

Mars 2019

Le service librement organisé (SLO) de voyageurs par autocar

Cette fiche n'a pas vocation à être exhaustive. Elle a pour but de contribuer à la connaissance du sujet et à questionner son lecteur.

La loi n° 2015-990 du 6 août 2015, dite « loi Macron », pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques a libéralisé le transport régulier de voyageurs par autocar, dont les conditions d'exercice en France restaient jusqu'alors très cadrées. Fin 2016, on enregistrait en conséquence plus de 5 millions de passagers sur les lignes d'autocar longue distance, plaçant le SLO au rang de mode de transport à part entière, comme le train ou la voiture. L'émergence de ce nouveau marché du transport implique cependant une étude attentive de son évolution, l'identification des freins à ce développement mais aussi la mesure de son impact sur les modes directement concurrentiels que sont le train ou le covoiturage.

Avant la loi Macron

Avant 2011, les services non conventionnés de transport régulier par autocar étaient quasi-inexistants en France. Un changement notable est tout d'abord intervenu par le règlement européen n° 1073/2009 qui a ouvert la possibilité pour les transporteurs européens de fournir des services de « cabotage » (possibilité de réaliser un transport intérieur dans le cadre d'une liaison internationale régulière).

Puis, l'exploitation de dessertes régulières intérieures d'intérêt national effectuées à l'occasion d'un service régulier de transport routier international de voyageurs a été autorisée par décret n° 2010-1388 du 12 novembre 2010. Le décret a redéfini la notion de dessertes régulières intérieures d'intérêt national comme « services réguliers non urbains concernant au moins deux régions et qui empruntent, sur le territoire national et avec le même véhicule routier, le même itinéraire et les mêmes points d'arrêt que ceux du service régulier international auquel elles se rattachent ».

L'assouplissement réglementaire apporté par ce décret a stimulé l'offre, suscitant notamment la création de nouveaux opérateurs comme IDBUS (groupe SNCF) et Starshipper (groupement de PME indépendantes) en 2012, venus concurrencer l'historique Eurolines (groupe Transdev). L'essor du marché du transport par autocar est cependant resté modeste jusqu'en 2015, du fait des restrictions toujours imposées par la réglementation, mais aussi en raison d'un déficit d'image, l'autocar restant considéré comme un mode de transport peu confortable et contraignant du fait d'un manque de flexibilité.

Ce que permet la loi Macron

La loi Macron du 6 août 2015, en ouvrant le marché du transport régulier interurbain de voyageurs par autocar à l'initiative privée, offre à ce mode l'opportunité de devenir un maillon essentiel de la chaîne de mobilité, en laissant une totale liberté dès que la distance entre deux arrêts dépasse 100 km.

Le décret n° 2015-1266 du 13 octobre 2015 relatif aux services réguliers interurbains de transport public routier de personnes librement organisés détaille les conditions d'application de cette loi. En l'occurrence, il fixe le périmètre des liaisons et des trajets concernés, les catégories de véhicules qui peuvent être utilisés ainsi que les modalités de régulation des liaisons de moins 100 kilomètres par les autorités organisatrices de transport. Cette régulation prend pour critère l'atteinte à l'équilibre économique des services publics réguliers de transport. La loi étend les compétences de l'Araf¹ afin d'assurer la régulation du marché de ce type de liaison.

Spécifiquement, pour les liaisons inférieures à 100 km, la loi instaure un régime particulier visant à contrôler l'innocuité d'une nouvelle ligne pour l'équilibre économique des services conventionnés existants (TER, TET, autocars conventionnés). Tout opérateur privé de transport de voyageurs par autocar souhaitant commercialiser une nouvelle ligne (entre 40 et 100 km en Ile-de-France) doit déposer une déclaration préalable auprès de l'autorité compétente de l'État desservi, l'Arafer pour la France. L'autorité dispose cependant d'un délai de deux mois pour donner son accord (durée maximale de validité de l'autorisation de cinq ans) ou émettre un refus motivé, l'absence de réponse valant acceptation.

L'Arafer assure également une mission générale d'observation des marchés qui a vocation à fournir les clés de compréhension et d'analyse de ces marchés de transport aux usagers, aux décideurs et aux entreprises du secteur. Son observatoire des transports et de la mobilité recueille régulièrement des données auprès des opérateurs de transport routier de voyageurs. Elle publie des indicateurs et des notes de conjoncture trimestrielles, ainsi qu'un rapport annuel sur le transport par autocar et les gares routières. Les rapports rendent compte du développement du marché des SLO.

Des opérateurs concurrents mais des modèles économiques qui convergent



Source : flixbus.fr

Au moment de la promulgation de la loi, cinq opérateurs se sont positionnés sur le marché des lignes longues distances par autocar : OUIBUS (filiale de la SNCF), FLIXBUS (start-up allemande), Starshipper (groupement d'entreprises français du groupe « Réunir »), Mégabus (opérateur écossais) et Isilines (groupe Transdev). Chaque opérateur a une stratégie de développement différente : FLIXBUS a lancé plusieurs dizaines de lignes de bus d'un coup tandis que Starshipper se concentrait sur les territoires du grand ouest et de Rhône-Alpes. Début 2019, ils ne sont plus que trois opérateurs en concurrence : Isilines, OUIBUS (racheté à la SNCF par BlaBlaCar en janvier 2019) et FLIXBUS (suite au rachat de Mégabus). En mars 2019, FLIXBUS annonce être entré en négociation exclusive avec Transdev Group en vue d'acquérir

ses activités de car longue-distance Eurolines et Isilines. A ces trois opérateurs présents au niveau national, s'ajoutent 9 opérateurs² disposant d'une offre locale et ciblée.

