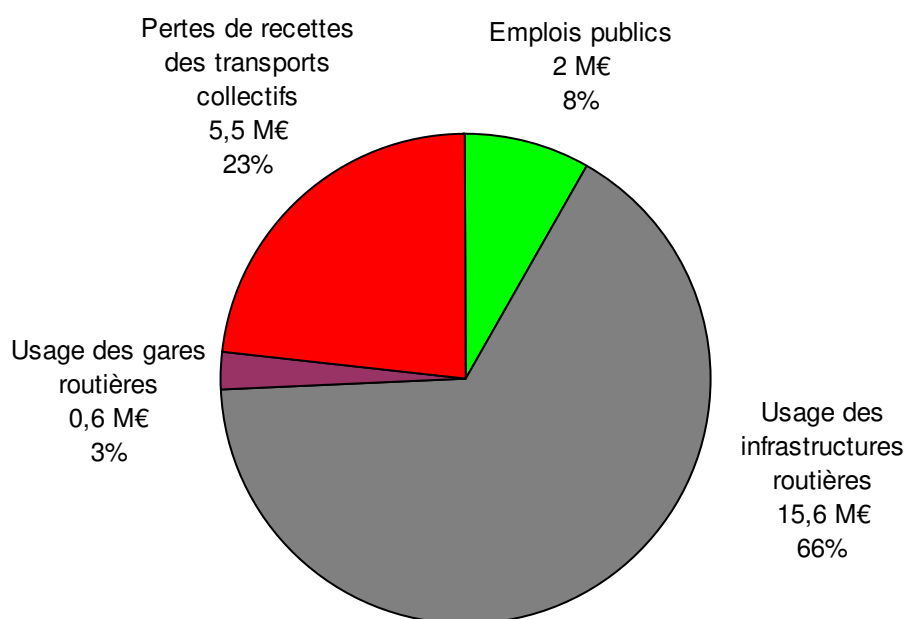


Association Qualité Mobilité

DEPENSES PUBLIQUES OCCASIONNEES PAR LES SERVICES LIBREMENT ORGANISES D'AUTOCARS (« CARS MACRON »)

Rapport d'expertise

Répartition par poste des dépenses et avantages publics en
faveur des SLO d'autocars (2016)



Décembre 2018



BUREAU D'ETUDES EN TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS

86 quai Féron 63150 La Bourboule

Tél. : 04.73.65.94.24

Contact : bcordier.adetec@orange.fr

Site internet : www.adetec-deplacements.com

SOMMAIRE

Résumé	4
Présentation de l'étude	9
1. Présentation des SLO.....	10
1.1. Historique et cadre réglementaire.....	10
1.2. Offre.....	11
1.3. Fréquentation	17
1.4. Recettes hors taxes.....	20
2. Part des SLO dans le trafic et les déplacements	23
2.1. Part dans le trafic routier	23
2.2. Part dans les déplacements	27
3. Quantification des dépenses publiques.....	32
3.1. Emplois publics	32
3.2. Usage des infrastructures routières.....	37
3.3. Usage des gares routières	39
3.4. Pertes de recettes des transports publics.....	43
3.5. Autres dépenses publiques éventuelles	52
3.6. Synthèse	58
4. Reports modaux, principales externalités et impacts divers.....	60
4.1. Reports modaux et déplacements induits.....	60
4.2. Emissions de CO ₂	65
4.3. Consommation d'énergie	69
4.4. Accidents corporels de la circulation	72
4.5. Usage des infrastructures routières.....	76
4.6. Permis de conduire et motorisation	77
5. Comparaison avec les autres modes de déplacement.....	78
5.1. Dépenses publiques nettes	78
5.2. Dépenses publiques par kilomètre parcouru	80
5.3. Dépenses publiques par déplacement	81
5.4. Dépenses publiques par kilogramme de CO ₂ évité.....	82
5.5. Dépenses publiques par kilogramme équivalent pétrole économisé.....	83
6. Conclusion et enjeux.....	84
Annexes	85
Bibliographie.....	89
Glossaire.....	92

RESUME

Présentation de l'étude

L'étude porte sur les dépenses publiques occasionnées par les services librement organisés (SLO) d'autocars, couramment appelés « cars Macron », créés en août 2015. Tous les dépenses d'origine publique sont prises en compte, quelles qu'en soient la forme et la nature, qu'elles soient volontaires ou non, qu'elles relèvent du droit ou d'une non application du droit.

Les chiffres se rapportent principalement à l'année 2016, avec une actualisation pour 2017 quand les données d'entrée sont disponibles. Les montants financiers sont exprimés en €₂₀₁₆.

Présentation des SLO

La loi du 6 août 2015, dite « loi Macron », a libéralisé le marché domestique du transport interurbain régulier par autocar pour toute liaison supérieure à 100 kilomètres. Les services librement organisés (SLO) sont les services routiers réguliers interurbains qui ne nécessitent pas de conventionnement avec une autorité organisatrice de transport pour être ouverts au public.

