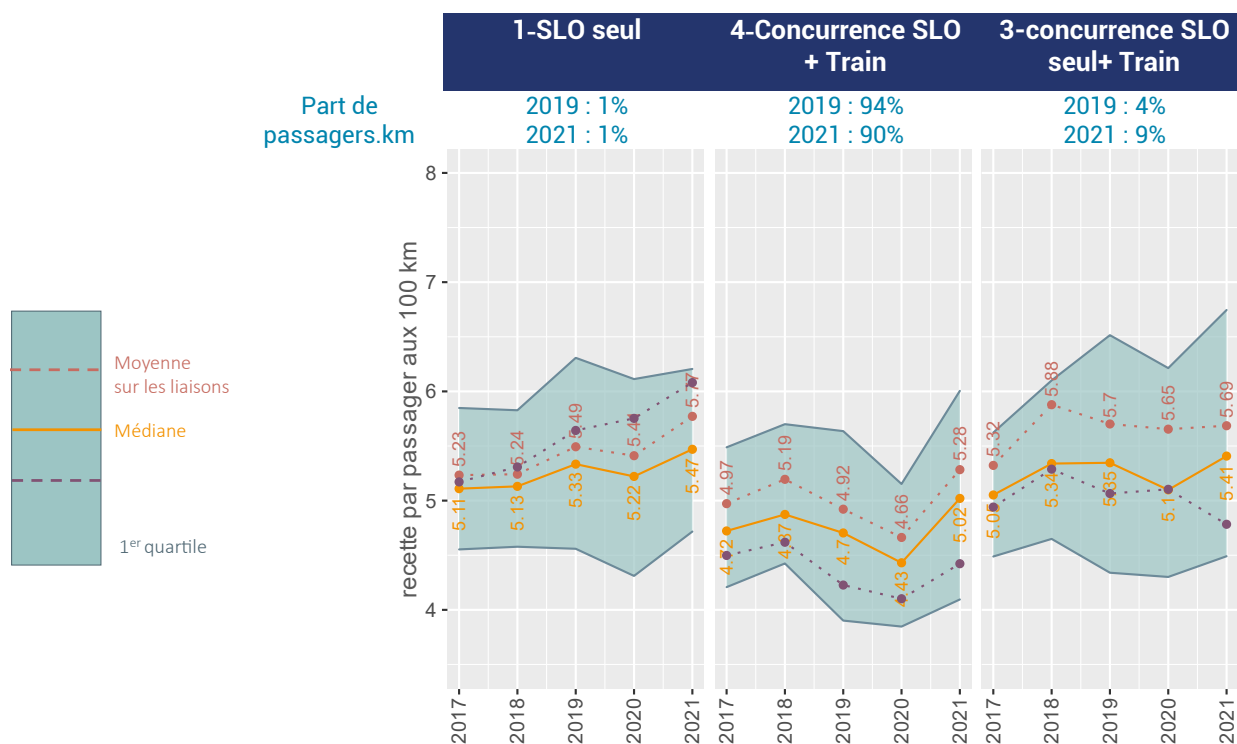
- les prix de 50% des liaisons sont compris entre le premier quartile et le 3^e quartile
- 50% des liaisons ont un prix inférieur au prix médian
- la moyenne sur les liaisons représente le prix moyen de toutes les liaisons de la situation concurrentielle présentée sans pondération de leur fréquentation,
- la moyenne par passager.km représente la moyenne pondérée par la fréquentation des liaisons concernée par la situation concurrentielle présentée.

Source : ART

Le lien entre concurrence et moyenne de prix apparaît plus important sur les liaisons radiales qui concentrent environ 50 % de la fréquentation sur la période considérée (2017-2021). Ainsi, la situation dans laquelle une concurrence est exercée à la fois par une autre offre SLO et par une offre ferroviaire laisse apparaître un différentiel important des moyennes et médianes de prix par rapport à la situation sans aucune concurrence (Figure 43). Ainsi en 2021, l'écart du prix moyen par passager aux 100 km et par liaison est de près de 50 centimes d'euros (5,28 euros pour une situation avec concurrence SLO et train pour 5,77 euros pour une situation sans concurrence), et il est de plus d'1,5 euros pour le prix moyen payé par tous les passagers par km.

En revanche, les prix constatés face à la seule concurrence ferroviaire ne montrent pas de tendance très claire même si les prix moyens par passagers.km sont également plus faibles que dans le cas d'une situation sans concurrence.

Figure 43 – Recette en euros par passager aux 100 km des services autocars SLO suivant la présence ou non d'une offre concurrente (autre SLO ou train) pour les liaisons radiales



Note : la concurrence avec un autre SLO (cas n°2) n'est pas représenté ici du fait de son faible poids statistique et la concurrence avec un autre SLO et un train (cas n°4) est place en deuxième cadran pour faciliter la comparaison avec une situation sans concurrence

Source : ART

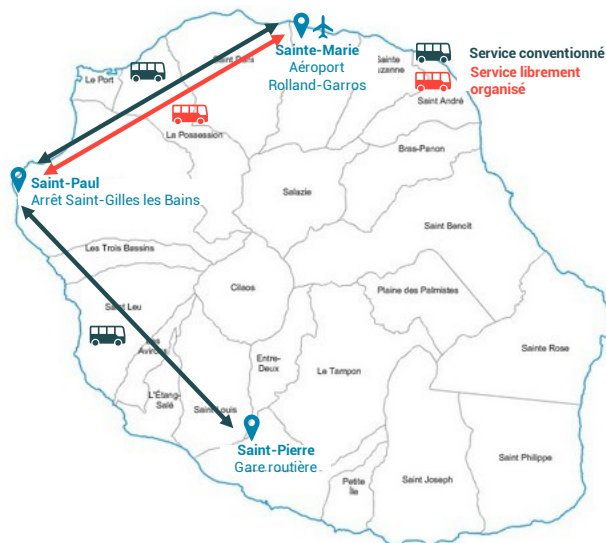
1.7. En 2021, l'Autorité a rendu un avis défavorable au projet de la région Réunion d'interdire un service librement organisé envisagé par la société Escapad'Kreol

Le 1^{er} juillet 2021, l'Autorité a émis un avis²⁸ défavorable au projet de la région Réunion d'interdire un service librement organisé de transport par autocar envisagé par la société Escapad'Kreol sur la liaison entre Sainte-Marie (aéroport Roland Garros) et Saint-Paul.

Le code des transports prévoit qu'une autorité organisatrice de transports (AOT) peut, sur avis conforme de l'Autorité, interdire ou limiter les services librement organisés sur des liaisons de 100 km ou moins susceptibles de porter une atteinte substantielle à l'équilibre économique du service public de transport qu'elle organise. Dans le cas d'espèce, la région Réunion opère un service conventionné (la ligne T) susceptible d'être en concurrence avec le service envisagé par la société Escapad'Kreol.

²⁸ Avis n° 2021-034 du 1^{er} juillet 2021 relatif au projet de décision de la région Réunion d'interdiction du service librement organisé déclaré par la société Escapad'Kreol sur la liaison entre Sainte-Marie et Saint-Paul.

Figure 44 – Carte des lignes du service conventionné organisé par la région Réunion et du service librement organisé envisagé par la société Escapad’Kreol



Source : ART

Appliquant la méthodologie définie dans ses lignes directrices²⁹, l'Autorité a estimé que la perte de recettes pour la région Réunion s'élèverait au plus à 2,9 % des concours publics de la ligne T. En conséquence, elle a considéré que l'objectif de complémentarité des services librement organisés avec les services conventionnés n'était pas remis en cause et a rendu un avis défavorable sur le projet d'interdiction de la région Réunion.

Les services conventionnés n'entrent dans le périmètre des missions de l'Autorité qu'au travers des tests d'équilibre économique qu'elle peut réaliser à la demande d'une autorité organisatrice cherchant à limiter ou interdire les services librement organisés sur des liaisons de 100 km ou moins. Dans ce cadre, l'Autorité analyse l'impact économique de cette concurrence potentielle sur les services publics, et rend un avis juridiquement contraignant. Depuis 2016, et en excluant les non-lieux, l'Autorité a rendu 122 avis pour 73 liaisons uniques :

- 34 avis, soit 25 % du total, ont été favorables au projet de l'autorité organisatrice, aboutissant soit à l'interdiction des services concernés (19 avis concernant 5 liaisons uniques) soit à une autorisation partielle (15 avis concernant 7 liaisons uniques) ;
- 87 avis ont autorisé le SLO concerné (67 liaisons uniques).

Depuis la libéralisation, l'impact économique des services librement organisés (SLO) sur les transports conventionnés a été limité : cet impact représente de l'ordre de 3 % des recettes des services conventionnés, marquées par le poids prépondérant des contributions publiques.

Dans ses avis, l'Autorité apprécie l'impact de l'ouverture d'un SLO au travers des pertes de recettes engendrées par le potentiel report des usagers des services conventionnés vers le SLO. Le périmètre considéré est généralement la ligne du service conventionné concernée. Lors de ses avis, en retenant les hypothèses à même de maximiser le report d'usagers, elle a estimé que la perte de recettes moyenne s'élève au maximum à 0,4 million d'euros par an et par liaison, pour les SLO autorisés.

Au total l'impact économique pour les services conventionnés serait ainsi d'au plus 30 millions d'euros par an, à comparer à un milliard d'euros de recettes, contributions publiques incluses, sur un périmètre comparable (c'est-à-dire en ne considérant que les services conventionnés impactés). Le développement des services librement organisés représente donc une baisse de l'ordre de 3 % des recettes des services conventionnés.

²⁹ Décision n° 2017-046 du 24 mai 2017 portant adoption des lignes directrices relatives à la déclaration des services routiers sur les liaisons régulières interurbaines par autocar inférieures ou égales à 100 kilomètres et à l'instruction des demandes d'interdiction ou de limitation formées par les autorités organisatrices de transport.

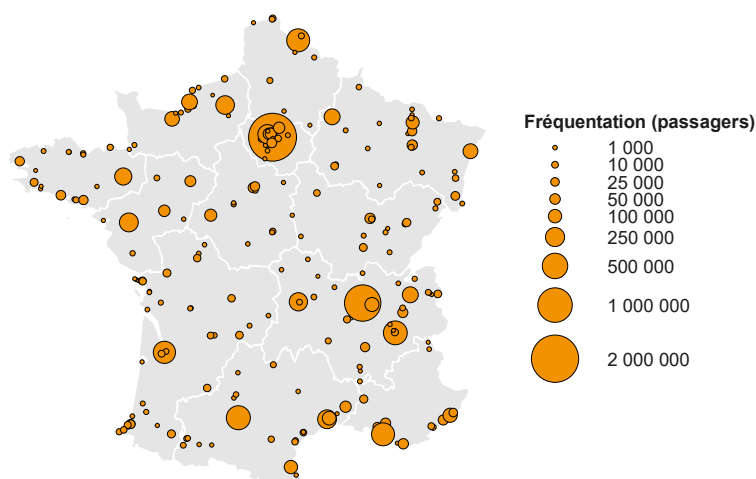
2. GARES ROUTIÈRES : L'AUTORITÉ MET EN ŒUVRE UNE RÉGULATION ORIENTÉE VERS LES AMÉNAGEMENTS DE PLUS GRAND INTÉRÊT POUR LES SLO, AU SERVICE D'UN MEILLEUR FONCTIONNEMENT DU MARCHÉ DU TRANSPORT PAR AUTOCAR

L'Autorité exerce une mission de régulation des aménagements de transport routier³⁰, veillant à l'exercice d'une concurrence effective au bénéfice des usagers des services de transport, notamment en tenant un registre public des gares routières et autres aménagements de transport routier et en contrôlant leurs règles d'accès. Le cas échéant, elle règle les différends dont elle est saisie.

2.1. En 2021, les SLO ont desservi 230 aménagements de transport routier. Les gares routières concentrent une grande partie (68 %) de la fréquentation

Entre 9,4 et 10,8 millions de voyageurs ont été déposés ou pris en charge dans l'un des aménagements de transport routier français, dont plus de 2 millions à la gare routière de Paris-Bercy qui reste l'aménagement le plus fréquenté (Figure 45).

Figure 45 – Fréquentation des aménagements de transport routier (passagers)

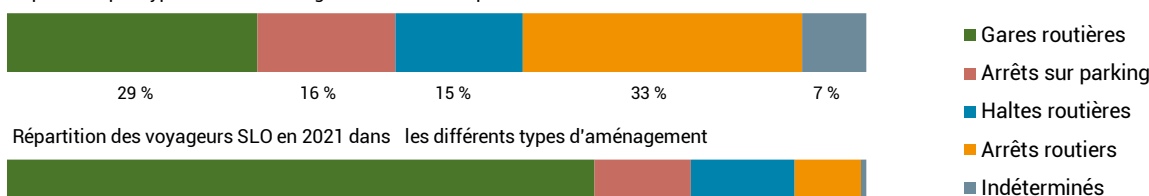


Source : ART

68 % des voyageurs SLO ont été pris en charge ou déposés dans les 67 (29 %) aménagements équipés d'un bâtiment voyageurs (gares routières) (Figure 46).

Figure 46 – Répartition des voyageurs SLO dans les différents types d'aménagements

Répartition par type des 230 aménagements desservis par des SLO en 2021



Répartition des voyageurs SLO en 2021 dans les différents types d'aménagement



Source : ART

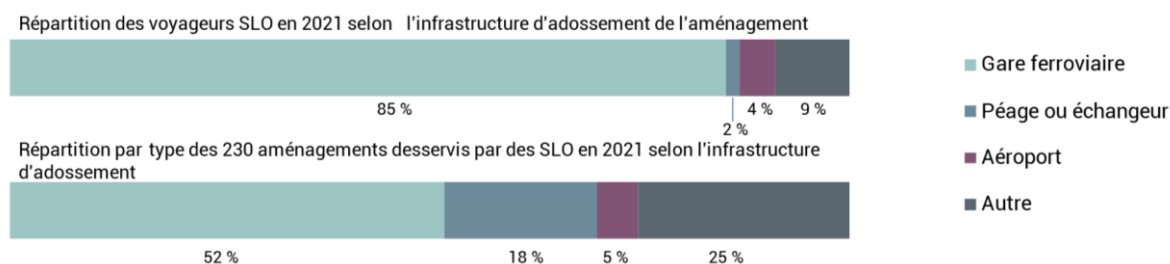
³⁰ Les aménagements de transport routier peuvent être des gares routières, s'ils disposent d'un bâtiment voyageurs, des arrêts routiers, s'ils sont situés sur la chaussée ou sa bordure, des arrêts sur parking, s'ils sont situés sur des parcs de stationnement, ou encore des haltes routières.