FLIXBUS et OUIBUS ont adopté un modèle économique similaire qui repose majoritairement sur des partenariats avec des PME d'autocaristes indépendants. Ces deux opérateurs ne cherchent pas à posséder d'autocar en propre. Ainsi, lorsque Mégabus a été repris, FLIXBUS n'a pas racheté les cars de l'opérateur, mais ils ont été repeints et mis aux standards de confort du transporteur allemand.



Source : www.isilines.fr

¹Autorité de régulation des activités ferroviaires, devenue Arafer avec l'extension de ses compétences aux activités routières et autoroutières.

²Par ordre alphabétique : Car Postal, Chambon, DMA, Escapad'Kreol, Jacqueson, Keolis Sud Lorraine, Migratour, Orain et Philippe.

De la même manière, si OUIBUS possède une partie de son parc en propre, issu de son prédécesseur iDBUS, les autocars Starshipper roulent sous les couleurs de la marque OUIBUS.

Quant à Isilines, l'opérateur ne possède pas non plus de matériel roulant, mais il fonctionne avec un modèle un peu différent, sous-traitant à 60% à Transdev et à 40% à des PME d'autocaristes indépendants.



Source : <http://fr.ouibus.com/fr/bus-stations>

En Bretagne, depuis la libéralisation du transport par autocar, les trois opérateurs présents au niveau national ont poursuivi leur expansion.

Trois lignes principales desservent la Région Bretagne : Brest / Nantes, Brest / Rennes et Rennes / Nantes. Cependant, depuis avril 2017, la compagnie OUIBUS assure de nouvelles lignes directes au départ de Brest :

- *Brest / Lannion / Saint-Brieuc / Rennes / Angers / Tours / Bourges / Clermont-Ferrand*
- *Brest / Morlaix / Guingamp / Saint-Brieuc / Rennes / Le Mans / Paris*
- *Brest / Auray / Vannes / Paris (pendant les vacances et les week-ends prolongés)*
- *Brest / Quimper / Lorient / Chartres / Paris*
- *Brest / Quimper / Lorient / Rennes / Laval / Paris*

Les opérateurs mettent tous en avant l'importance de sous-traiter avec des PME d'autocaristes indépendants, importantes et solides, implantées au niveau régional, ayant une bonne connaissance du territoire. Le marché de l'autocar étant un marché saisonnier, il nécessite de la flexibilité et une capacité d'adaptation. En l'occurrence, les sous-traitances locales permettent de mettre rapidement à disposition des cars, de proposer des modifications sur les lignes, comme le lancement de liaisons saisonnières, pour desservir les lieux touristiques. En Bretagne, les liaisons OUIBUS sont opérées par la société Salaün Autocars dont le siège est basé à Pont-de-Buis-lès-Quimerch (Finistère). Les lignes vers St Brieuc, Vannes et Caen au départ de Rennes, assurées par Starshipper, sont opérées par les cars Rouillard, installés à Plérin (Côtes-d'Armor).

Le profil du voyageur en autocar

Avec des prix de billets restant peu élevés par rapport aux autres modes de transport collectif, le marché des SLO capte principalement une clientèle aux revenus modestes, constituée majoritairement de voyageurs de type « loisirs », plutôt jeunes (50% environ des voyageurs ont moins de 30 ans), et donc moins sensibles au temps de parcours.

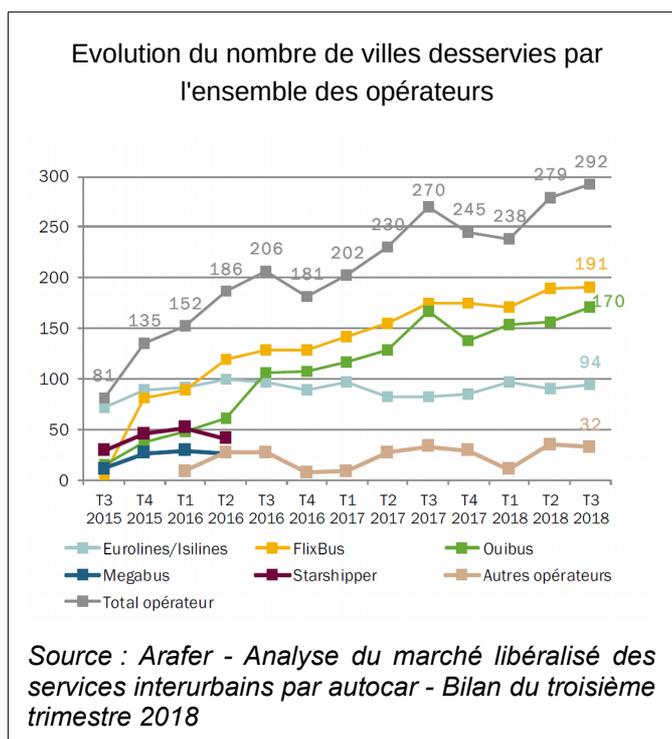
La saisonnalité du marché entraîne des fluctuations de prix pour un même trajet. Par exemple, en Bretagne, sur les trois principales liaisons mises en place, le prix de la place a varié entre 15 et 26 euros sur un trajet Brest / Nantes effectué entre le 21 et le 31 juillet 2017, soit entre 5 et 8 centimes d'euros par km.