En 2016 et 2017, les principaux chiffres des SLO sont les suivants :

	2016	2017	Evolution
Nombre d'opérateurs (au 31/12)	7	10	+ 3
Nombre d'opérateurs principaux (au 31/12)	3 (Eurolines/Isilines, Flixbus et Ouibus)	3 (idem)	=
Nombre moyen de communes desservies	183	237	+ 30 %
Distance parcourue (en autocars * km)	113 millions	97 millions	- 14 %
Nombre de voyages	6,2 millions	7,1 millions	+ 15 %
Longueur moyenne d'un voyage	339 km	315 km	- 7 %
Nombre de voyages * km	2,10 milliards	2,23 milliards	+ 6 %
Taux d'occupation	40 %	51 %	+ 26 %
Recettes HT	83 M€	104,6 M€	+ 26 %
Recette moyenne HT par voyageur pour 100 km	4,0 €	4,7 €	+ 17 %
Recette moyenne HT par autocar * km	0,76 €	1,08 €	+ 42 %

En 2017, l'offre a été réduite et surtout optimisée. Le nombre de voyages, le taux d'occupation et les recettes ont connu des hausses comprises entre 15 et 26 % par rapport à 2016.

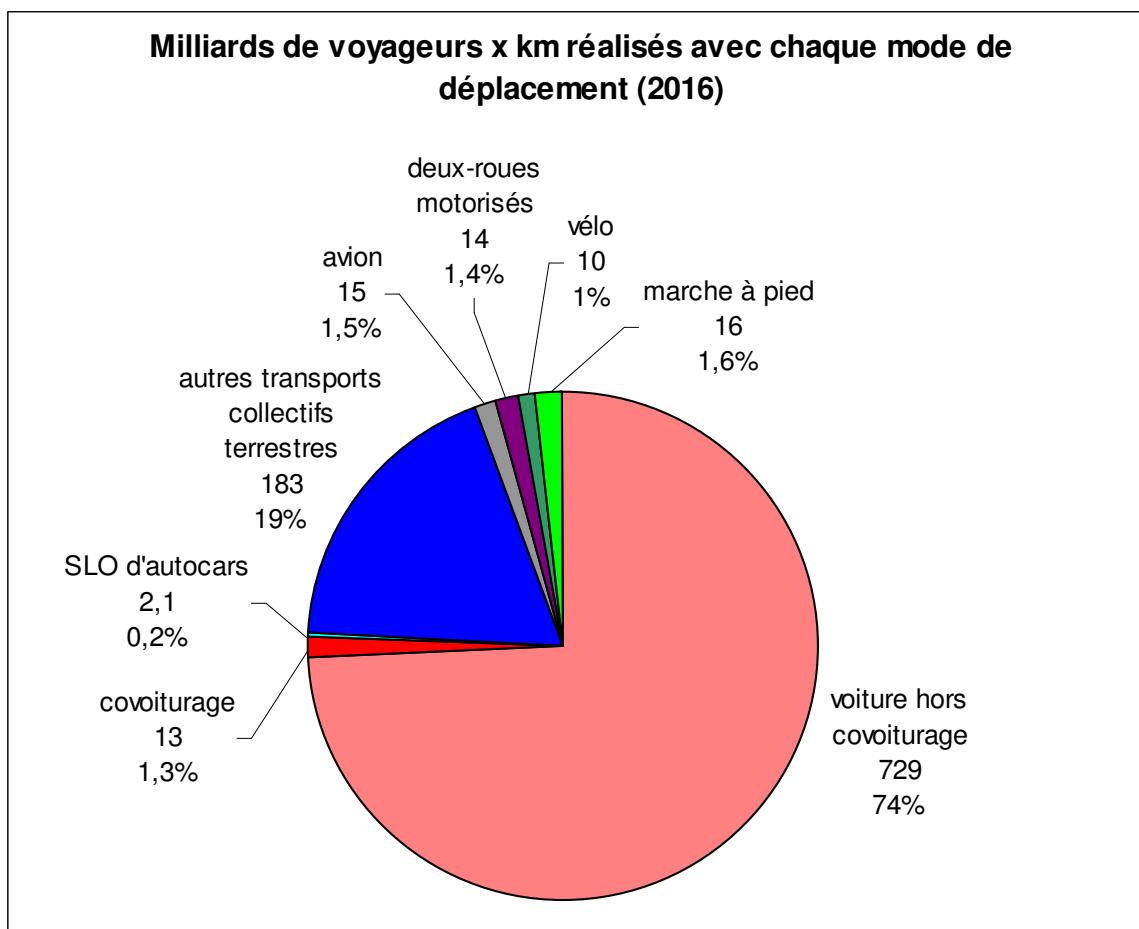
Part des SLO dans le trafic et les déplacements

En 2016, les parts des SLO dans le trafic, exprimé en véhicules * km, sont les suivantes :

- 0,02 % du trafic routier total,
- 0,4 % du trafic poids lourds,
- 5 % du trafic des autocars.

Leurs parts dans les déplacements de personnes, exprimés en voyageurs * km, sont les suivantes :

- 0,2 % de l'ensemble des voyageurs * km (voir graphique ci-dessous),
- environ 0,6 % des voyageurs * km longue distance (+ de 80 km à vol d'oiseau),
- 1,1 % des voyageurs * km en transports en commun (courte et longue distance),
- 3 % des voyageurs * km en autocar.