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

La majorité des aménagements se situe aux abords des gares ferroviaires. En effet, ils représentent 52 % des aménagements desservis en 2021 pour 85 % du total des voyageurs (Figure 47 et Figure 48). Cette répartition des aménagements et des voyageurs montre le besoin d'assurer la connexion entre les modes routiers et ferrés et traduit un potentiel de marché important.

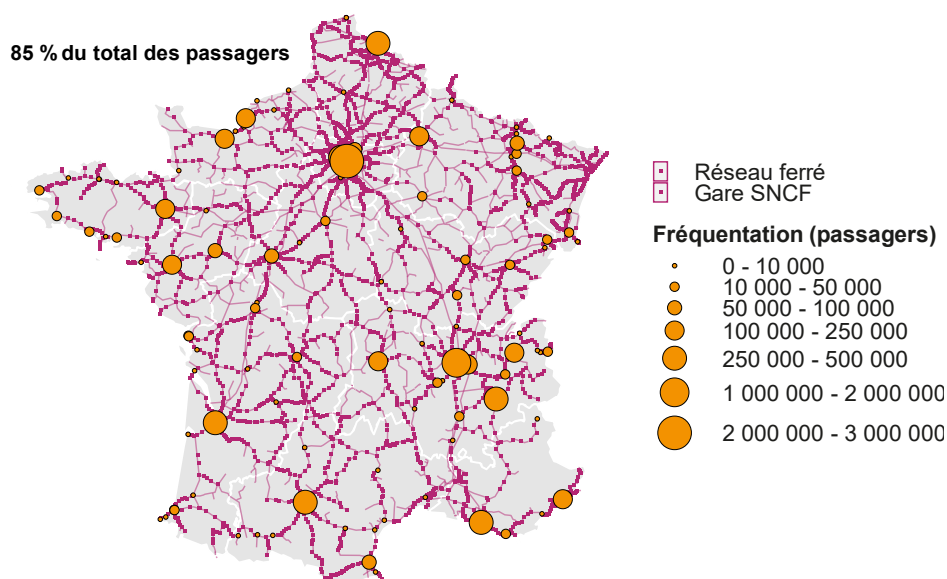
Enfin, 18 % des aménagements sont situés à proximité des gares de péage ou des échangeurs mais concentrent un peu moins de 2 % du total des voyageurs SLO (Figure 50).

Figure 47 – Répartition selon l'infrastructure d'adossment



Source : ART

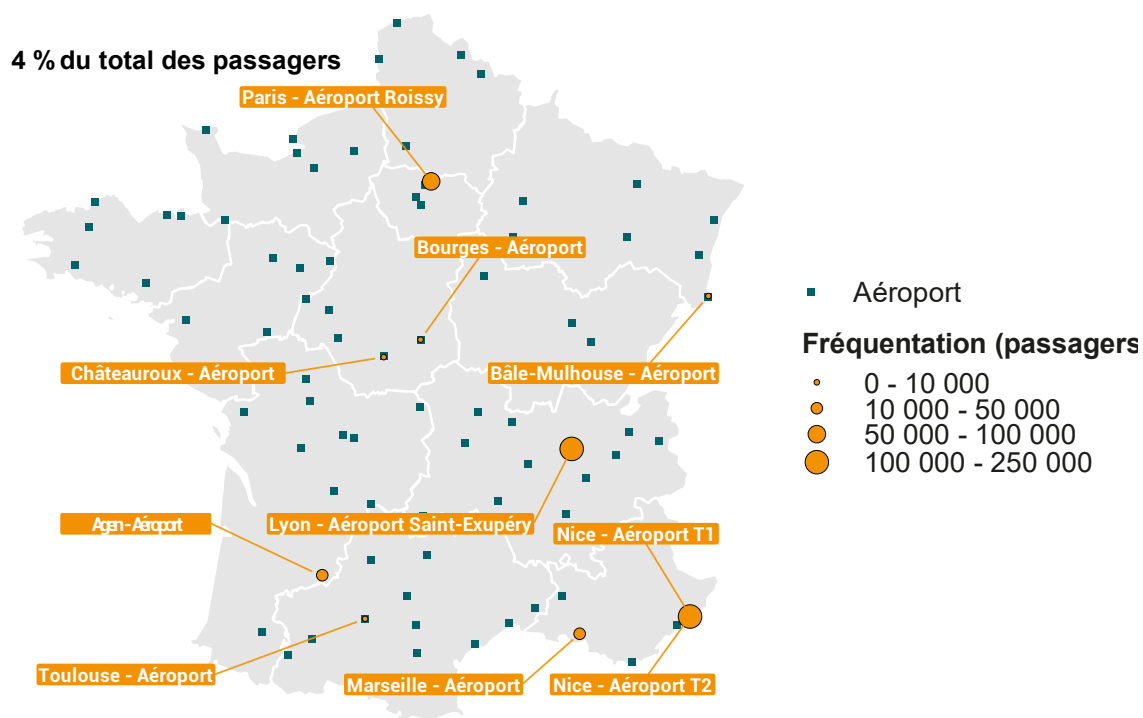
Figure 48 – Répartition géographique des voyageurs SLO 2021 dans les aménagements situés à proximité immédiate (moins de 1 000 mètres) d'une gare ferroviaire (nombre de voyageurs déposés ou pris en charge dans l'aménagement)



Source : ART

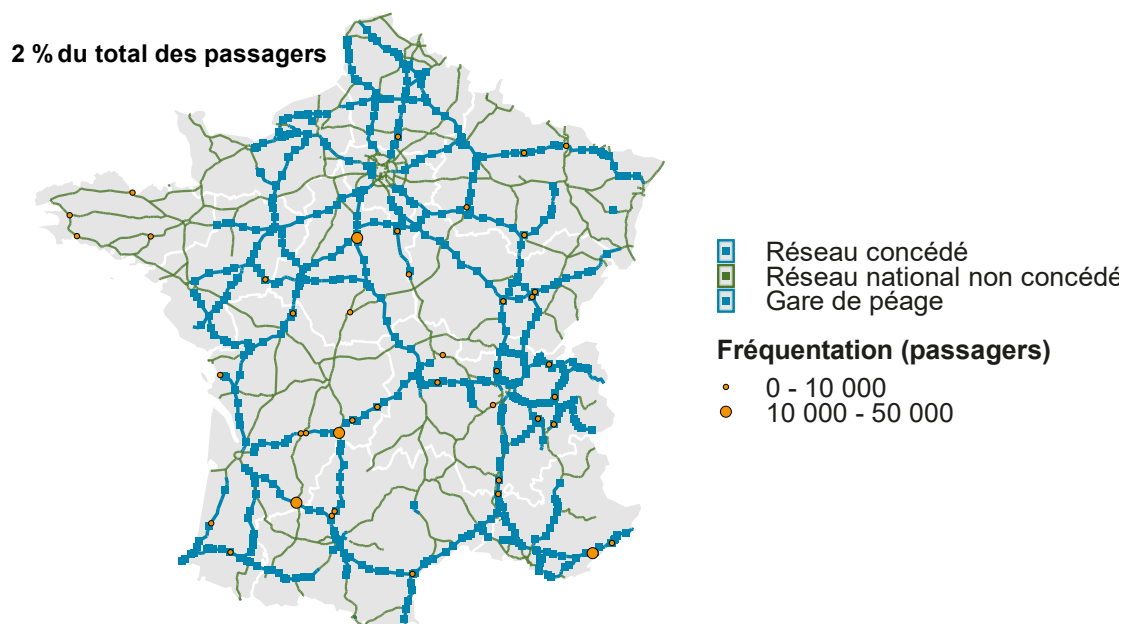
Près de 5 % des aménagements sont adossés à des aéroports et concernent un peu plus de 4 % des voyageurs SLO (Figure 49). Si ce chiffre peut paraître faible par rapport aux aménagements adossés à des gares ferroviaires, ces aménagements concentrent habituellement (hors crise sanitaire) une grande partie des passagers sur les liaisons de 100 km ou moins (au moins 67 % en 2019, voir partie 1.2).

Figure 49 – Répartition géographique des voyageurs SLO 2021 dans les aménagements situés à proximité immédiate (moins de 1 500 mètres) d'un aéroport (nombre de voyageurs déposés ou pris en charge dans l'aménagement)



Source : ART

Figure 50 – Répartition géographique des voyageurs SLO 2021 dans les aménagements situés à proximité immédiate (moins de 500 mètres) d'une gare de péage ou d'un échangeur (nombre de voyageurs déposés ou pris en charge dans l'aménagement)



Source : ART

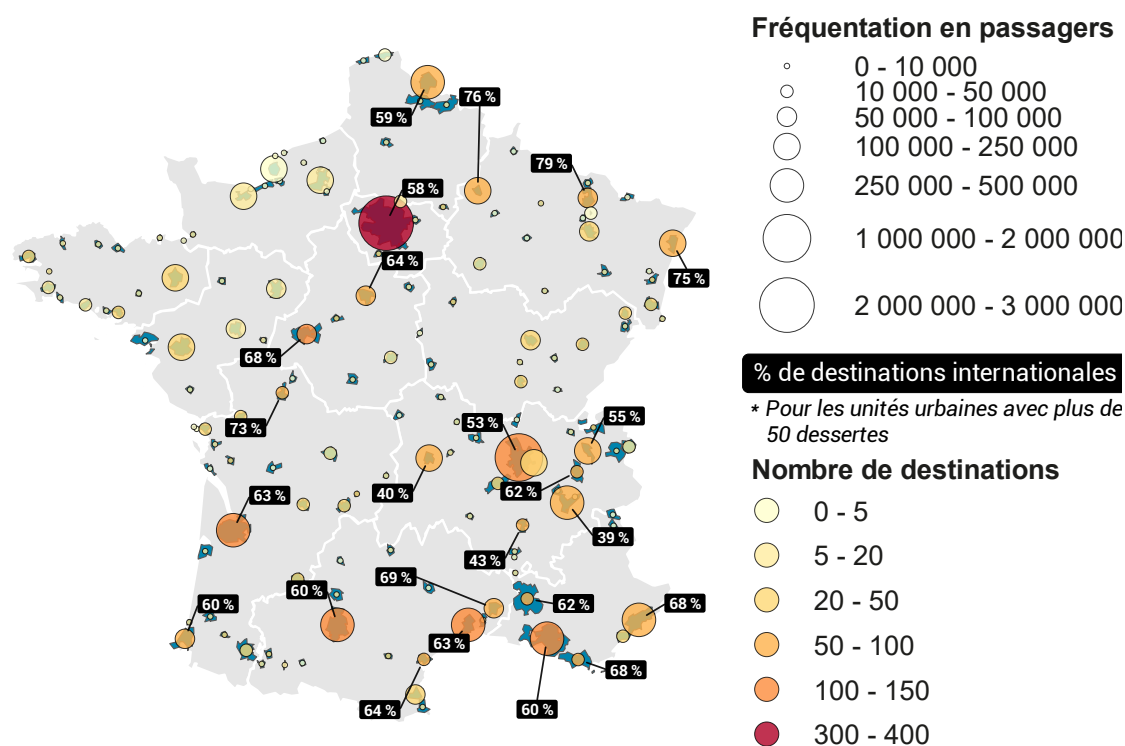
2.1.2. En 2021, l'unité urbaine de Paris reste le principal nœud du réseau des gares routières : elle concentre la plus grande fréquentation et le plus grand nombre de destinations

Avec une fréquentation comprise entre 2 et 3 millions de voyageurs en 2021 et 301 destinations (c'est-à-dire des unités urbaines accessibles sans correspondance), dont 175 à l'international, l'unité urbaine de Paris reste le principal point de desserte français en 2021.

En termes de fréquentation, les unités urbaines de Lyon et Marseille-Aix-en-Provence sont les 2^{ème} et 3^{ème} plus fréquentées. En revanche pour ce qui est des destinations, ce sont les unités urbaines de Lyon et de Bordeaux qui se retrouvent en tête des résultats, après l'unité urbaine de Paris (Figure 51).

Par ailleurs, l'unité urbaine de Tours, si elle ne compte qu'une fréquentation comprise entre 50 000 et 100 000 voyageurs en 2021, concentre 111 destinations dont 75 internationales ce qui en fait le 4^{ème} nœud du réseau en termes de nombre de destinations, derrière les unités urbaines de Paris, Lyon et Bordeaux.