En France, l'Autorité de la concurrence indiquait en 2014 que près de 30% des voyageurs en SLO (hors étudiants) déclarent un revenu net mensuel du ménage inférieur à 1 500 euros, tandis que la part

des personnes sans activité professionnelle (y compris les étudiants) y avoisine les 50%³. Ces profils de clients ressortent également d'études similaires menées dans d'autres pays d'Europe où ce mode de transport est plus développé (Grande-Bretagne, Suède, Norvège).

Bien qu'actuellement moins présents dans la clientèle, les groupes, les familles, les seniors et les retraités sont aussi une cible d'avenir pour les opérateurs. En effet, dans les pays où le marché du transport par autocar est plus mature, comme la Grande-Bretagne, la clientèle plus âgée est majoritaire.

Un marché en plein essor



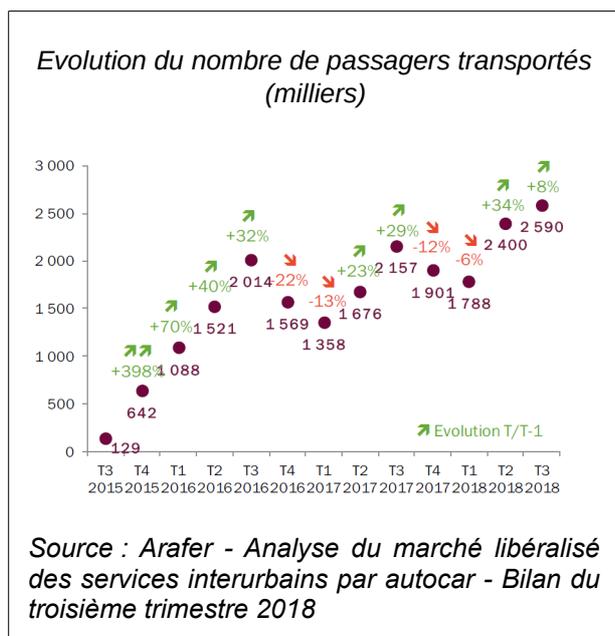
Au troisième trimestre 2018, 292 villes françaises sont reliées par les opérateurs de services librement organisés. Ce chiffre est un nouveau maximum depuis la libéralisation du marché. La densité du maillage permet à plus de 50 % de la population de France métropolitaine de résider dans une commune située dans un rayon de 10 km autour d'un point d'arrêt desservi par un de ces services.

Durant ce 3e trimestre 2018, les opérateurs du secteur ont transporté 2,6 millions de passagers (+20 % par rapport au troisième trimestre 2017) dont 624 000 passagers qui ont voyagé sur des liaisons infra-régionales, ce qui représente une hausse de 30 % par rapport au même trimestre de 2017.

Enfin, au 3^e trimestre 2018, Eurolines / Isilines dessert 1/3 des villes desservies par l'ensemble des opérateurs.

Le nombre de passagers transportés au second trimestre 2018 (2,4 millions) traduit une hausse importante et atypique du niveau de fréquentation, directement liée à la grève perlée de 3 mois du secteur ferroviaire au printemps 2018. Grâce à la flexibilité de son organisation, à ses offres et à ses coûts attractifs, le SLO a offert, dans ce contexte, une alternative économique pour se déplacer et attirer une clientèle (professionnelle par exemple) peu habituée à utiliser ce mode de transport.

Plus généralement, pour une grande majorité des liaisons commercialisées, y compris les plus fréquentées (Paris / Lille ou Paris / Lyon), les opérateurs modulent le nombre de sièges offerts, entre les jours de semaine et le week-end, en adaptation aux variations observées de la demande.



³Données issues des enquêtes de terrain réalisées entre octobre et décembre 2016 de l'Arafer

Offre et fréquentation des lignes bretonnes

En 2017, 139 liaisons desservent la Bretagne, avec un total de 577 874 passagers transportés. 72 % de ces lignes sont des liaisons inter-régionales, 18 % infra-régionales et 10 % radiales.

En Bretagne, en 2017, 15 communes sont desservies par un SLO, ce qui est inférieur à la moyenne des régions (23 communes).

Bien qu'accusant une baisse de sa fréquentation entre 2016 et 2017, la liaison Paris-Rennes fait partie des liaisons radiales les plus fréquentées avec 20 trajets quotidiens en 2017 (soit 10 A/R) par jour et une moyenne de 427 passagers quotidiens (soit environ 21 passagers par trajet).