Quantification des dépenses publiques

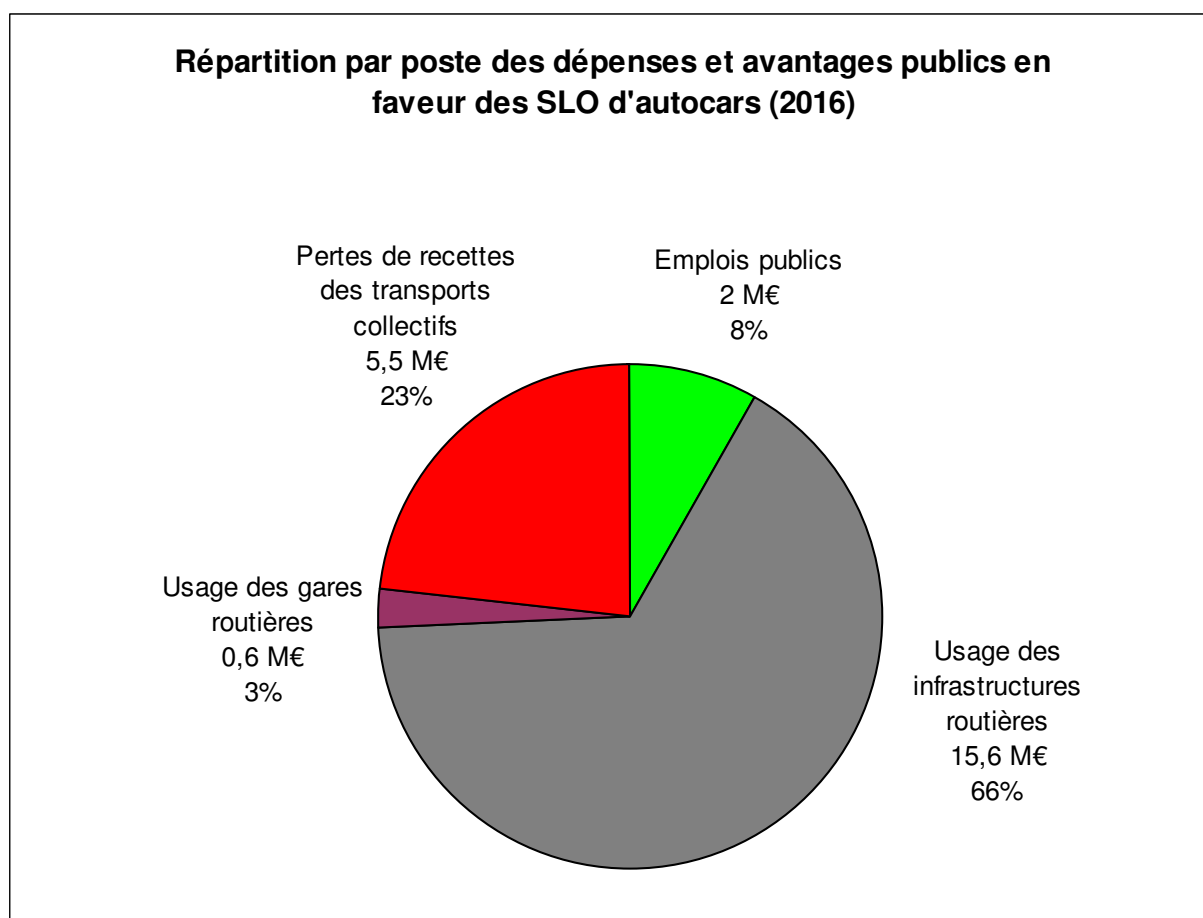
En 2016, les dépenses publiques occasionnées par les SLO d'autocars sont d'environ **24 millions d'euros**. Elles se décomposent ainsi :

	Etat et organismes rattachés	Régions	Départements	AOM	Total
Emplois publics	≈ 1,8 M€	≈ 0,2 M€	/	/	≈ 2,0 M€
Usage des infrastructures routières	≈ 11,7 M€	/	≈ 3,9 M€	/	≈ 15,6 M€
Usage des gares routières	/	Total ≈ 0,6 M€			≈ 0,6 M€
Pertes de recettes des transports collectifs	/	≈ 5,5 M€	/	/	≈ 5,5 M€
Total général	≈ 13,5 M€	≈ 10,2 M€			≈ 23,7 M€

Les coûts liés aux externalités (émissions de gaz à effet de serre, accidents de la circulation, etc.) ne sont pas pris en compte dans ce calcul. Ils sont présentés page suivante.

57 % de ces dépenses relèvent de l'Etat, 43 % des collectivités locales.