Figure 51 – Carte des unités urbaines desservies en 2021 (Fréquentation et nombre de destinations)

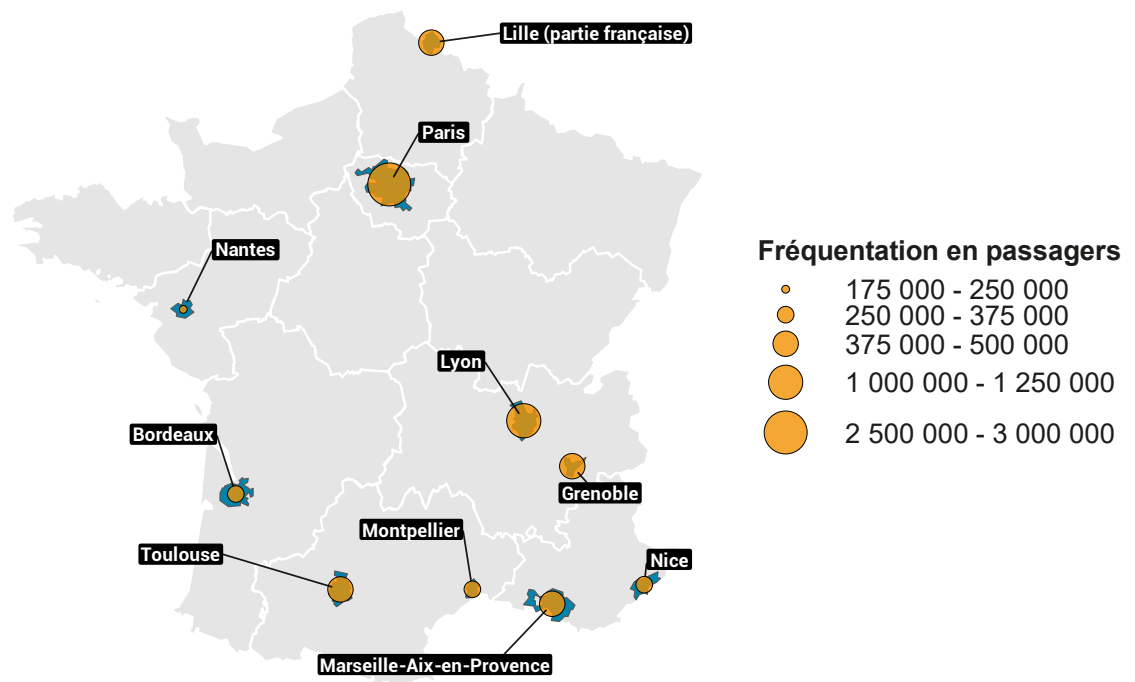


Source : ART

Parmi les 10 unités urbaines dont les aménagements sont les plus fréquentés en 2021, 8 font également partie des 10 unités urbaines les plus peuplées.

La fréquentation est comprise entre 175 000 et 3 000 000 de passagers, avec une unité urbaine de Paris qui se détache largement du reste : le nombre de voyageurs ayant transité par cette unité urbaine est en effet plus de 2 fois supérieur à celui de la 2^{ème} unité urbaine la plus fréquentée à savoir celle de Lyon, elle-même 2 fois plus fréquentée que l'unité urbaine de Marseille-Aix-en-Provence (Figure 52).

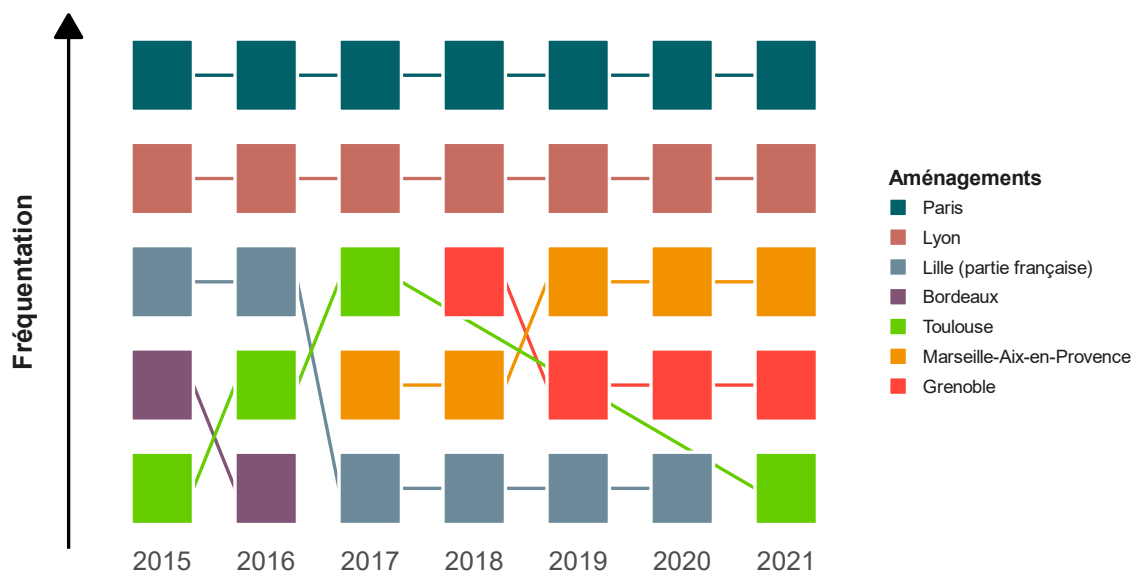
Figure 52 – Carte des 10 unités urbaines dont les aménagements sont les plus fréquentés en 2021



Source : ART

Concernant l'évolution des unités urbaines les plus fréquentées, Paris et Lyon occupent respectivement la première et la seconde place depuis 2015 année d'ouverture du marché. Depuis 2019, l'unité urbaine de Marseille-Aix-en-Provence est devenue la 3^{ème} plus fréquentée surpassant l'unité urbaine de Grenoble (Figure 53).

Figure 53 – Evolution des 5 unités urbaines les plus fréquentées



Source : ART

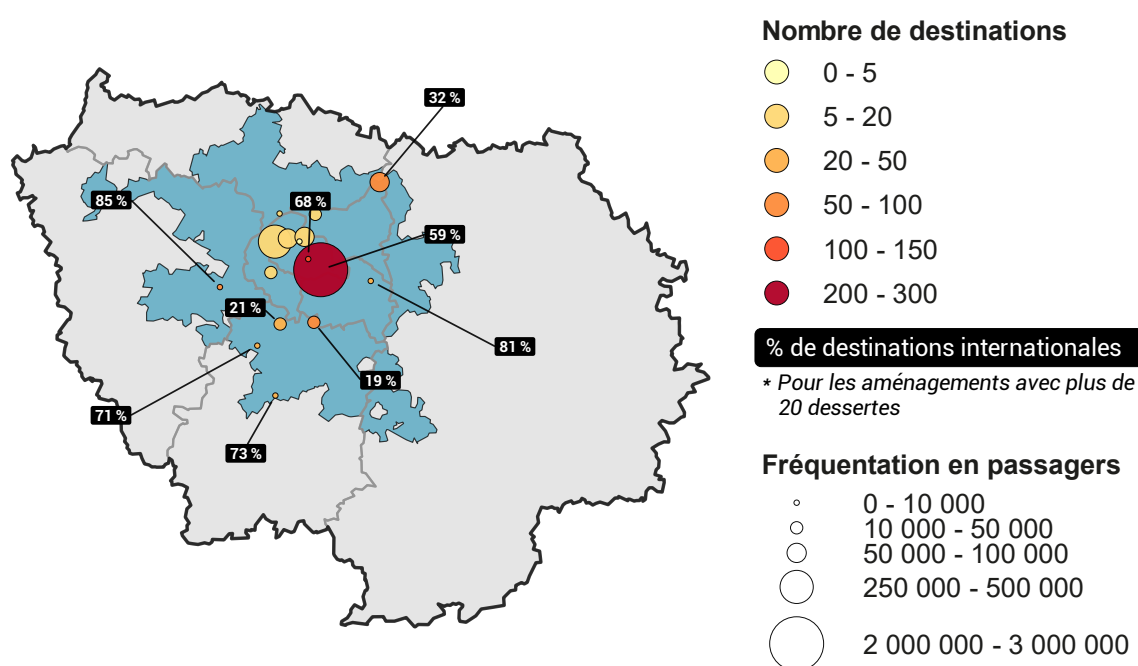
La gare de Paris-Bercy est le principal aménagement de l'unité urbaine de Paris

Elle représente près de 80 % de la fréquentation, comprise entre 2 000 000 et 2 500 000 de voyageurs en 2021, et 99 % des destinations possibles depuis l'unité urbaine, soit 299 destinations dont 175 à l'international.

À titre de comparaison, le second aménagement le plus fréquenté, la gare routière de Paris-La Défense, est 8 fois moins fréquentée et ne propose que 15 destinations. Le nombre de voyageurs ayant transité par chacun des 3 aménagements suivants, le Pont de Levallois, l'aéroport de Roissy et la Porte de Saint-Ouen, est quant à lui compris entre 50 000 et 100 000 voyageurs, loin derrière les deux premiers.

L'arrêt situé à Paris-Tolbiac offre 131 destinations dont 89 à l'international ce qui en fait le 2^{ème} aménagement en termes de destinations, après la gare de Paris-Bercy (Figure 54).

Figure 54 – Carte des aménagements de transport routier desservis en 2021 dans l'unité urbaine de Paris (Fréquentation et nombre de destinations)



Source : ART

2.1.3. En 2021, le tarif moyen d'accès aux aménagements payants est de 5,81 € HT le toucher de quai

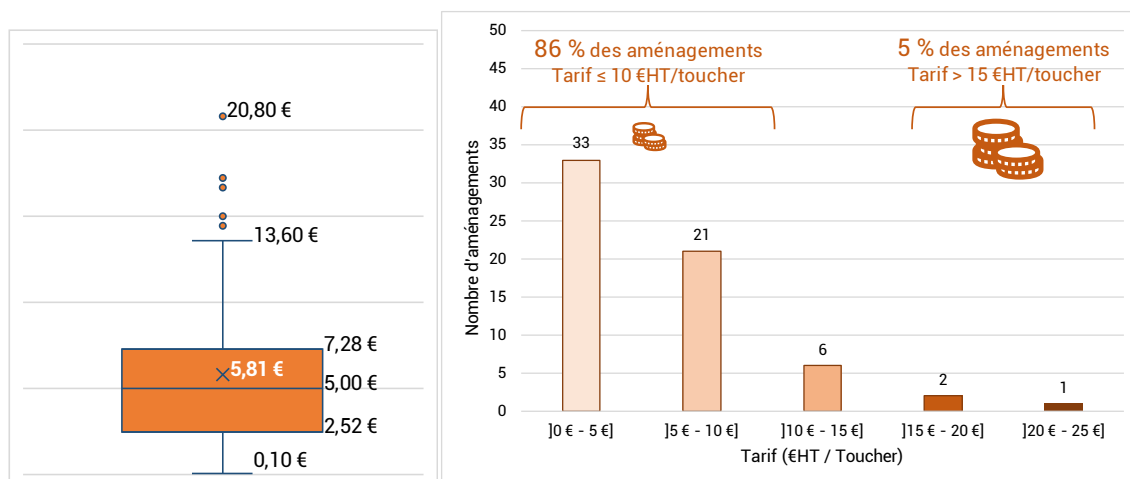
Si 70 % des aménagements desservis par les SLO sont accessibles gratuitement, en 2021, les opérateurs nationaux FlixBus et BlaBlaCar ont desservi 68 aménagements payants.

Quatre aménagements sont accessibles pour moins d'1 € HT le toucher de quai (Colmar, Moulins, Forbach et Narbonne).

Quatre autres pour plus de 15 € HT le toucher de quai (Montpellier-Sabines, Paris-Clichy-Batignolles, Paris-la-Défense et Montpellier-Méliès).

86 % des aménagements dont l'accès est payant pratiquent un tarif de 10 € HT ou moins (Figure 55).

Figure 55 – Distribution des tarifs (€ HT / toucher)

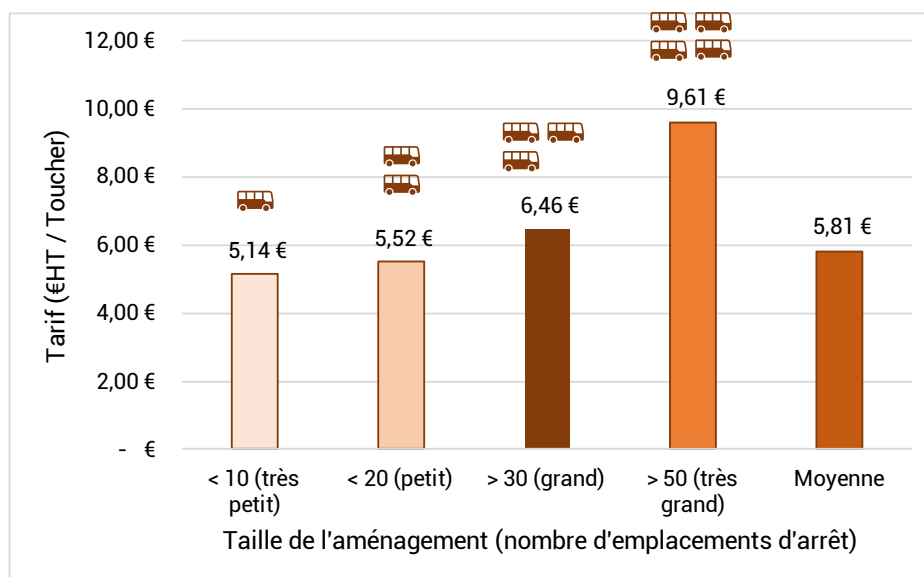


Source : ART

Les informations fournies par FlixBus et BlaBlaCar ont permis de confirmer les analyses menées par l'Autorité en 2019³¹. En particulier, les principaux facteurs explicatifs des tarifs d'accès aux aménagements de transport routier sont :

- la taille, mesurée en nombre d'emplacements d'arrêt (Figure 56) ;
- la présence d'une salle d'attente ou de toilettes voyageurs (Figure 57).

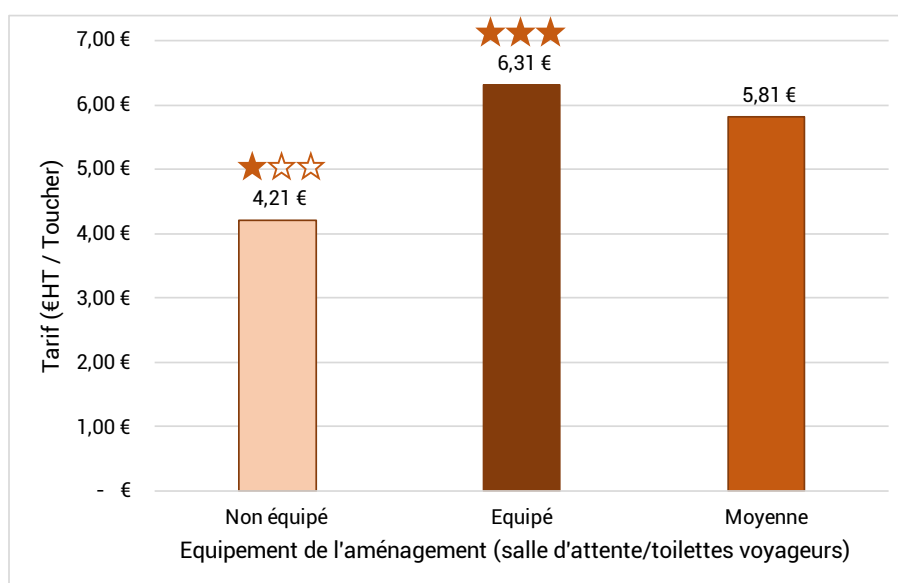
Figure 56 – Tarif moyen des aménagements en fonction de leur taille (nombre d'emplacements d'arrêt) (€ HT / toucher)



Source : ART

³¹ Voir page 51 et suivantes du Rapport annuel sur le marché du transport par autocar et sur les gares routières en France en 2019, ART, juillet 2020

Figure 57 – Tarif moyen des aménagements en fonction du niveau d'équipement (salle d'attente ou toilettes voyageurs) (€ HT / toucher)



Source : ART

2.2. Le registre des aménagements tenu par l'Autorité atteint en 2021 un haut niveau de représentativité (93 % des voyages effectués)

En 2021, dans un contexte de crise sanitaire qui a frappé durement le marché du transport par autocar librement organisé, l'Autorité a initié la mise en œuvre d'une démarche proactive et partenariale « animer pour mieux réguler » à destination des exploitants de gares routières.