Principales liaisons bretonnes en 2017 :

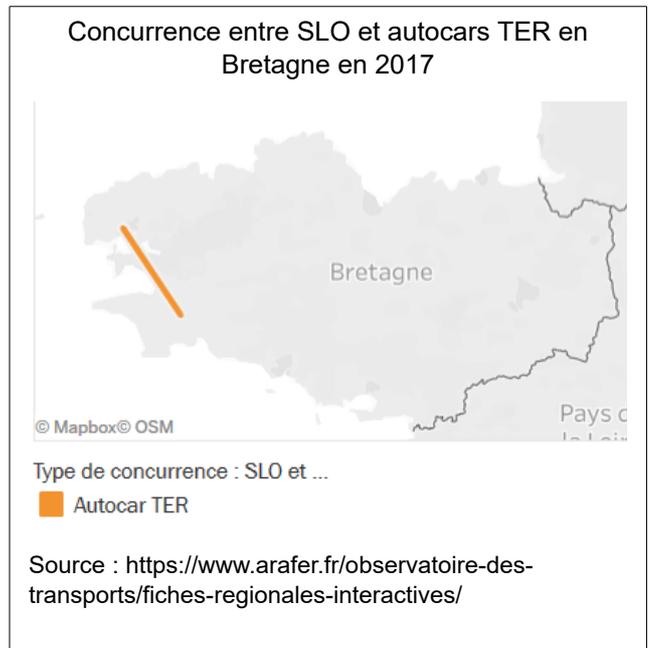
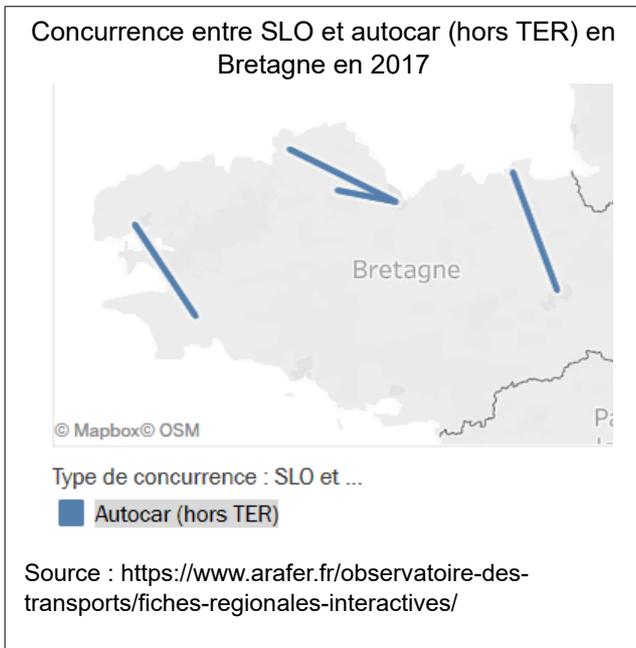
Nature de la liaison	Liaison	Nombre de passagers en 2017 (en milliers)	Fréquence quotidienne moyenne en 2017
Infrarégionale	Brest_Lorient	13	12
	Brest_Rennes	9	7
	Lorient_Brest	8	4
Inter-régionale	Nantes_Rennes	74	15
	Rennes_Toulouse	23	8
	Bordeaux_Rennes	22	9
Radiale	Paris_Rennes	156	20
	Brest_Paris	28	11
	Lorient_Paris	21	9

Source : <https://www.arafer.fr/observatoire-des-transport/fiches-regionales-interactive/>

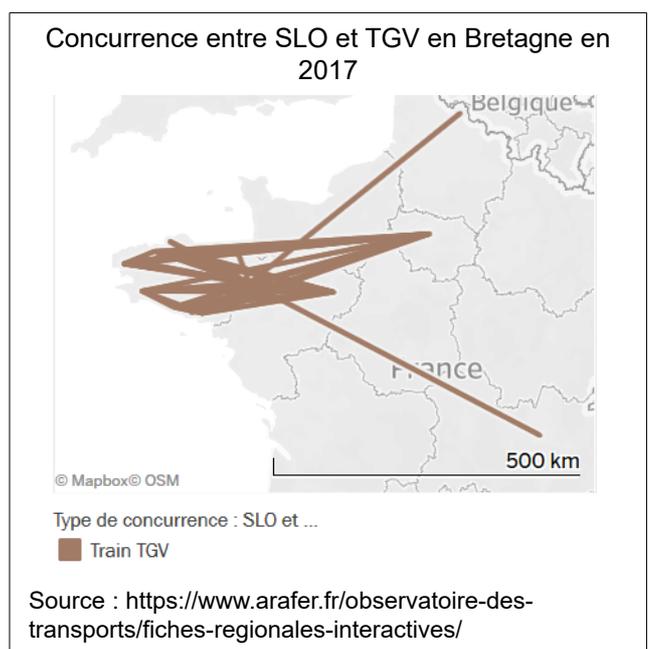
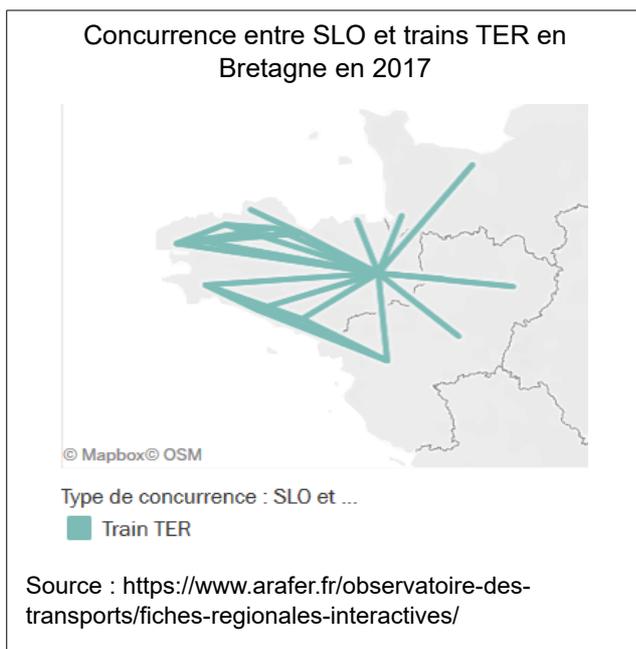
Top 10 des liaisons les plus fréquentées en 2017