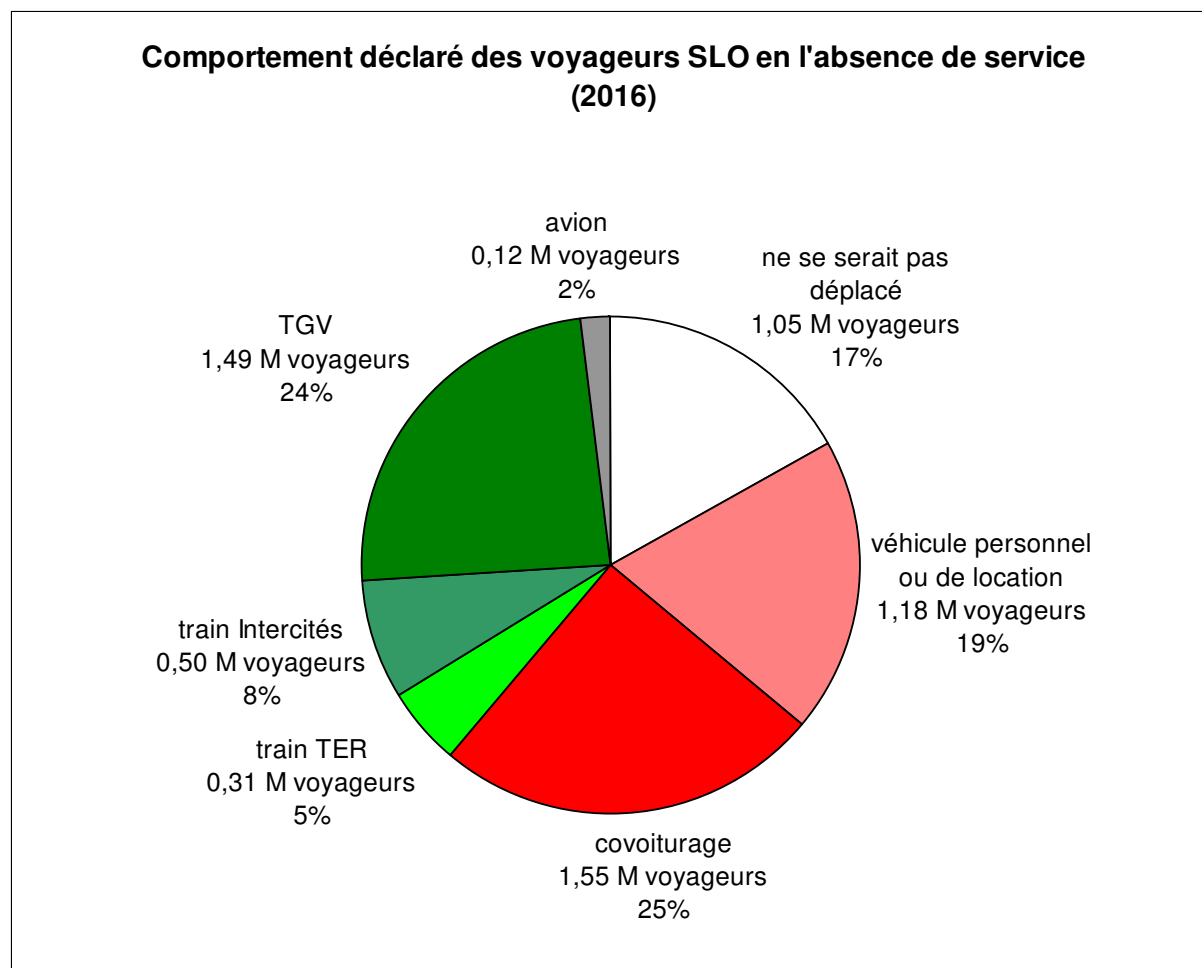
Comme le montre le graphique ci-dessous, l'usage des infrastructures routières (66 %) et les pertes de recettes des transports collectifs (23 %) constituent les deux postes les plus importants.



A ces 24 M€ de dépenses publiques, il faut ajouter les pertes de recettes restant à la charge de SNCF Mobilités (TGV et Intercités), qui représentent 54 M€.

En 2017, les dépenses publiques occasionnées par les SLO d'autocars sont proches de 26 millions d'euros (+ 11 %) et les pertes de recettes restant à la charge de SNCF Mobilités de 67 M€ (+ 24 %).

Reports modaux et principales externalités



En 2016, en l'absence de SLO, 17 % des utilisateurs de ces services ne se seraient pas déplacés, 37 % (soit 2,3 millions) auraient pris le train et 44 % auraient pris la voiture (dont 25 % en covoiturage).