Afin de concourir à l'exercice d'une concurrence effective sur le marché du transport régulier interurbain de voyageurs par autocar au bénéfice des usagers des services de transport, l'Autorité tient, depuis 2016, un registre public des gares routières et autres aménagements de transport routier qui informe les transporteurs, des infrastructures de transport routier qu'ils peuvent desservir. Au 31 décembre 2021, le registre recensait 322 aménagements de transport routier. La stratégie adoptée par l'Autorité en 2020³², visant à obtenir l'inscription des aménagements d'intérêt supérieur pour les SLO, permet au registre d'atteindre un niveau très satisfaisant de représentativité : ainsi, en 2021, 93 % des voyageurs SLO ont transité par un aménagement inscrit au registre.

L'Autorité est chargée de contrôler la conformité des règles d'accès aux aménagements de transport routier avec les principes de transparence, d'objectivité et de non-discrimination. Afin de maximiser l'impact de sa régulation, l'Autorité a décidé de contrôler en priorité les règles d'accès les plus susceptibles de porter atteinte à ces principes.

2.2.1. En 2021, l'Autorité a initié la mise en œuvre d'une démarche proactive et partenariale « animer pour mieux réguler » à destination des exploitants de gares routières

En 2021, dans un contexte de crise sanitaire qui a frappé durement le marché du transport par autocar librement organisé, l'Autorité a publié un guide pour accompagner les exploitants d'aménagements de transport routier dans la bonne mise en œuvre des décisions de l'Autorité les concernant et, dans une démarche partenariale avec les acteurs, organisé un webinaire pour favoriser le partage d'expérience.

En vue d'informer et de réguler, l'Autorité a publié en juin 2021 le Guide de l'exploitant d'un aménagement de transport routier. Ce document pédagogique explique le rôle du régulateur dans le secteur des gares routières, ses principales décisions concernant ces infrastructures ainsi que le

³² Voir page 51 du Rapport annuel sur le marché du transport par autocar et sur les gares routières en France en 2020, ART, juin 2021

cadre juridique posé par le code des transports. Accessible sur la page internet de l'Autorité dédiée à la régulation des gares routières³³, il est largement diffusé auprès des exploitants.

Un webinaire a été organisé en vue de recueillir l'ensemble des points de vue et expertises des parties prenantes.

Le 10 décembre 2021, l'Autorité a organisé les premières *Rencontres gares routières* sous la forme d'un webinaire. Cet événement visait à :

- favoriser l'échange entre les acteurs des gares routières afin de partager leurs difficultés mais aussi leurs bonnes pratiques en matière d'exploitation ;
- préciser les attentes de l'Autorité en termes de régulation ;
- dégager des pistes de réflexion afin d'objectiver le débat public sur les gares routières et leur accès aux services librement organisés.

Les *Rencontres* ont rassemblé plus de 100 personnes, notamment des exploitants des gares routières, des autocaristes, des membres d'organisations professionnelles ou d'usagers et des journalistes.

Les interventions, conduites par 12 professionnels issus d'horizons variés, ont été l'occasion d'aborder les enjeux liés à la tarification et à la gestion des saturations.

Les attentes des voyageurs et des transporteurs en matière de services proposés en gare ont également été précisées.

Les outils mis à disposition des acteurs par l'Autorité ont été présentés, comme le guide de l'exploitant, le registre des gares routières ou encore le rapport qu'elle publie annuellement sur le secteur.

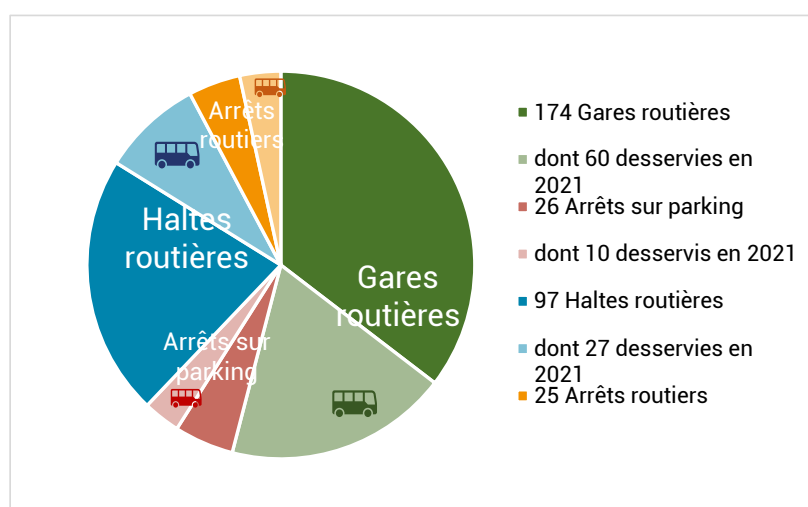


Le programme, les supports des interventions thématiques ainsi qu'une synthèse des échanges sont à retrouver sur la page internet de l'Autorité dédiée aux Rencontres : <https://www.autorite-transport.fr/events/rencontres-gares-routieres/>.

Le succès de cette première édition conduira l'Autorité à renouveler cet événement en 2022.

2.2.2. En 2021, 93 % des voyageurs SLO ont été pris en charge ou déposés dans des aménagements inscrits au registre

Figure 58 – Composition du registre au 31 décembre 2021



Source : ART

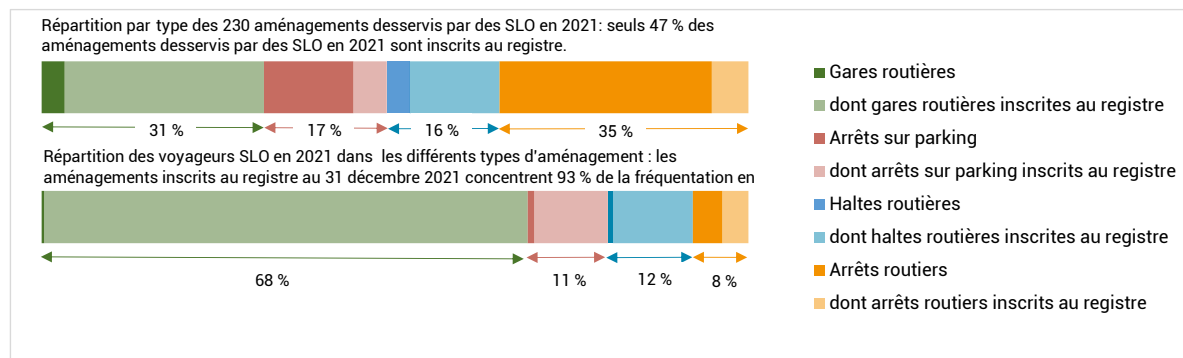
³³ https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2021/06/guide_exploitant_juin_2021.pdf

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

Au 31 décembre 2021, le registre recensait 322 aménagements de transport routier (Figure 58), soit sept de plus en un an.

À cette même date, seuls 47 % des 230 aménagements desservis par des SLO en 2021 étaient inscrits au registre, ces aménagements concentrant 93 % des voyageurs SLO (Figure 59).

Figure 59 – Représentativité du registre au 31 décembre 2021



En 2021, l'Autorité a identifié 85 aménagements, dont 3 gares routières³⁴, à inscrire prioritairement au registre car desservis par des services librement organisés et situés dans une unité urbaine de plus de 200 000 habitants. Si les gares routières de Béthune et de la gare TGV Sud de France à Montpellier ont bien été inscrites au registre en octobre 2021, l'Autorité est toujours en discussion avec l'exploitant des aménagements de Reims afin d'obtenir leur inscription au registre.

En 2022, l'Autorité concentrera son action sur l'inscription des aménagements prioritaires au regard des critères typologiques, de desserte et de tarification.

2.2.3. Au 31 décembre 2021, près de 80 % des aménagements régulés étaient dotés de règles d'accès conformes

L'Autorité est chargée de contrôler les règles d'accès que les exploitants des gares routières soumises à régulation sont tenus d'édicter. Dans le cadre de cette mission, l'Autorité s'assure que les règles d'accès que les exploitants des gares routières sont tenus d'édicter sont objectives, transparentes et non discriminatoires. Les prescriptions applicables pour mettre en œuvre ces principes dans les règles d'accès ont été précisées par la décision de l'Autorité n° 2017-116 du 4 octobre 2017³⁵.

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

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

³⁴ Voir Rapport annuel sur le marché du transport par autocar et sur les gares routières en France en 2020, ART, juin 2021.

³⁵ Décision n° 2017-116 du 4 octobre 2017 relative aux règles tarifaires, à la procédure d'allocation des capacités et à la comptabilité propre des aménagements de transport routier.

Aménagements assujettis aux décisions n° 2016-101³⁶ et 2017-116³⁵ en matière de règles d'accès

Les aménagements autres que ceux comportant un unique emplacement d'arrêt exclusivement destinés aux services de transport urbain sont assujettis à la mise en oeuvre de règles d'accès, qui deviennent applicables dès que l'aménagement fait l'objet d'une demande de desserte par des services librement organisés. Ne sont toutefois pas soumis à cette obligation :

- les aménagements ne relevant pas du service public, sauf s'ils sont adossés fonctionnellement à une installation ou une infrastructure ferroviaire, fluviale, maritime ou aérienne destinée à l'accueil des passagers ou situés sur le domaine public autoroutier ;
- les aménagements accessibles gratuitement et, sous réserve de disponibilité, sans réservation à tous les véhicules de transport collectif.

Sur les 86 aménagements régulés recensés par l'Autorité, 84 se sont conformés à l'obligation de définir des règles d'accès (Tableau 5). Les règles d'accès à 12 aménagements ont été notifiées à l'Autorité durant l'année 2021.

Au 31 décembre 2021, la situation vis-à-vis de cette obligation était encore indéterminée pour 21 autres aménagements. À cette même date, l'Autorité poursuivait en outre les échanges avec les exploitants de 16 aménagements pour obtenir la mise en conformité de leurs règles d'accès. Les problématiques les plus couramment rencontrées concernent la gestion de la saturation de l'aménagement et sa tarification. Sous réserve d'une analyse plus approfondie qui pourrait être menée par l'Autorité, 68 aménagements régulés sont dotés de règles d'accès jugées conformes à ce stade.

Tableau 5 – Bilan de la conformité des aménagements régulés

Nombre d'aménagements au 31 décembre N	2020	2021
... régulés, dotés de règles d'accès conformes	66 (72 %)	68 (79 %)
... régulés, dotés de règles d'accès en discussion	25	16
TOTAL régulés, dotés de règles d'accès	91	84 (*)
... régulés sans règles d'accès	1	2

(*) Note de lecture : la baisse du nombre d'aménagements régulés observée en 2021 s'explique en grande partie par l'évolution de la stratégie de tarification des gares routières exploitées par SNCF Gares & Connexions qui sont désormais accessibles gratuitement et sans réservation à l'exception des gares routières adossées aux gares ferroviaires de Champagne-Ardenne TGV, Dijon Ville, Saint-Gervais-les-Bains – Le Fayet et Valence TGV.

Source : ART

³⁶ Décision n° 2016-101 du 15 juin 2016 relative à la structure-type des règles d'accès aux aménagements de transport routier.

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

Au 31 décembre 2021, l'Autorité attendait encore la notification des règles d'accès à deux aménagements régulés inscrits au registre.

Bien que desservies par les SLO et faisant l'objet d'une tarification, les gares routières des aéroports d'Orly et de Saint-Denis de la Réunion ne sont pas encore dotées de règles d'accès. Les échanges avec les exploitants devront se poursuivre en 2022 pour obtenir dans les meilleurs délais la notification de règles d'accès à ces aménagements régulés.

Le dialogue comme outil de régulation.

À l'automne 2021, l'Autorité a été sollicitée au sujet des tarifs d'accès au parking du Grand Val à Étretat (100 € la ½ journée et 200 € la journée). L'aménagement n'était pas inscrit au registre et n'avait pas fait l'objet d'une notification de règles d'accès.

Les échanges informels engagés fin novembre 2021 avec les différentes parties prenantes ont permis de faire inscrire l'aménagement au registre et de comprendre que les tarifs n'étaient applicables qu'aux stationnements de longue durée (plus de 30 minutes).

Depuis plusieurs années les opérateurs alertaient l'Autorité sur le niveau du tarif d'accès à la gare routière de Montpellier Sabines (21,55 € HT). Les discussions avec la métropole de Montpellier et la TaM³⁷ ont abouti à l'entrée en vigueur en 2021 d'un tarif d'accès en diminution de 42 % (12,5 € HT le toucher de quai). Le contrôle de l'Autorité se poursuit en 2022 pour s'assurer de l'objectivité de ce tarif.

En fixant un tarif d'accès à 11,44 € TTC, la société Transdev Mont-Saint-Michel s'est conformée à la décision n° 2020-042 prise par l'Autorité en réponse à la demande de règlement du différend qui l'opposait à Flixbus. L'exploitant a également notifié les règles d'accès au quai que desservent désormais les SLO.