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

Source : Arafer – Rapport annuel - Marché du transport par autocar et gares routières – Exercice 2017



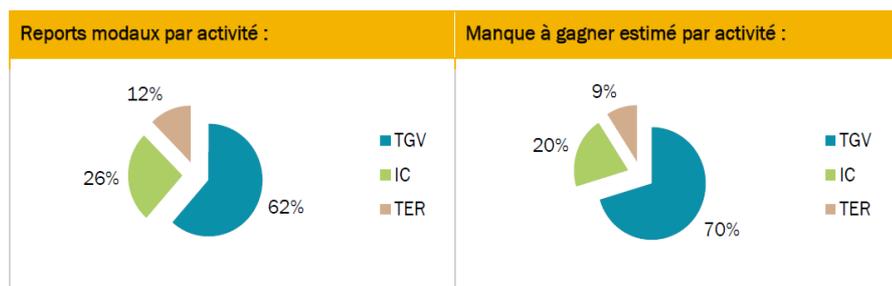
En Bretagne en 2017, Brest/Quimper est la seule liaison également opérée par un SLO et un autocar TER. En revanche, quelques liaisons SLO (Brest / Quimper, Rennes / St-Malo, Lannion / St-Brieuc, St-Brieuc / Guinguamp) sont concurrentes des cars départementaux. Enfin, la concurrence existe avec les trains TER et les TGV pour de nombreuses liaisons.



Le SLO : une concurrence pour le transport ferroviaire de voyageurs

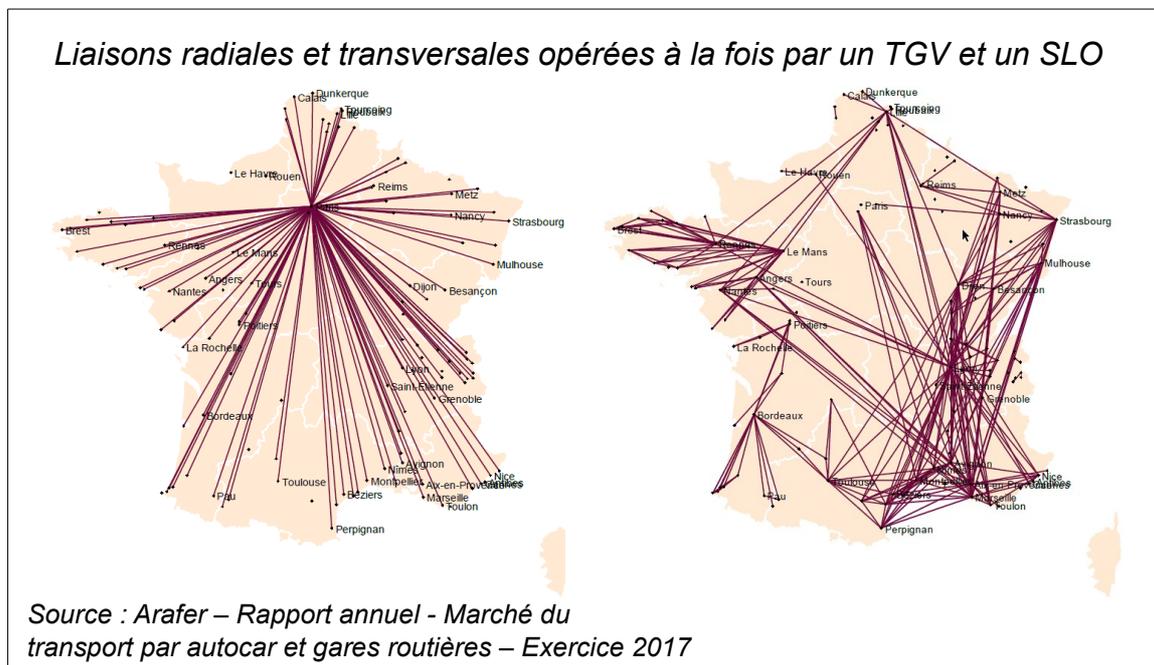
Après deux années complètes de développement du marché des services routiers de longue distance, et grâce aux données collectées par l'Observatoire des transports de l'Arafer, l'Autorité propose une évaluation⁴ du report modal vers le SLO depuis les services de transport ferroviaire de personnes : TER, TGV et Intercités (IC), ainsi que la perte financière associée.

D'après l'Arafer, 7,1 millions de voyageurs ont utilisé le SLO en 2017. Cette même année : « 17% de ces voyageurs n'auraient pas voyagé sans l'existence de ces services. Le report modal depuis les services ferroviaires s'établit entre 35% et 54% selon la nature des liaisons (radiales ou transversales, supérieures ou inférieures à 150 km). Les transferts de voyageurs et de recettes depuis le transport ferroviaire, toutes activités confondues, sont respectivement estimés à un total compris entre 2 et 3 millions de voyageurs et entre 50 et 100 millions d'euros. »



L'activité TGV enregistre la plus grande part du report modal vers le SLO (62%) ainsi que le principal manque à gagner estimé subi par les transports ferroviaires de voyageurs. En 2017, 388 liaisons sont desservies à la fois en SLO et par un TGV, contre 306 en 2016. La liaison Paris Rennes est la 4^{ème} au rang des liaisons les plus concernées par la concurrence du SLO pour les activités non conventionnées de SNCF Mobilités.