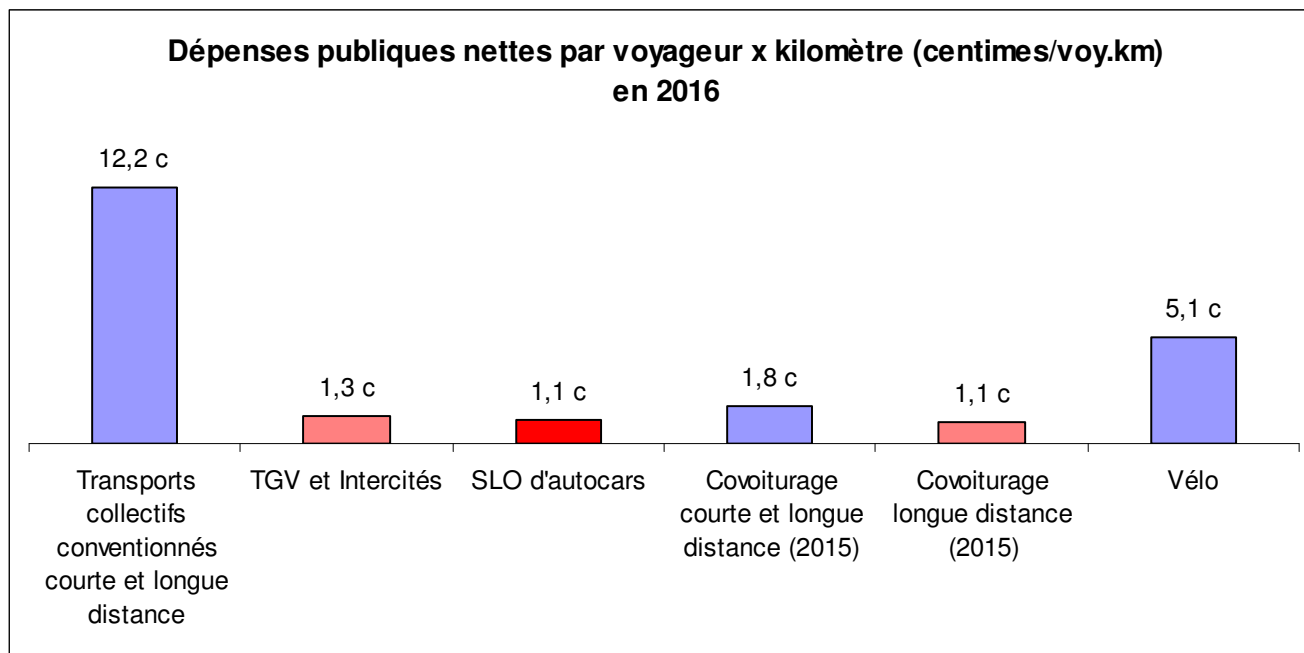
La part importante des déplacements induits et de ceux reportés depuis le train entraîne une hausse des émissions de CO₂ (+ 21 000 tonnes). Le coût pour la collectivité est d'environ 0,9 M€. Ce bilan s'est fortement dégradé en 2017 (+ 35 000 tonnes) et le coût pour la collectivité est proche de 1,7 M€.

Pour les mêmes raisons, les SLO génèrent une hausse de la consommation d'énergie (+ 4 800 tonnes équivalent pétrole), elle aussi plus forte en 2017 (+ 8 000 tonnes).

Inversement, les cars SLO font éviter 1 mort, 30 blessés hospitalisés et 130 blessés légers, principalement du fait des reports modaux depuis la voiture.

Enfin, le coût d'usage des infrastructures routières par les cars SLO est d'environ 15,6 M€ selon la méthode économique classique et 11 M€ selon la méthode différentielle. L'écart entre les deux chiffres est dû à la baisse du trafic automobile, du fait des reports modaux.

Comparaison avec les autres modes de déplacement



Comme le montre le graphique ci-dessus, rapportées au kilométrage parcouru avec chaque mode, les dépenses publiques occasionnées par les SLO d'autocars sont :

- du même ordre que celles des autres modes de longue distance (train et covoiturage), alors que le train devrait en théorie bénéficier davantage des financements publics, puisqu'il s'agit d'un mode de transport conventionné et très bénéfique pour l'environnement,
- moindres que pour les autres modes, toutes distances confondues, ce qui est logique car ces derniers incluent une part de déplacements courte distance (la totalité pour le vélo).

Enfin, en tenant compte des reports modaux et déplacements induits, il y a davantage de CO₂ mais aussi de consommation d'énergie avec les SLO d'autocars que sans. L'argent public est donc, de ce point de vue, contreproductif, à l'inverse des transports collectifs (surtout le train) et du vélo où l'argent public est écologiquement utile.

Conclusion et enjeux

Le principal enjeu réside dans l'évolution de la clientèle des SLO d'autocars :

- diminution des reports modaux depuis le train,
- hausse des reports depuis la voiture, le covoiturage et l'avion.

Les conséquences seraient très positives en termes de développement durable. En voici les principales :

- sur le plan économique : baisse des dépenses publiques, des pertes de recettes de SNCF Mobilités, du budget automobile des ménages et des coûts collectifs liés aux externalités.
- sur le plan environnemental : baisse des émissions de CO₂ et de la consommation d'énergie,
- sur le plan social : baisse du budget automobile des ménages, des accidents de la circulation et des nuisances pour les riverains des infrastructures routières et aériennes.

PRESENTATION DE L'ETUDE

L'étude porte sur les dépenses publiques occasionnées par les services librement organisés (SLO) d'autocars, couramment appelés « cars Macron ».

Elle a été réalisée par ADETEC pour le compte de l'association Qualité Mobilité, dont une présentation figure en annexe 1. Elle s'est déroulée de février à décembre 2018. Elle fait suite à une étude sur les dépenses publiques liées au covoiturage, également réalisée par ADETEC pour le compte de l'association Qualité Mobilité, en 2017.

Elle porte sur la France métropolitaine, sur laquelle se concentrait l'intégralité des services librement organisés d'autocars jusqu'au 2^e trimestre 2017 inclus¹.