Le niveau du tarif d'accès au pôle d'échange multimodal de l'aéroport de Paris-Beauvais (50 €) est susceptible de porter atteinte au principe d'objectivité. Son exploitant s'est engagé à faire entrer en vigueur un tarif respectueux des prescriptions applicables dans les meilleurs délais. À défaut, l'ouverture d'une procédure en manquement n'est pas à exclure.

³⁷ La société d'économie mixte Transports Montpellier Méditerranée Métropole (TaM) est une société qui exploite, entretient et fait évoluer le réseau de transport et le service de vélopartage de Montpellier Méditerranée Métropole pour une durée de 6 ans, jusqu'en 2024.

MÉTHODOLOGIE

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

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

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

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

I - Définitions

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

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

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

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

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

Indice de Herfindahl-Hirschman :

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

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

Liaison : Afin de mieux prendre en compte l'interconnexion des arrêts en centre ville et ceux dans les communes limitrophes et de mieux refléter la desserte du territoire, une nouvelle méthode de calcul

est adoptée pour ce rapport et les suivants. Par conséquent, à compter du rapport portant sur l'année 2021, les liaisons sont celles qui relient deux unités urbaines.

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

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

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

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

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

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

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 par la longueur de chaque segment pour obtenir le taux d'occupation moyen sur la ligne (TRL).

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

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

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

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

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

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

Unité urbaine : <https://www.insee.fr/fr/information/4802589>

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

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

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

Si une de ces communes concentre moins de la moitié de sa population dans la zone de bâti continu mais qu'elle y concentre 2 000 habitants ou plus alors elle constituera une unité urbaine isolée.

L'agglomération de Paris désigne l'agglomération multicomcommunale contenant Paris. Enfin, on désigne par « commune hors unité urbaine », les communes non affectées à une unité urbaine. Ces seuils, 200 mètres pour la continuité du bâti et 2 000 habitants pour la population des zones bâties, résultent de recommandations adoptées au niveau international. À titre d'exemple, dans le règlement européen encadrant le recensement de la population, des statistiques de population basées sur le zonage en unités urbaines sont attendues. »

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

II - Méthodologie d'occultation

Afin de réaliser sa mission d'information tout en assurant la protection des données couvertes par le secret des affaires, l'Autorité a décidé de présenter des fourchettes de valeurs en lieu et place des données protégées, notamment les données de fréquentation (lorsque moins de trois opérateurs sont présents sur une liaison ou qu'un opérateur couvre plus de 85 % du marché, suivant les prescriptions de l'INSEE³⁸). Afin de faciliter la lecture de ces fourchettes, l'Autorité a déterminé un ensemble de fourchettes jointives avec des bornes de valeurs faciles à appréhender et de progression homogène pour les passagers. Les fourchettes ainsi fixées sont utilisées dans les bilans depuis 2017 à l'échelle des liaisons et des villes desservies, permettant aux lecteurs de comparer les évolutions d'une année à l'autre.

L'échelle des fourchettes de valeurs est la suivante :

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

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

Au final, les fourchettes précédentes s'appliquent aux données trimestrielles globales du secteur, et aux données annuelles à la maille des villes et des liaisons. Pour les fourchettes liées :

- nombre de passagers.km : classes établies par rapport à la fréquentation en nombre de passagers et au trajet moyen parcouru constaté (299 kilomètres en 2021), ce qui conduit à une amplitude de fourchettes d'environ 150 000 000 de passagers.km ;
- taux d'occupation : classes établies par rapport à la fréquentation en passagers.km et aux sièges.km, l'amplitude des fourchettes varie de 8 à 12 points de pourcentage ;
- chiffre d'affaires : classes établies par rapport à la fréquentation et à la recette par passager, l'amplitude de la fourchette représente un écart de 12 à 25 % du chiffre d'affaires.

III - Méthodologie du bilan environnemental

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

³⁸ « Règles de diffusion pour les informations statistiques » accessibles au lien suivant : <https://www.insee.fr/fr/information/1300624>

Dans une étude de 2016 « *Evaluation de l'impact environnemental du développement du transport autocar* »³⁹, l'Ademe estime à 801 g/km le facteur d'émission du transport par autocar. Cette estimation est le produit de deux éléments :

- La quantité de carburant moyenne consommée sur un kilomètre par un autocar. Sur la base de données déclaratives des opérateurs, cette quantité s'établit à 25,2 L/100km en 2016 ;
- La quantité d'équivalent CO₂ générée par un litre de carburant : 3,17 kg/L selon l'arrêté du 26 avril 2017 relatif à l'information sur la quantité de gaz à effet de serre émise à l'occasion d'une prestation de transport⁴⁰.

Facteur d'émissions autocar = consommation moyenne de carburant * facteur d'émissions du carburant
= g eqCO₂/km

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

Facteur d'émissions autocar par passager = facteur d'émissions autocar * $\frac{\text{autocars.kilomètres totaux}}{\text{passagers.kilomètres totaux}}$
= g eqCO₂/km/passager

Emissions d'eqCO₂ totales = facteur d'émissions autocar * autocars.kilomètres totaux
= g eqCO₂

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

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

IV - Méthodologie du bilan de la libéralisation

Méthodologie du gain économique dont bénéficient les voyageurs qui choisissent l'autocar SLO plutôt qu'un autre mode

Le *gain économique dont bénéficient les voyageurs qui choisissent l'autocar SLO plutôt qu'un autre mode* est calculé comme la somme des *gains totaux par mode* (TET, TER, TGV, voiture particulière ou de location, covoiturage).

Les *gains totaux par mode* sont calculés, pour chaque mode, comme le produit du *gain moyen par voyageur par km et par mode* et du *nombre de voyageurs.km du marché des services librement organisés par autocar en 2019*⁴¹.

Les *gains moyens par voyageur par km et par mode* sont calculés, pour chaque mode, comme le produit du *gain par voyageur par km et par mode* et de la *part d'origine modale*⁴² (part de voyageurs provenant du mode).

Les *gains par voyageur par km et par mode* sont calculés, pour chaque mode, comme la différence entre le *coût total par km par voyageur et par mode* et le *coût total par km par voyageur en autocar SLO*.

³⁹ <https://bibliothèque.ademe.fr/mobilite-et-transport/1961-evaluation-de-l-impact-environnemental-du-developpement-du-transport-par-autocar.html>

⁴⁰ <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000025714522/>

⁴¹ Voir « *Rapport sur le marché du transport par autocar et les gares routières* », ART, juin 2020. Pour les besoins de l'étude, la fourchette basse a été retenue, soit 2,9 milliards de voyageurs.km.

⁴² Voir « *Les pratiques de mobilité des voyageurs sur les lignes régulières d'autocar librement organisées* », ART, 2017. Ces données ont été retraitées afin de négliger les reports modaux depuis l'autocar TER (1 %) et depuis l'avion (1 %).

Les *coûts totaux par km par voyageur et par mode* sont calculés, pour chaque mode, comme la somme du *prix par km par voyageur et par mode* et du *coût du temps par km par voyageur et par mode*.

Les *prix par km par voyageur et par mode*, pour les modes TET, TER, TGV et autocar SLO, sont issus du rapport sur le transport de voyageurs en France publié par l'ART en décembre 2021⁴³.

Le *prix par km par voyageur pour la voiture particulière* est issu du rapport sur les coûts moyens socio-économiques des mobilités publié par le Commissariat général au développement durable en décembre 2020⁴⁴. Le *prix par km par voyageur pour le Covoiturage* est obtenu en considérant qu'une voiture particulière et une voiture en covoiturage transportent respectivement 1,7⁴⁵ et 2,7 voyageurs.

Les *coûts du temps par km par voyageur et par mode* sont calculés, pour chaque mode, comme le produit du *temps de trajet par km et par mode avec rabatement* et de la *valeur du temps des voyageurs qui choisissent l'autocar SLO*⁴⁶.

Les *temps de trajet par km et par mode avec rabatement* sont calculés comme la somme du *temps par mode pour parcourir la distance moyenne parcourue par un autocar en 2019* et du *temps de rabatement par mode*⁴⁷ rapportée à la *distance moyenne parcourue par un autocar en 2019*⁴⁸.

Les *temps par mode pour parcourir la distance moyenne parcourue par un autocar en 2019* sont calculés, pour chaque mode, comme le rapport de la *distance moyenne parcourue par un autocar en 2019* sur la *vitesse moyenne du mode*⁴⁹.

Méthodologie du gain environnemental généré par les voyageurs qui choisissent l'autocar SLO plutôt qu'un autre mode

Le *gain environnemental généré par les voyageurs qui choisissent l'autocar SLO plutôt qu'un autre mode* est calculé comme la différence entre les *émissions de CO₂ sans autocar* et les *émissions de CO₂ avec autocar*.

Les *émissions de CO₂ sans autocar* sont calculées comme la somme des *émissions totales de CO₂ par mode*.

Les *émissions de CO₂ avec autocar* (ou *émissions totales de CO₂ des voyageurs en autocar, hors induction*) sont calculées comme le produit des *émissions de CO₂ par km et par voyageur en autocar* et du *nombre de voyageurs.km du marché des services librement organisés par autocar en 2019*.

Les *émissions totales de CO₂ par mode* sont calculées, pour chaque mode, comme le produit des *émissions de CO₂ par km et par voyageur du mode*⁵⁰, de la *part d'origine modale* (part de voyageurs provenant du mode) et du *nombre de voyageurs.km du marché des services librement organisés par autocar en 2019*.

⁴³ Voir « Le transport de voyageurs en France – État des lieux des mobilités à longue distance et quotidiennes avant la Covid-19 », ART, 2021.

⁴⁴ Voir « Mobilités – Coûts moyens socio-économiques », Ministère de la transition écologique, CGDD, 2020.

⁴⁵ Voir *Chiffres clés 2020*, ASFA. Taux d'occupation moyen 2019 des véhicules particuliers : 1,6 passagers en semaine et 2,0 le week-end. Il a été considéré qu'une voiture particulière, une voiture en covoiturage et un autocar transportent respectivement 1,7 et 2,7 voyageurs.

⁴⁶ Pour les besoins de l'étude, considérant que la valeur de référence prescrite pour le calcul socio-économique (<https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/V.2.pdf>) pour le mode « véhicule particulier » et le motif « Personnel – Vacances » (8,2 €2015/h) est une fourchette haute, l'Autorité a retenu une valeur du temps de 8 €/h.

⁴⁷ Le temps de rabatement ferroviaire est estimé à 30 minutes (30 km à 30 km/h). Le temps de rabatement routier (autocar et covoiturage) est estimé à 20 minutes (20 km à 60 km/h).

⁴⁸ Voir « Rapport sur le marché du transport par autocar et les gares routières », ART, juin 2020.

⁴⁹ ART d'après les données de la DGAC, d'OAG Analytics, de SNCF Réseau, des Sociétés Concessionnaires d'Autoroute (VP sur autoroute concédée) et des opérateurs de transport ferroviaires et routiers. Voir également « Le transport de voyageurs en France – État des lieux des mobilités à longue distance et quotidiennes avant la Covid-19 », ART, 2021 et « Mobilités – Coûts moyens socio-économiques », Ministère de la transition écologique, CGDD, 2020.

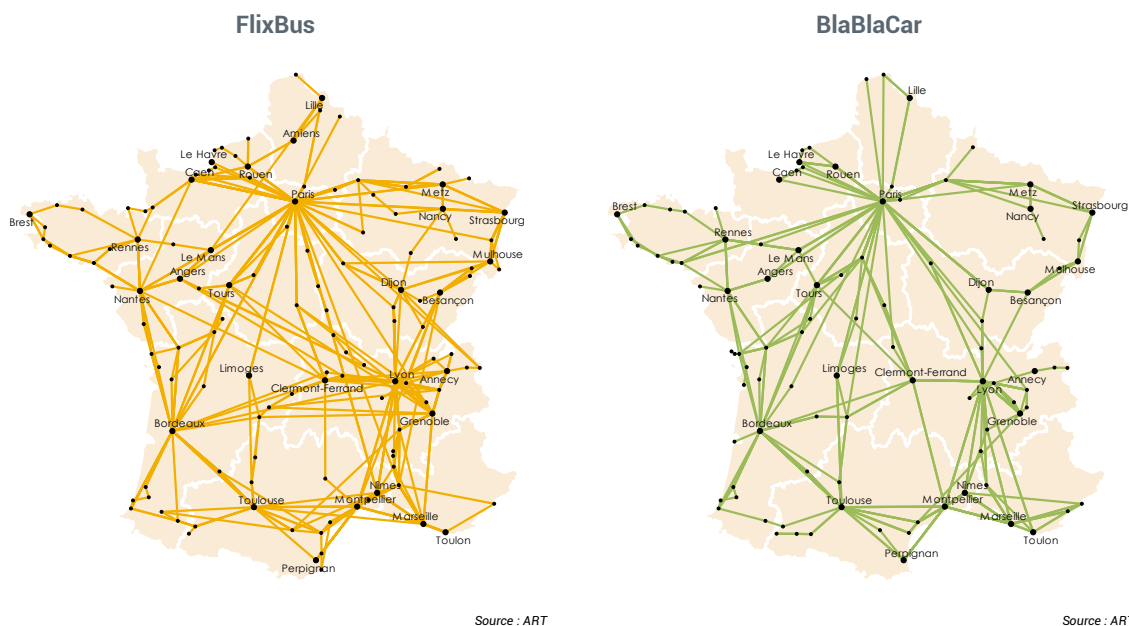
⁵⁰ Voir *Chiffres clés 2020*, ASFA. Taux d'occupation moyen 2019 des véhicules particuliers : 1,6 passagers en semaine et 2,0 le week-end. Il a été considéré qu'une voiture particulière, une voiture en covoiturage et un autocar transportent respectivement 1,7 et 2,7 voyageurs.