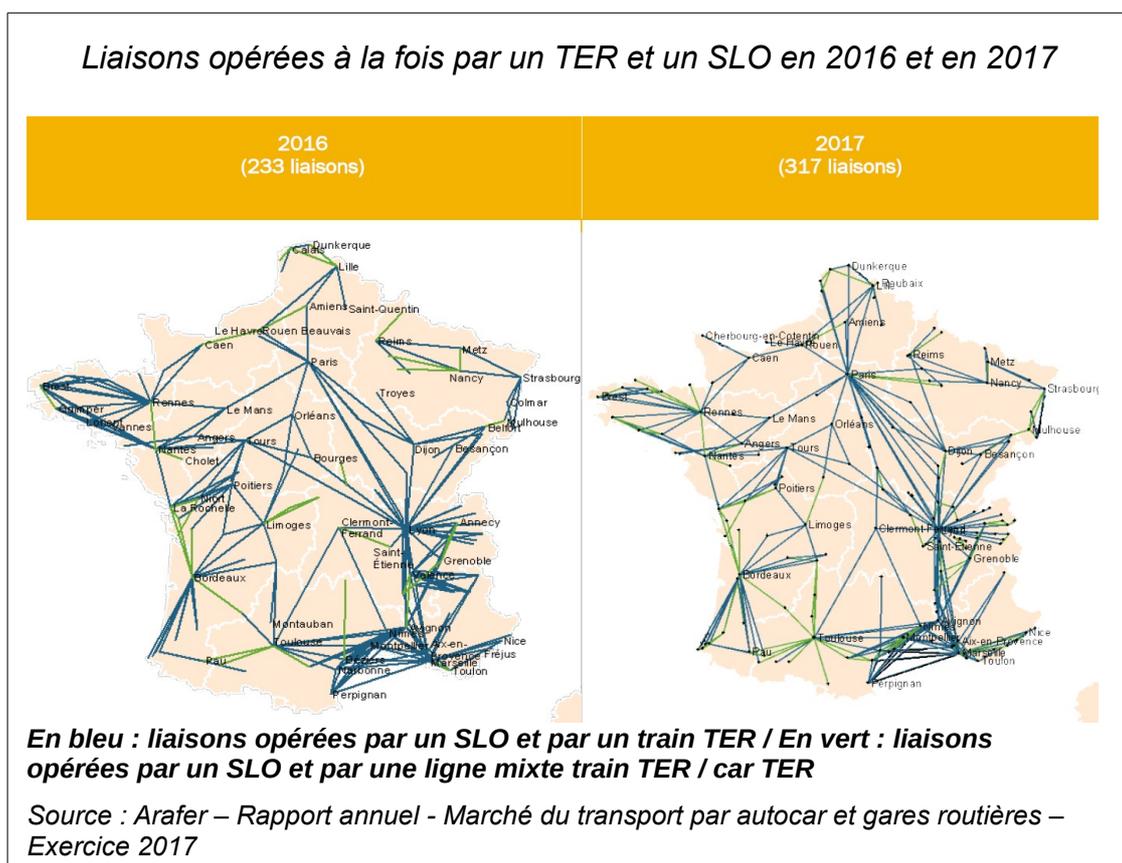
Source : Arafer – Rapport annuel - Marché du transport par autocar et gares routières – Exercice 2017



⁴ « Cette évaluation se fonde sur une estimation du nombre de voyageurs en report depuis les différentes activités de transport ferroviaire de personnes (TGV, IC, TER) vers les SLO et du manque à gagner en résultant. Les chiffres présentés (...) à titre indicatif ont vocation à en donner un ordre de grandeur, sans préjuger des autres circonstances affectant le trafic ferroviaire et des évolutions annuelles constatées pour celui-ci. La méthodologie, les hypothèses et les données utilisées pour cet exercice sont présentées en annexe 22 » du *Rapport annuel - Marché du transport par autocar et gares routières – Exercice 2017 de l'Arafer*.

Pour le TER, la perte financière estimée affecte plus particulièrement les 20 liaisons vers les grandes villes françaises, dont celles de « l'ancienne région Rhône Alpes qui concentre 40 % du manque à gagner total ». En Bretagne, le report de voyageurs du TER vers le SLO est estimé à 33 000 personnes, soit une perte de 795 k€, équivalente à 2 % des recettes du contrat TER. L'Arafer explique ce chiffre, plus fort en Bretagne que sur la plupart des autres régions, par l'existence de liaisons infra-régionales très desservies par le SLO, et de la liaison interrégionale Rennes-Nantes très concurrentielle.

Les Intercités (IC) sont plus affectés que les TER par le report modal de voyageurs (26%) et la perte financière associée, en raison notamment de recettes moyennes par voyageur plus élevées (distances plus longues). 239 origines destinations sont concernées par un potentiel report de voyageurs vers les services librement organisés, concentrées sur les 20 liaisons vers les grandes villes métropolitaines.