Les chiffres se rapportent principalement à l'année 2016, avec une actualisation pour 2017 quand les données d'entrée sont disponibles. Les montants financiers sont exprimés en €₂₀₁₆.

Tous les dépenses d'origine publique sont prises en compte, quelles qu'en soient la forme et la nature, qu'elles soient volontaires ou non, qu'elles relèvent du droit ou d'une non application du droit.

Les recettes publiques spécifiques sont déduites, par exemple les taxes sur les cartes grises et le produit des amendes pour les infractions routières. En revanche, les recettes découlant des règles générales (TVA, impôt sur les sociétés, TICPE²...) ne sont pas prises en compte, sauf en cas de régime différent du droit commun (la différence avec ce dernier est alors comptabilisée). Ce choix s'applique dans toutes les études socio-économiques comparables. Il se justifie notamment par le fait que des recettes du même ordre pourraient être générées par des activités concurrentes ou de substitution (report de la consommation sur d'autres postes de dépenses).

Les externalités (émissions de gaz à effet de serre, accidents de la circulation, etc.) sont présentées à part, au chapitre 4.

¹ Création d'un service à la Réunion au 3^e semestre 2017.

² Les acronymes et les termes techniques sont expliqués dans le glossaire, à la fin du rapport.

1. PRESENTATION DES SLO

Sources :

- Arafer - *Marché du transport par autocar et gares routières - Exercices 2016 et 2017*,
- Arafer - *Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar - Bilans trimestriels du 3^e trimestre 2015 au 3^e trimestre 2018*.

1.1. HISTORIQUE ET CADRE REGLEMENTAIRE

Jusqu'en 2011, les seuls services de transport qu'il était possible d'exploiter sur le territoire national étaient des services conventionnés par des autorités organisatrices de transport.

La loi du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires a ouvert à partir de 2011 la possibilité aux autocars d'effectuer du transport de voyageurs entre deux points du territoire national dans le cadre de services internationaux réguliers. On parle alors de « cabotage ».

La loi du 6 août 2015, dite « loi Macron », a libéralisé le marché domestique du transport interurbain régulier par autocar pour toute liaison supérieure à 100 kilomètres. Les services librement organisés (SLO) sont les services routiers réguliers interurbains qui ne nécessitent pas de conventionnement avec une autorité organisatrice de transport pour être ouverts au public. Les liaisons entre deux arrêts distants de moins de 100 km doivent faire l'objet d'une déclaration auprès de l'Arafer, avec possibilité pour une autorité organisatrice de saisir cette dernière afin de limiter ou d'interdire un projet de desserte qui porterait une atteinte substantielle à l'équilibre économique du service public existant (TER, train d'équilibre du territoire, lignes départementales). L'Arafer est par ailleurs chargée de la régulation de l'accès aux gares routières.

1.2. OFFRE

1.2.1. Opérateurs

Le marché a dans un premier temps été dominé par cinq opérateurs principaux, dont voici la liste par ordre alphabétique :

- Eurolines/Isilines (groupe Transdev),
- FlixBus (opérateur d'origine allemande),
- Megabus (groupe britannique Stagecoach),
- Ouibus (groupe SNCF),
- Starshipper (réseau d'autocaristes français).

Les activités commerciales de Megabus en Europe continentale ont été rachetées par FlixBus en juillet 2016, puis Megabus France a cessé son activité début 2017. De son côté, Starshipper s'est associé à Ouibus par un contrat de franchise en juillet 2016, faisant disparaître la marque Starshipper.

Il ne reste donc plus désormais que 3 opérateurs principaux : Eurolines/Isilines, FlixBus et Ouibus. Un projet de rachat de Ouibus par Blablacar a été annoncé juste avant la date de bouclage de ce rapport³.