ANNEXES

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

ANNEXE 1 - OPÉRATEURS SLO

Annexe 1.1 – Réseau des lignes opérées par les deux opérateurs nationaux en 2021



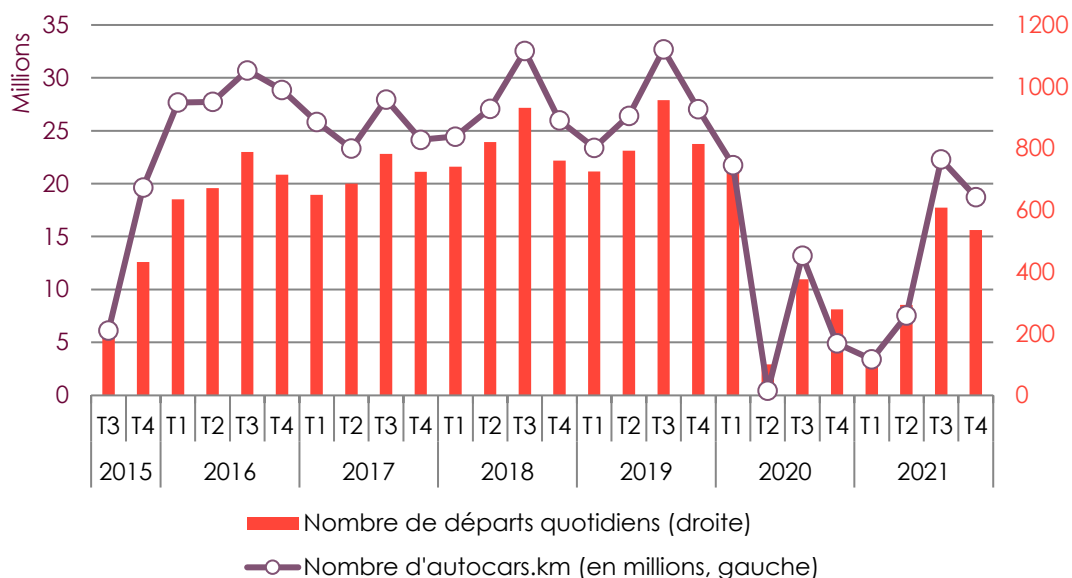
Annexe 1.2 – Opérateurs SLO régionaux présents sur le marché en 2021

Opérateur	Ligne	Période d'exploitation
DMA	Pont-à-Mousson – Gare Lorraine TGV (Louvigny)	Toute l'année
Escapad'Kreol	Saint-Pierre – Sainte-Marie (La Réunion)	Toute l'année
Keolis Sud Lorraine	Nancy ville – Gare Lorraine TGV (Louvigny)	Toute l'année
Migratour	Chemin de Saint Jacques de Compostelle (Puy-en-Velay – Conques)	Mi-juin à mi-octobre
Resalp	LINK 2 : Briançon – Grenoble LINK 3 : Briançon – Névaiche	Mi-décembre à fin mars
Voyage Lucien Kunegel	Route de vin alsacien (Colmar – Voegtlinshoffen)	Juillet à septembre

Source : ART

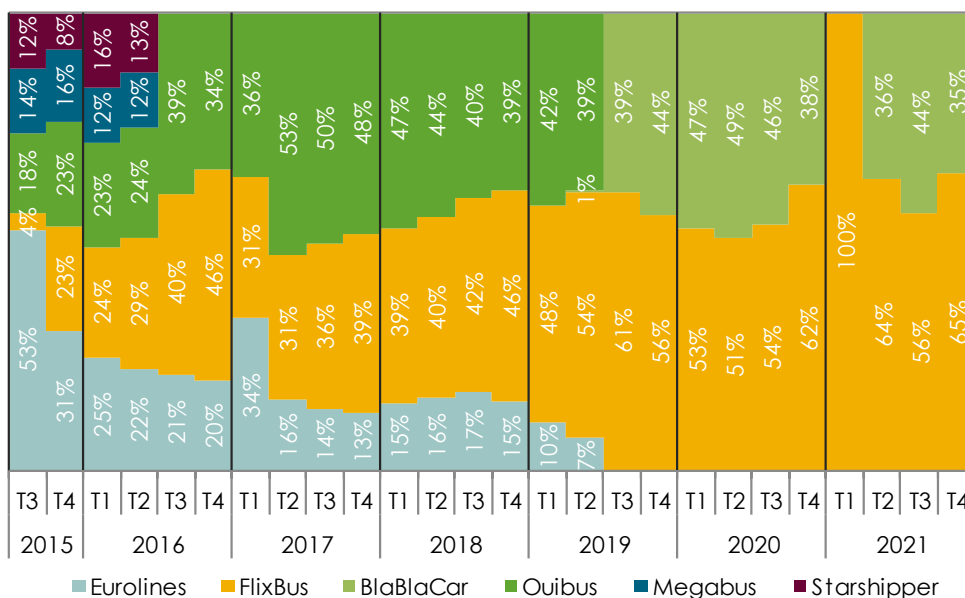
ANNEXE 2 – CARACTÉRISTIQUES DE L'OFFRE

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



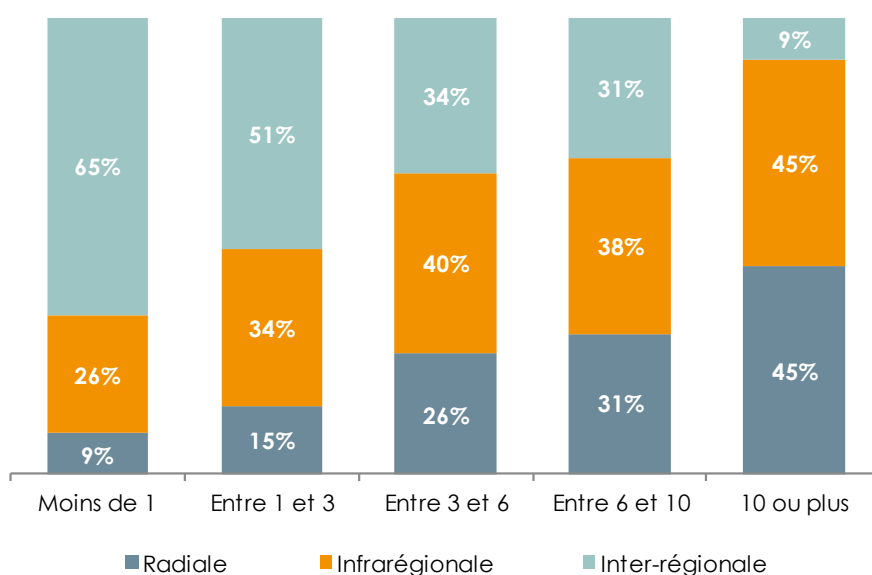
Source : ART

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



Source : ART

**Annexe 2.3 – Répartition des liaisons en 2021
selon leur nature et leur fréquence (en nombre d'allers-retours quotidiens)**



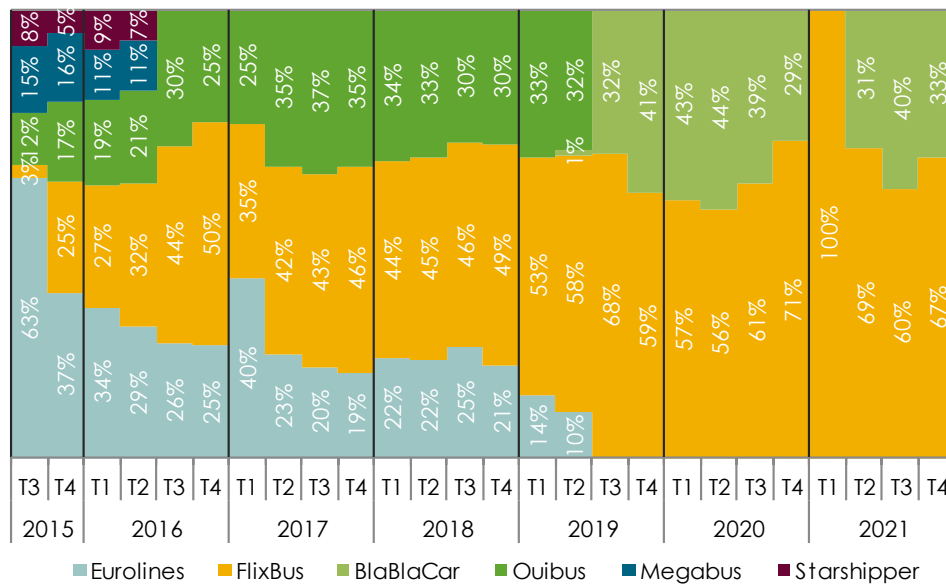
Source : ART

Annexe 2.4 – Liaisons les plus cadencées et leur nombre d'allers-retours par jour (au moins 10 allers-retours par jour)

Liaison	2021	2020	2019	Évolution 2021/2019
Paris – Rouen	17	15	23	-6
Grenoble – Lyon	17	15	23	-6
Lille – Paris	16	25	45	-28
Lyon – Paris	15	16	26	-12
Marseille-Aix en Provence – Nice	14	15	18	-4
Clermont-Ferrand – Lyon	13	14	17	-4
Montpellier – Nîmes	12	6	9	3
Paris – Reims	11	10	19	-8
Le Havre – Paris	11	9	12	-1
Aéroport de Lyon Saint-Exupéry – Grenoble	11	20	34	-23
Marseille – Montpellier	11	13	20	-10

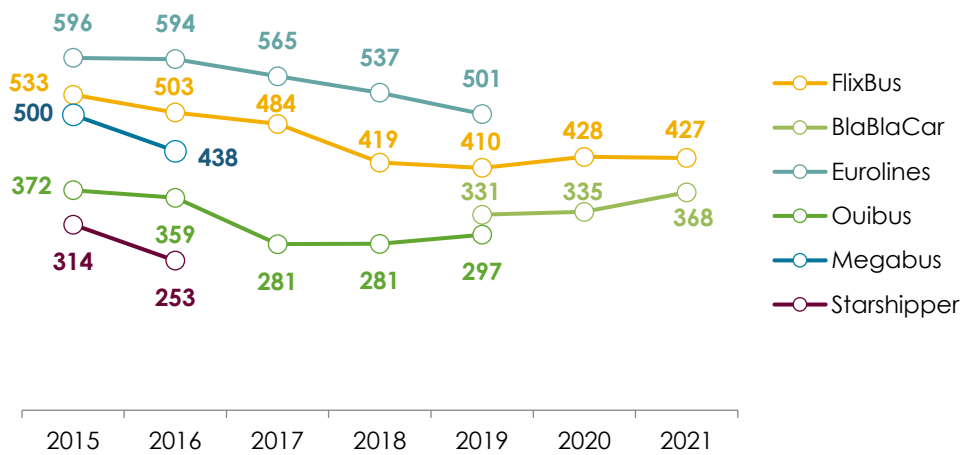
Source : ART

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



Source : ART

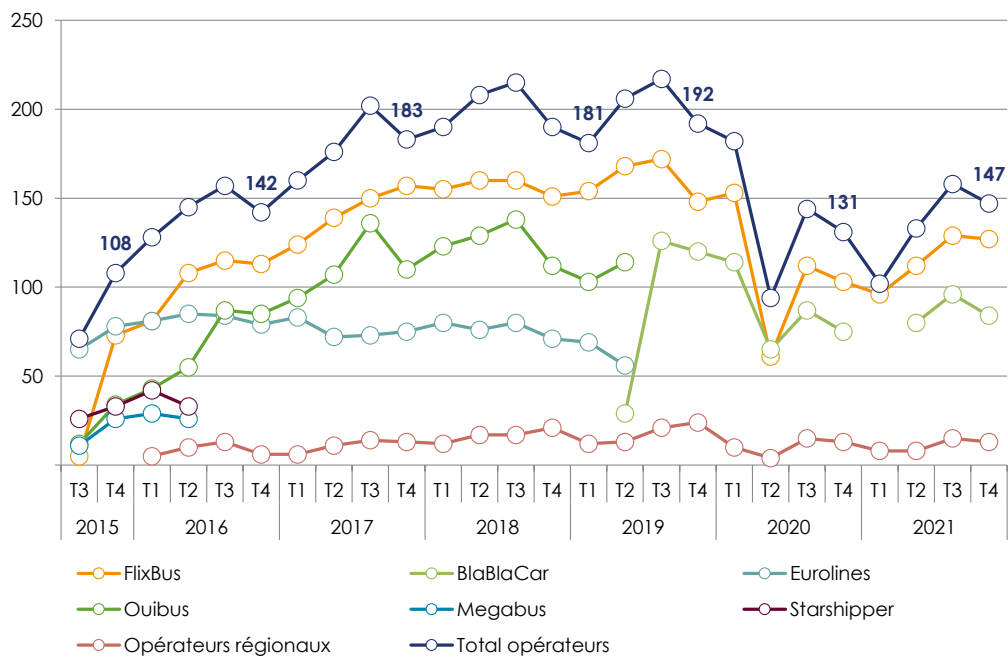
Annexe 2.6 – Longueur moyenne des lignes (en km) par opérateur



Source : ART

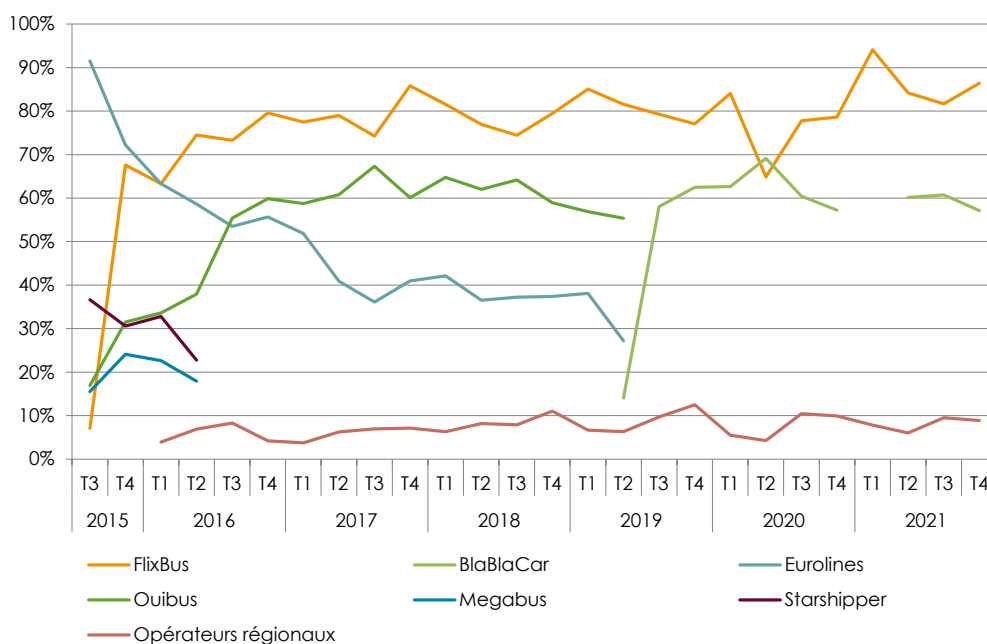
ANNEXE 3 – COUVERTURE DU TERRITOIRE PAR LES SLO