Dans une enquête⁵ terrain qu'elle a menée en 2016, l'Arafer souligne que l'autocar serait préféré au train en raison des prix pratiqués, le critère prix ressortant comme le principal atout du transport par SLO. Globalement, 37% des personnes interrogées se seraient détournées du train, dont 24% du TGV (29% pour les trajets de plus de 250 kilomètres).

⁵Lien vers les résultats: <http://www.arafer.fr/wp-content/uploads/2017/01/Enquete-2016-mobilite-des-voyageurs-en-autocar-Arafer.pdf>

Le SLO : une concurrence pour le covoiturage ?

L'Arafer précise qu'au total 44% des utilisateurs des autocars se seraient détournés de la voiture, y compris du covoiturage (60% pour les liaisons transversales de 100 à 250 kilomètres). Les usagers interrogés dans l'enquête précitée jugent globalement le covoiturage plus cher, moins pratique pour les bagages, moins confortable et moins sûr que l'autocar.

En permettant aux autocaristes d'enrichir le nombre de villes desservies et en pratiquant des tarifs relativement comparables à ceux du covoiturage, le SLO gagne des parts de marché sur la voiture individuelle et le covoiturage. Ainsi, les prix pratiqués pour un voyage en autocar sont environ de 4 centimes d'euros/km, tandis que ceux du covoiturage affichent en moyenne 7 à 8 centimes d'euros/km par passager.

Le SLO est-il un marché rentable ?

En plus des parts de marché gagnées sur le ferroviaire et le covoiturage, le SLO est inducteur de mobilité. Toujours selon l'enquête terrain menée en 2016, l'Arafer estime à 17 % le taux de déplacements induits par l'offre de SLO, soit environ 1,2 million de déplacements (sur un total de 7,1 millions de déplacements) qui n'auraient pas eu lieu en 2017 sans ce nouveau service.

Le dernier bilan trimestriel (3^e trimestre 2018) indique que l'autocar a permis d'attirer près de 20,8 millions de voyageurs depuis la libération de son marché en août 2015. Pour y arriver, les opérateurs ont concentré leurs efforts sur le maillage de leur réseau et ont pratiqué une politique tarifaire plutôt « agressive », en dessous du prix de revient, pour attirer une nouvelle clientèle. La recette kilométrique moyenne par passager transporté s'élève à 4,7 € aux 100 km en 2017, contre 4 € en 2016. Cette hausse ainsi que celle de la fréquentation permet aux opérateurs d'atteindre un chiffre d'affaires de 105,4 millions d'euros.

Enfin, au 31 décembre 2017, le secteur emploie 2 343 ETP (emplois directs et emplois indirects de conducteurs sous-traitants/partenaires affectés à cette activité), soit 260 emplois créés en 2017.

Aucun opérateur ne déclare cependant dégager de bénéfices sur ce marché qui ne serait donc pas encore rentable, à l'exception de quelques lignes saisonnières. Le futur défi des opérateurs sera d'atteindre un équilibre économique global sans pour autant casser la dynamique actuelle, impliquant peut-être une progression des tarifs tout en restant compétitifs face à la concurrence. Cet enjeu s'inscrit dans la conquête d'un nouveau marché sur du moyen et du long termes.

Les gares routières : principal frein au développement du marché ?

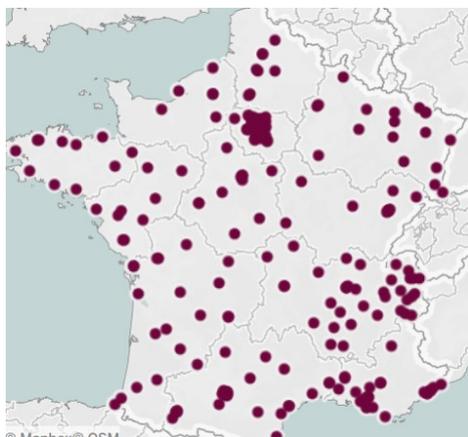
Le principal écueil rencontré par le marché des SLO reste celui des gares routières pour lesquelles des points restent à préciser dans la loi Macron. Le rapport de l'Arafer rappelle les actions engagées en vue de la mise en place d'un nouveau cadre de régulation des gares routières et autres aménagements de transport routier. La réalisation d'un recensement des gares routières existantes est à la fois utile aux opérateurs mais aussi aux usagers. Ce registre des gares routières et des aménagements d'arrêt, publié et tenu à jour par l'Arafer, est actualisé dès que les exploitants envoient leur déclaration à l'Autorité avec les caractéristiques de ces aménagements, ou dès qu'ils modifient les informations initialement déclarées. Le registre existe sous forme de base de données téléchargeable ou de carte interactive. Il permet aux autocaristes de connaître les caractéristiques, les contraintes techniques et la nature des services offerts aux voyageurs et aux opérateurs.

En mars 2019, le registre fait état de 254 gares et aménagements routiers recensés, dont 11 pour la Bretagne.

Parmi ces 254 aménagements déclarés (gares, haltes routières et aménagements sur parc de stationnement), seulement 38 % sont exploités en régie par des collectivités territoriales (commune, métropole, EPCI ou département) ou par des sociétés publiques locales. La majorité d'entre eux sont gérés par les acteurs du transport de voyageurs (SNCF, RATP, Transdev).