Photo : Arafer

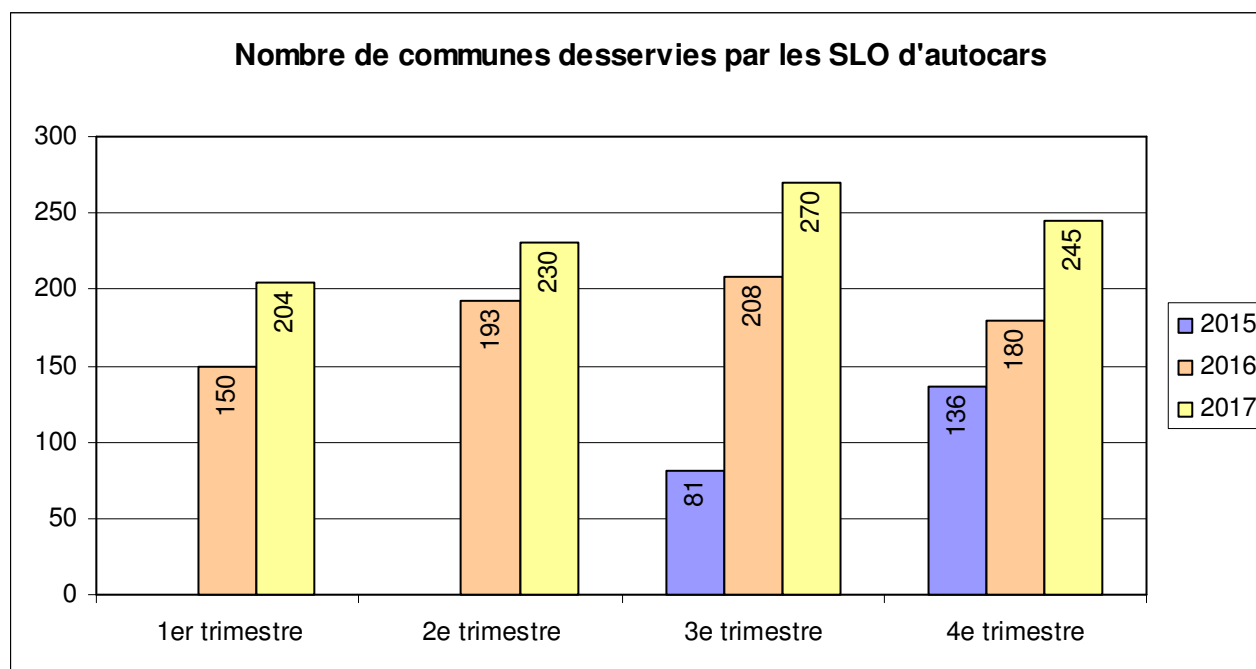
S'y ajoutent des opérateurs régionaux exploitant un nombre limité de lignes. Leur nombre est de 4 en 2016 et 7 en 2017.

Au 31 décembre 2016, les opérateurs font appel à 86 entreprises sous-traitantes ou partenaires pour l'exploitation des lignes commercialisées. Les 3 opérateurs ont en la matière des stratégies différentes, Flixbus fonctionnant exclusivement via des partenariats, Eurolines/Isilines et Ouibus ayant partiellement recours à la sous-traitance.

³ Projet en cours de négociation (*SNCF s'allie avec Blablacar pour développer la multimodalité*, communiqué de presse SNCF, 12 novembre 2018).

	2016	2017	Evolution
Nombre d'opérateurs (au 31/12)	7	10	+ 3
Nombre d'opérateurs principaux (au 31/12)	3 (Eurolines/Isilines, Flixbus et Ouibus)	3 (idem)	=

1.2.2. Nombre de communes desservies



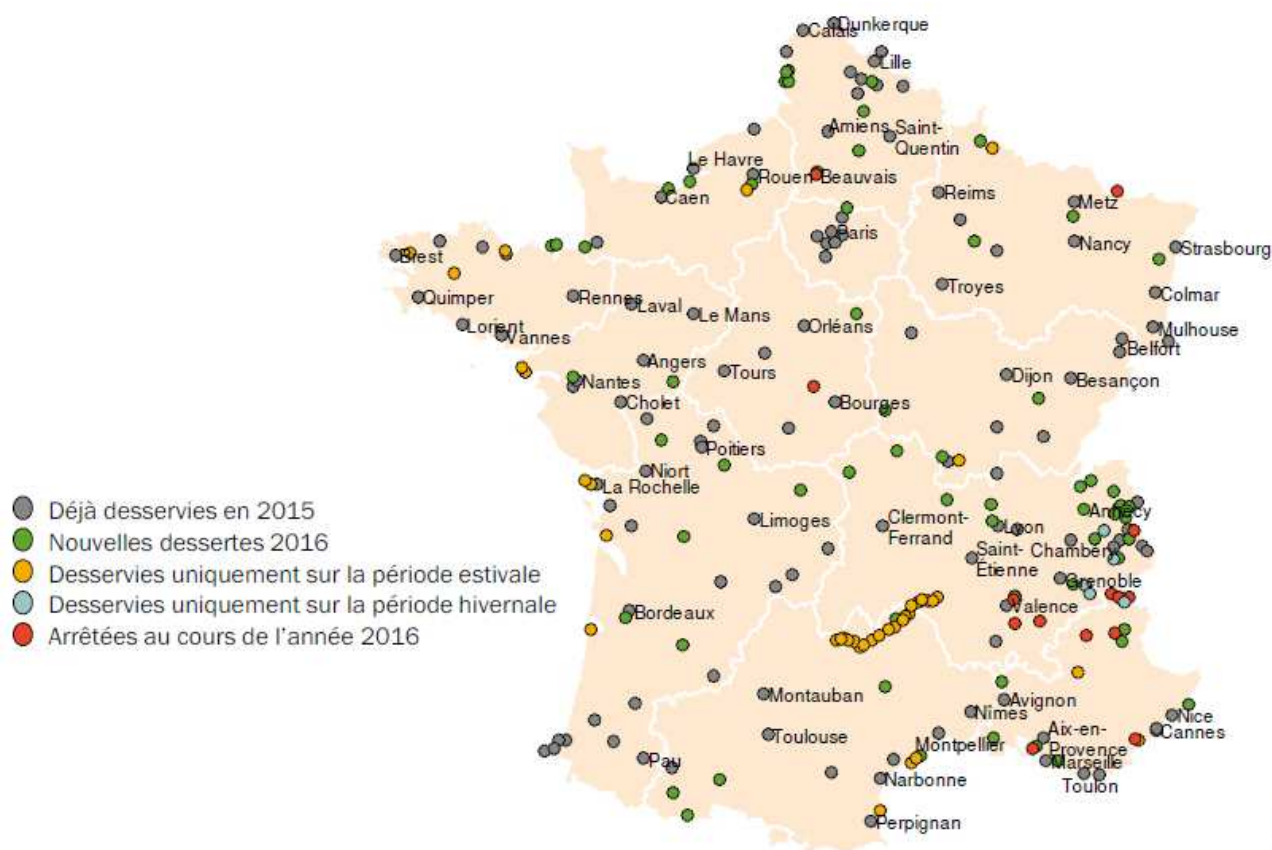
Le nombre de communes desservies augmente au fil des ans. Il connaît un pic en été.