Annexe 3.1 – Nombre d'unités urbaines desservies par opérateur



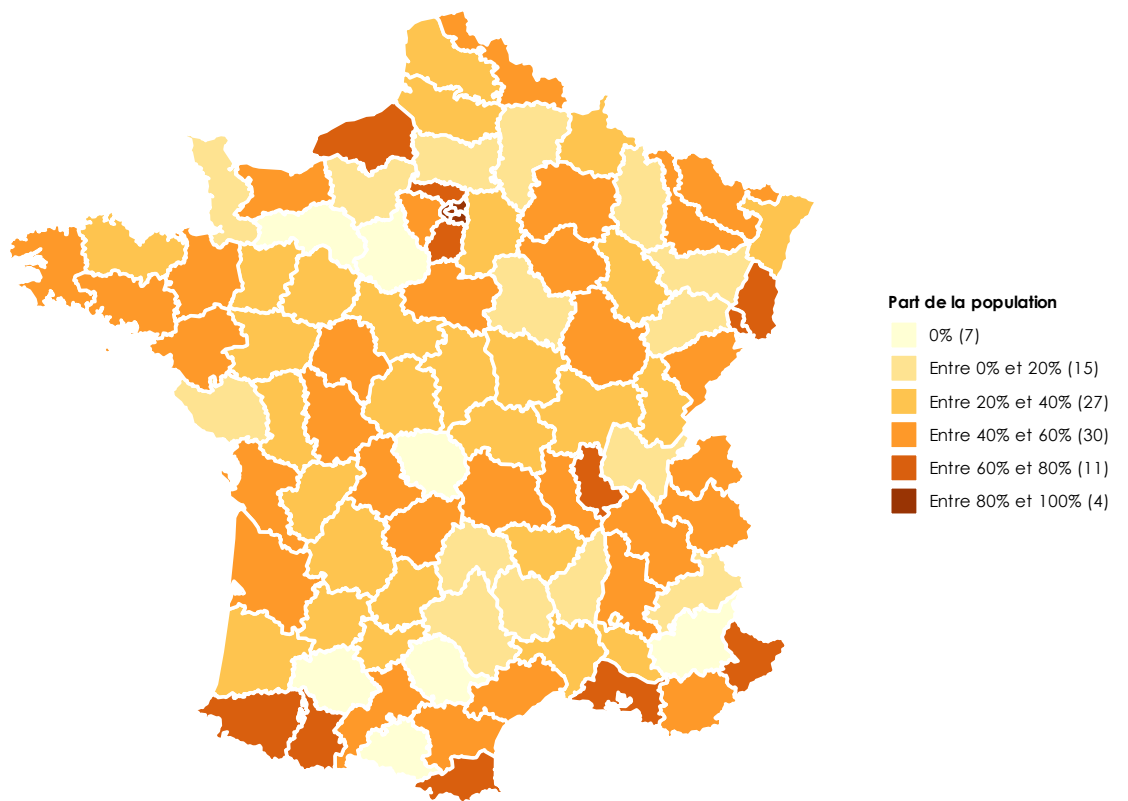
Source : ART

Annexe 3.2 – Taux de couverture du réseau par opérateur



Source : ART

Annexe 3.3 – Part de la population desservie par département



Entre parenthèses : Nombre de départements . Source : ART

ANNEXE 4 – CARACTÉRISTIQUES DES UNITÉS URBAINES DESSERVIES PAR LES SLO

Annexe 4.1 – Répartition des unités urbaines desservies selon leur population

Taille de l'unité urbaine (population)	Nombre d'unités urbaines desservies (% des unités urbaines desservies)					Part des unités urbaines desservies par les SLO en 2021
	2017	2018	2019	2020	2021	
Moins de 10 000	30 (14%)	27 (12%)	35 (15%)	24 (12%)	14 (9%)	16%
Entre 10 000 et 50 000	63 (29%)	76 (33%)	76 (32%)	59 (30%)	43 (27%)	1%
Entre 50 000 et 100 000	53 (24%)	52 (23%)	49 (21%)	44 (22%)	37 (23%)	11%
Entre 100 000 et 200 000	19 (9%)	19 (8%)	19 (8%)	19 (10%)	19 (12%)	51%
Plus de 200 000	35 (16%)	35 (15%)	35 (15%)	35 (18%)	34 (21%)	73%
Communes hors unités urbaines	20 (9%)	22 (10%)	20 (9%)	18 (9%)	15 (9%)	94%
Total	220 (100%)	231 (100%)	234 (100%)	199 (100%)	162 (100%)	6%

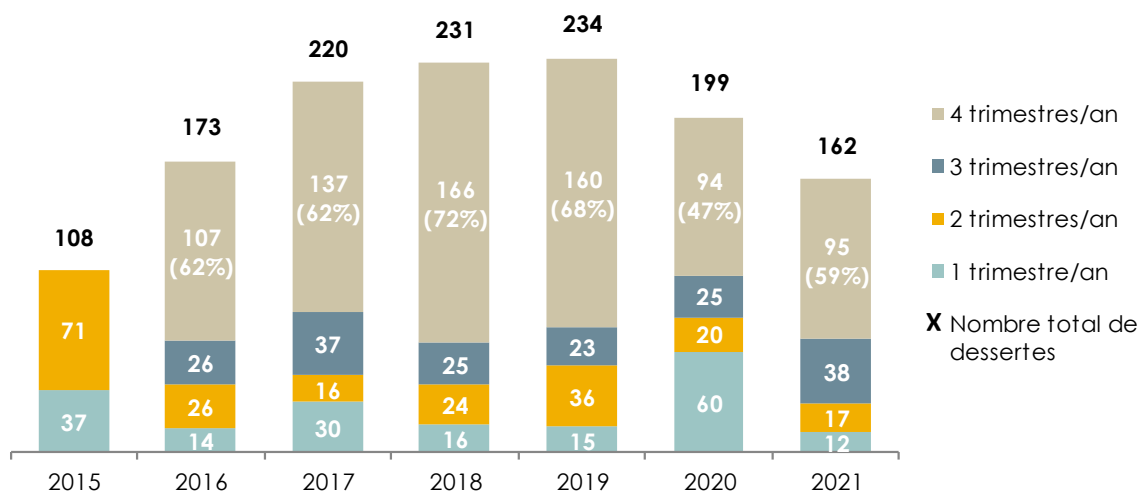
Source : ART

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

Taille de l'unité urbaine (population)	Nombre moyen de mouvements quotidiens					Nombre moyen de destinations				
	2017	2018	2019	2020	2021	2017	2018	2019	2020	2021
Moins de 10 000	8,8	8,4	8,1	6,2	9,1	5,6	4,9	4,5	3,6	5,0
Entre 10 000 et 50 000	11,6	11,7	11,5	8,5	9,8	5,9	5,5	6,3	5,5	6,4
Entre 50 000 et 100 000	23,9	27,2	26,8	18,8	21,7	10,2	11,2	11,6	10,0	10,3
Entre 100 000 et 200 000	43,1	44,3	45,8	31,2	31,0	13,8	16,2	15,9	13,9	12,3
Plus de 200 000	140,5	165,9	161,1	101,9	96,7	34,5	38,3	40,1	33,6	29,9
Hors unités urbaines	19,1	21,5	22,0	16,7	16,5	5,4	5,9	6,8	5,7	6,7
Total	43,1	45,7	44,9	34,6	37,0	12,1	12,6	13,0	12,0	12,8

Source : ART

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



Source : ART

ANNEXE 5 – DESTINATIONS DIRECTES AU DÉPART DES VILLES DESSERVIES

Annexe 5.1 – Top 10 des unités urbaines desservies en nombre de destinations offertes en 2021

Unité urbaine	Nombre de destinations offertes					Nombre moyen de trajets quotidiens en 2021
	2017	2018	2019	2020	2021	
Paris	169	184	189	157	125	539
Lyon	88	89	91	75	67	322
Grenoble	49	52	60	60	59	162
Bordeaux	49	57	63	50	51	177
Clermont-Ferrand	53	46	54	44	41	131
Toulouse	54	61	57	53	41	169
Marseille-Aix-en-Provence	51	45	44	43	40	176
Montpellier	40	42	48	41	39	162
Tours	42	44	43	42	36	74
Avignon	44	35	37	33	34	58

Source : ART

ANNEXE 6 – AÉROPORTS DESSERVIS PAR LES AUTOCARS SLO EN 2021

Annexe 6.1 – Aéroports desservis en 2021
Classés par la fréquence quotidienne

Aéroport	Nombre d'opérateurs	Nombre de mouvements quotidiens* (Evolution A/A-1)	Nombre de destinations**	Nombre de passagers transportés***
Paris-Charles de Gaulle	2	35 (-23)	56	]50 000;100 000]
Lyon-Saint Exupéry	2	35 (-33)	22	]100 000;175 000]
Nice-Côte d'Azur	2	27 (-2)	26	]100 000;175 000]
Paris-Orly	2	25 (-6)	56	]20 000;50 000]
Biarritz-Pays Basque	2	9 (-2)	13	]5 000;10 000]
Marseille-Provence	2	7 (-5)	11	]20 000;50 000]
Toulouse-Blagnac	1	2 (-0)	8	/
La Réunion-Rolland Garros	1	2 (-0)	1	/
La Réunion-Saint-Pierre Pierrefonds	1	2 (-0)	1	/
Bâle-Mulhouse-Fribourg	1	1 (-3)	3	/

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

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

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

Note de lecture : les aéroports Avignon-Provence, Montpellier-Méditerranée et Nantes-Atlantique ne sont pas desservis en 2021 alors qu'ils l'étaient en 2020.

Source : ART

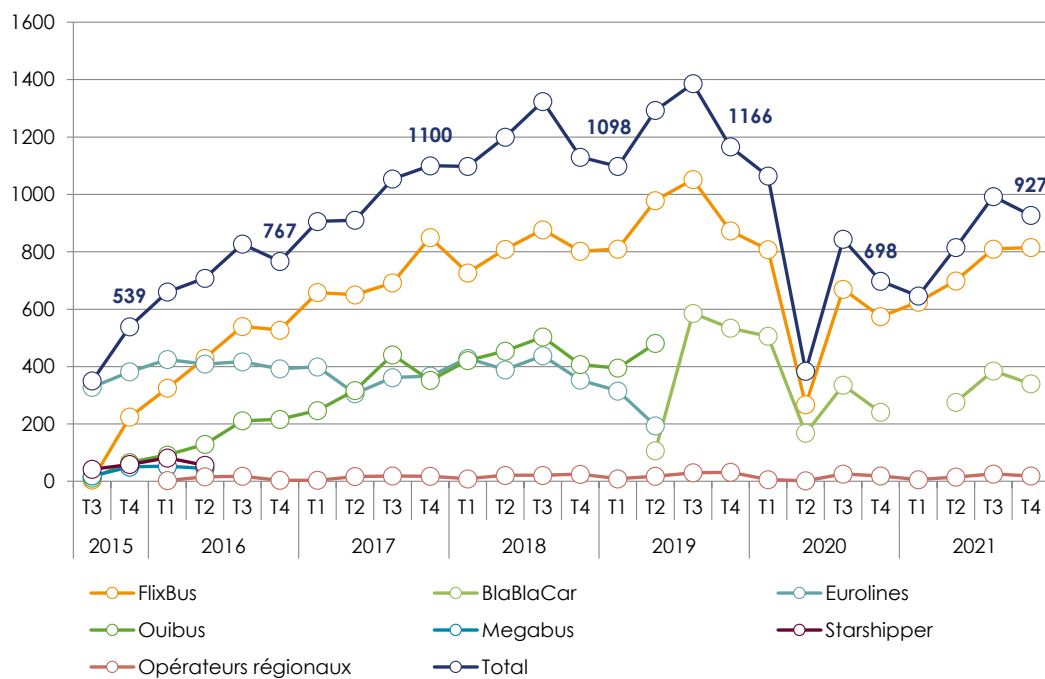
Annexe 6.2 – Part des aéroports dans la fréquentation et le chiffre d'affaires du secteur

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

Source : ART

ANNEXE 7 – CARACTÉRISTIQUES DE L'OFFRE DE LIAISONS

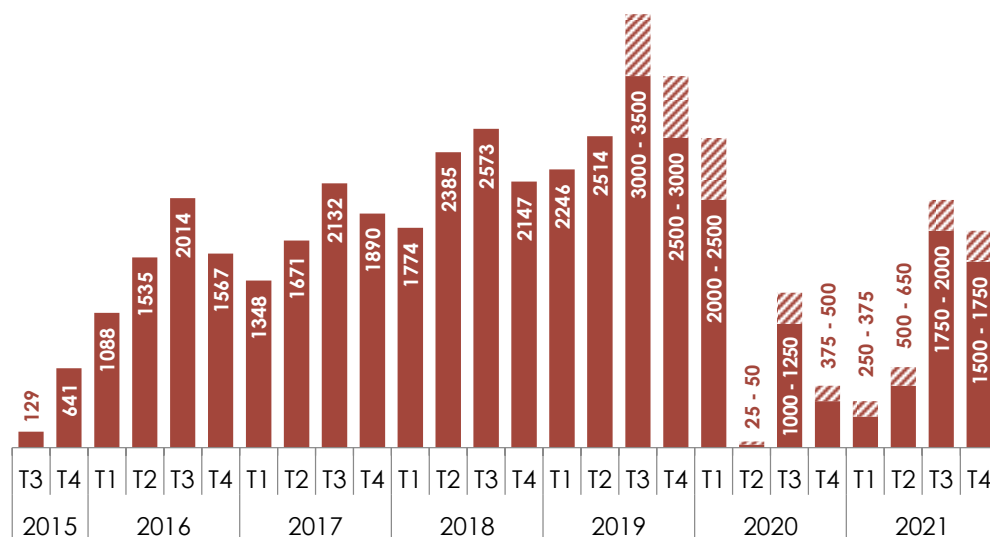
Annexe 7.1 – Nombre de liaisons commercialisées par opérateur