Si l'accès aux gares routières en centre-ville des grandes agglomérations peut être pénalisant pour les opérateurs de SLO, en raison de la saturation des réseaux, ceux-ci privilégient majoritairement les arrêts de départ ou de terminus de ligne en gare routière, compte-tenu du grand nombre de services offerts à proximité. Un opérateur peut néanmoins choisir des points d'arrêt intermédiaires en périphérie, généralement à proximité d'un accès autoroutier par exemple, permettant ainsi une accessibilité routière facile au point d'arrêt.

Les 254 gares et aménagements routiers (mars 2019)



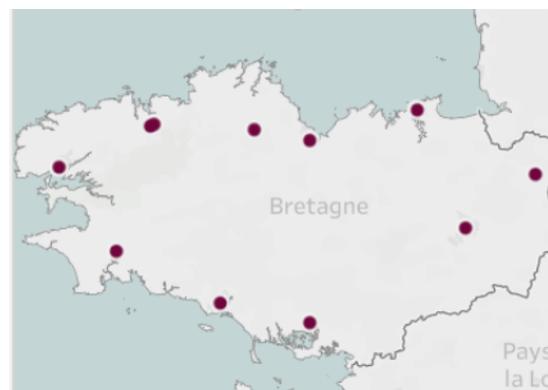
<http://www.arafer.fr/les-autocars/gares-routieres/registre-public-et-carte-interactive-des-gares-routieres/>

Devant la difficulté de réunir les critères essentiels à l'établissement d'une gare routière (une infrastructure de stationnement hors voirie, des quais dédiés, une salle d'attente, un système d'information et une signalétique), certains opérateurs de SLO contournent le problème. L'opérateur FlixBus a par exemple contractualisé avec la chaîne Mac Donald's dans le Pas-de-Calais pour utiliser une partie de son parking. De son côté, Isilines s'est rapproché de Total pour développer un partenariat qui permettrait à chacun de profiter du maillage de son réseau (réductions pour les clients d'Isilines en restauration et ventes de billets Isilines dans les stations). Des stations qui, lorsqu'elles sont stratégiquement situées, peuvent se transformer en véritable « hub » d'embarquement et de dépose de voyageurs.

A l'exception de la gare de Fougères et de l'aménagement routier de Saint-Martin-des-Champs (Morlaix), les 9 autres gares routières bretonnes s'inscrivent dans des Pôles d'Échanges Multimodaux :

- Brest
- Fougères
- Morlaix
- Guingamp
- Rennes
- Saint-Malo
- Saint Brieuç
- Vannes
- Quimper
- Lorient

Les 11 gares et aménagements routiers bretons (mars 2019)



Source : <http://www.arafer.fr/les-autocars/gares-routieres/>

D'une façon générale, les gares routières jouent un rôle essentiel en matière d'intermodalité dès lors qu'elles sont à proximité d'une gare ferroviaire ou connectées aux réseaux urbains (TER, car, bus, métro, vélo, piéton). Ainsi, dans le cadre du programme « Bretagne à grande vitesse », les 10 gares « grandes lignes⁶ » de la Région connaissent d'importantes évolutions (réaménagements immobiliers, constructions nouvelles, nouveaux services...) en vue de leur transformation en véritables PEM.

⁶Rennes, Redon, Saint-Brieuc, Guingamp, Morlaix, Brest, Quimper, Lorient, Auray et Vannes

Depuis son ouverture, le marché des autocars n'a cessé de se consolider et a connu un développement rapide qui se traduit dans les chiffres et analyses produits par l'Observatoire des transports et de la mobilité de l'Arafer. Les SLO ont permis de faire voyager 7,1 millions de personnes en 2017, soit 14,5 % de plus que l'année précédente. Cependant, des questions subsistent sur la pérennité du modèle des cars Macron et sur leur rentabilité pour les opérateurs. On constate que le nombre d'opérateurs positionnés a déjà diminué depuis le départ, ce qui tend à montrer un phénomène de concentration (situation de monopoles déjà constatée en Allemagne) qui va de paire avec une probable hausse des tarifs. Avec **la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)**, actuellement en discussion, l'organisation du transport au quotidien revient au premier plan, avec le développement de solutions de mobilités efficaces pour les territoires. La loi ambitionne d'y consacrer un plan d'investissement important dont le SLO devrait également bénéficier.

Pour aller plus loin

Avis n° 14-A-05 du 27 février 2014 relatif au fonctionnement concurrentiel du marché du transport interrégional régulier par autocar - Autorité de la concurrence.

Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar - Bilan du 3e trimestre 2018.

Marché du transport par autocar et gares routières – Rapport annuel, Exercice 2017 – Arafer 2019.

Les pratiques de mobilité de longue-distance des voyageurs sur les lignes régulières d'autocar librement organisées - Enquêtes de terrain réalisées entre octobre et décembre 2016 - Arafer, janvier 2017.

Bretagne à Grande ViTesse - Région Bretagne – juin 2014

https://www.bretagne.bzh/upload/docs/application/pdf/2014.../plaquet_bgv2014.pdf

Le projet « Bretagne à Grande Vitesse » Les territoires bretons et le projet Bretagne à Grande Vitesse, travail collaboratif du réseau des agences d'urbanisme de Bretagne, novembre 2010 -

https://www.audelor.com/fileadmin/Audelor/.../Etude_BGV_261110_web.pdf

Contact : NICOLLEAU Karine
CEREMA/DTerOuest/DMI/M
Tél: 02 40 12 84 60
Karine.Nicolleau@cerema.fr