Source : ART

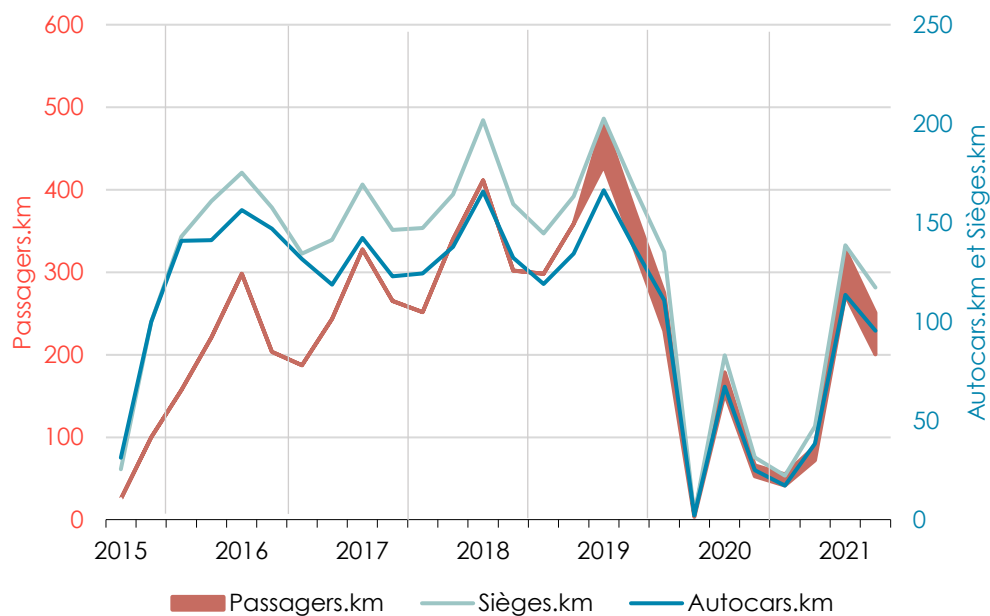
ANNEXE 8 – CARACTÉRISTIQUES DE LA DEMANDE

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



Source : ART

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



Source : ART

ANNEXE 9 – ANALYSES RÉGIONALES

Annexe 9.1 – Répartition des déclarations par région

La région **Auvergne-Rhône-Alpes** concentre le plus grand nombre de liaisons déclarées en 2021 avec 38 déclarations, toutes sur des liaisons infrarégionales. Par rapport à 2020, le nombre de déclarations pour cette région a augmenté de 21 %. Sur ces 38 liaisons infrarégionales, 31 concernent une liaison avec l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry soit 82 % des liaisons. Au total, 131 déclarations disposent de droits actifs au 31 décembre 2021, dont 82 % sont infrarégionales et 47 % concernent une liaison avec l'aéroport.

La région **Bretagne** est concernée par 19 déclarations en 2021, dont 16 sont infrarégionales et 3 interrégionales avec la région **Normandie**. Cela correspond à une augmentation de 90 % du nombre de déclarations par rapport à l'année 2020. Au 31 décembre 2021, 47 déclarations disposent de droits actifs, dont 81 % concernent des liaisons infrarégionales.

Pour ce qui est de la région **Hauts-de-France**, elle a enregistré 17 nouvelles déclarations en 2021 dont 3 infrarégionales, les 14 autres étant à destination de la région **Île-de-France**. Une de ces déclarations concerne un SLO reliant l'aéroport de Beauvais-Tillé à cette dernière. C'est une augmentation d'environ 110 % du nombre de services déclarés par rapport à 2020. Au total, 28 déclarations disposent de droits actifs au 31 décembre 2021 dont 31 % sont infrarégionales, le reste étant à destination de l'**Île-de-France**.

15 déclarations, 110 % de plus qu'en 2020, ont concerné la région **Île-de-France** en 2021, toutes interrégionales avec 1 liaison vers la **Normandie** et 14 liaisons vers les **Hauts-de-France**, dont une liaison avec l'aéroport de Beauvais-Tillé. Ainsi, à la fin de l'année 2021, la région **Île-de-France** enregistre 20 déclarations actives. La quasi-totalité d'entre elles est à destination des **Hauts-de-France**. Il est à noter qu'une liaison concerne l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle et une autre l'aéroport de Beauvais-Tillé.

La région **Grand Est** a vu 12 nouvelles déclarations de SLO de moins de 100 km en 2021, une baisse de 25 % par rapport à 2020. Sur ces 12 déclarations, 11 sont des liaisons infrarégionales et l'unique liaison interrégionale relie la région **Bourgogne-Franche-Comté**. Ce sont 83 déclarations qui disposent de droits actifs au 31 décembre 2021, dont 13 déclarations qui permettent la desserte de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, 10 d'entre elles étant infrarégionales et les 3 autres interrégionales avec la région **Bourgogne-Franche-Comté**.

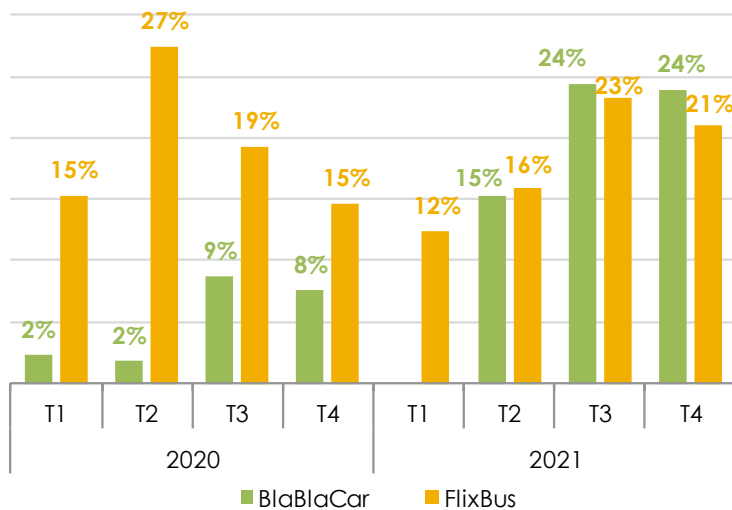
Pour la région **Occitanie**, elle enregistre également 12 nouvelles déclarations, ce qui correspond à une baisse de plus de 60 % par rapport à 2020. 8 des déclarations sont des liaisons infrarégionales, 2 déclarations concernent des liaisons avec la région **Nouvelle-Aquitaine** et 2 autres avec la région **Provence-Alpes-Côte d'Azur**, dont une liaison avec l'aéroport de Marseille-Provence. Au 31 décembre 2021, 87 déclarations disposent de droits actifs, 11 % d'entre elles concernent la desserte d'un aéroport : l'aéroport de Marseille-Provence, de Montpellier Méditerranée, de Perpignan-Rivesaltes ou de Toulouse-Blagnac.

Concernant la région **Provence-Alpes-Côte d'Azur**, il y a eu 10 nouvelles déclarations en 2021, 8 infrarégionales et 2 reliant la région **Occitanie**. 3 de ces déclarations assurent la liaison avec l'aéroport de Marseille-Provence. Ainsi, au 31 décembre 2021, la région dispose de 62 liaisons susceptibles d'avoir des droits actifs.

L'île de la **Réunion** a quant à elle enregistré 1 nouvelle déclaration en 2021 permettant la desserte de l'aéroport Rolland Garros de Saint-Denis de la Réunion. Au 31 décembre 2021, il y avait 2 liaisons avec cet aéroport disposant de droits actifs.

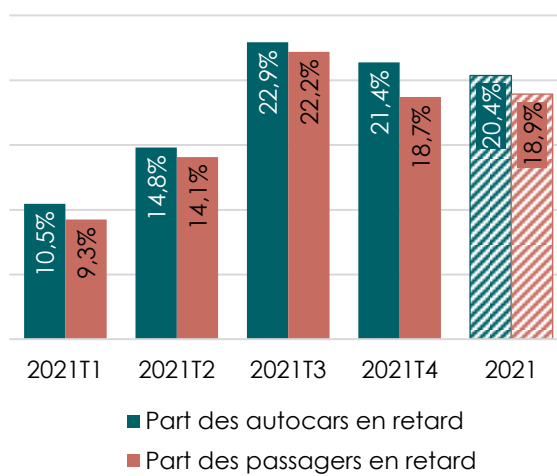
ANNEXE 10 – QUALITÉ DE SERVICE

Annexe 10.1 – Taux de retard par opérateur principal



Source : ART

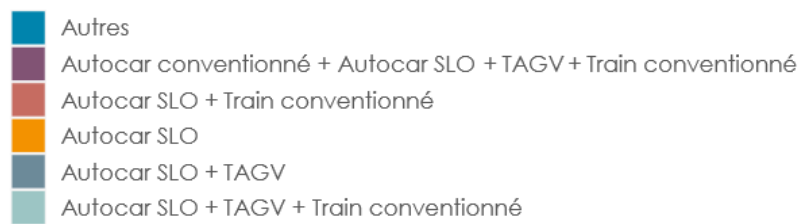
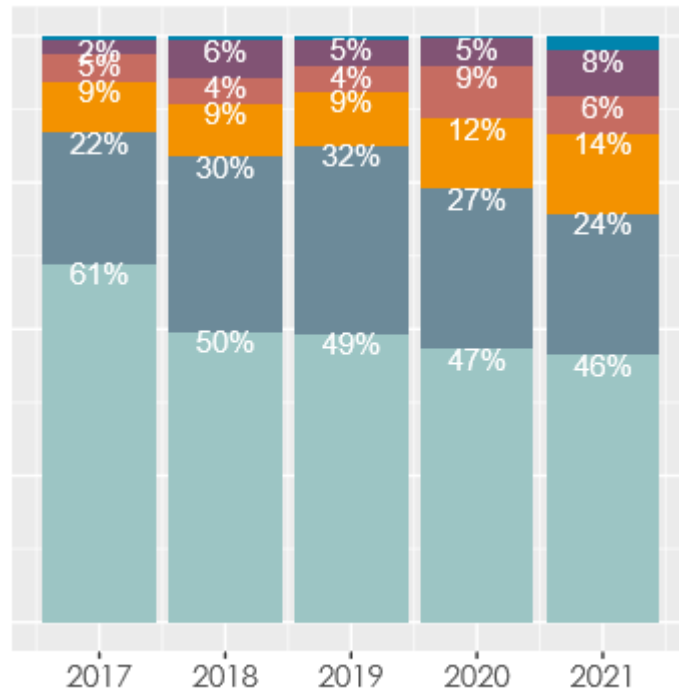
Annexe 10.2 – Part des autocars et passagers en retard en 2021



Source : ART

ANNEXE 11 – COMPLÉMENTARITÉ DES MODES

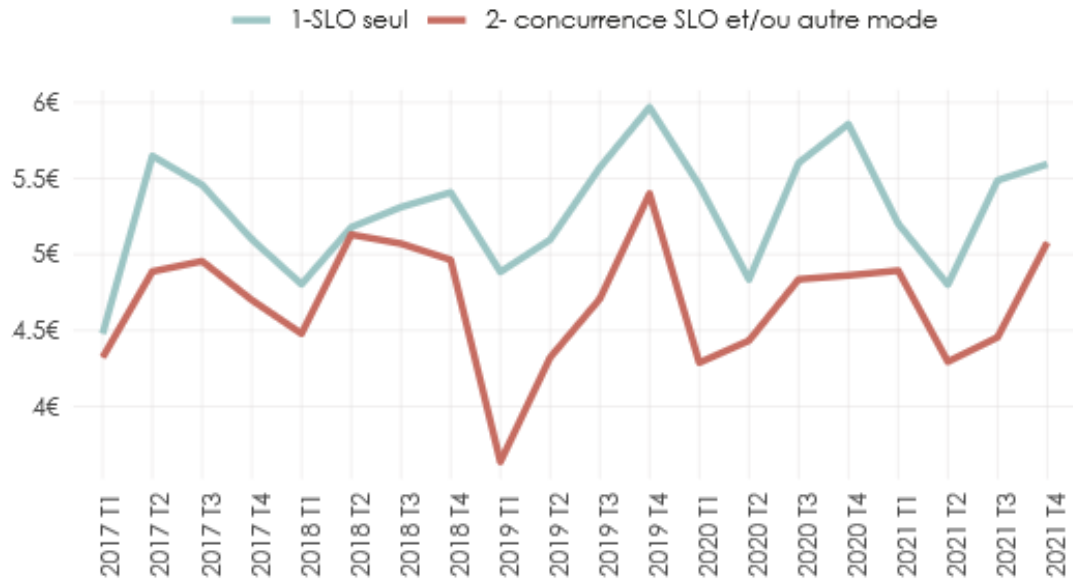
Annexe 11.1 – Part de passagers.km suivant l'ensemble des modes disponibles



Source : ART

ANNEXE 12 – SITUATION CONCURRENTIELLE

Annexe 12.1 – Recette moyenne par passager aux 100 km suivant l'existence ou non d'une offre concurrente



Source : ART

Directeur de la publication : Bernard Roman

Pilotage et coordination : Fabien Couly, Sophie Plumel

Auteurs et contributeurs : Estelle Chauveau, Claudia Judith, Anh Lai, Quentin Lepetit, Alexandre Le Potier, Julie Rouault, Ioana Vacaru

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

Dépôt légal : juillet 2022

ISSN : 2678-4696

L'édition du [rapport annuel sur le marché du transport par autocar et sur les gares routières en France en 2021](#) est consultable en ligne sur le site autorite-transport.fr.



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

 @ART_transports

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

autorite-transport.fr