En moyenne annuelle, les évolutions sont les suivantes :

	2016	2017	Evolution
Nombre moyen de communes desservies	183	237	+ 30 %

Voici une cartographie des communes desservies en 2016 :

Cartographie des communes desservies en 2016 et comparaison avec 2015



Source : Arafer

1.2.3. Nombre de liaisons

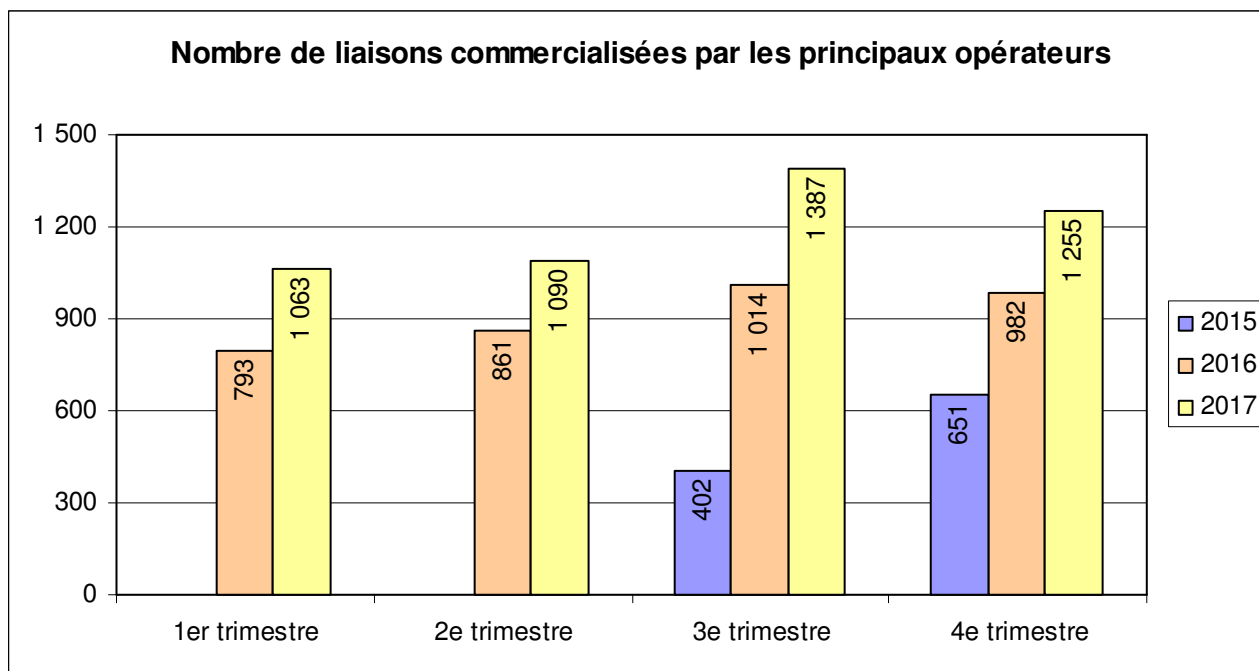
Définition

Selon la définition de l'Arafer, une liaison est une combinaison « commune de départ / commune d'arrivée » pour un trajet direct. Par exemple, une ligne Paris - Dijon - Lyon effectue 3 liaisons : Paris - Dijon, Paris - Lyon et Dijon - Lyon. Une même liaison peut être effectuée par plusieurs lignes et plusieurs opérateurs. L'adresse des points de départ et d'arrivée peut différer suivant les opérateurs.

Contrairement aux paragraphes précédents et suivants, qui concernent l'ensemble des opérateurs, petits ou grands, celui-ci porte uniquement sur les principaux opérateurs, tels que définis page 11⁴.

⁴ Cette exception résulte d'un choix de l'Arafer. Elle a pour but de ne pas surreprésenter la ligne saisonnière assurée par la société Migratour le long du chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle, entre le Puy-en-Velay et Conques (21 communes desservies, ce qui représente au total 210 liaisons).

Evolution



Le nombre de liaisons est globalement en hausse. Il connaît lui aussi un pic en été.

En moyenne annuelle, les évolutions sont les suivantes :

	2016	2017	Evolution
Nombre moyen de liaisons	913	1 199	+ 31 %

1.2.4. Autocars * km

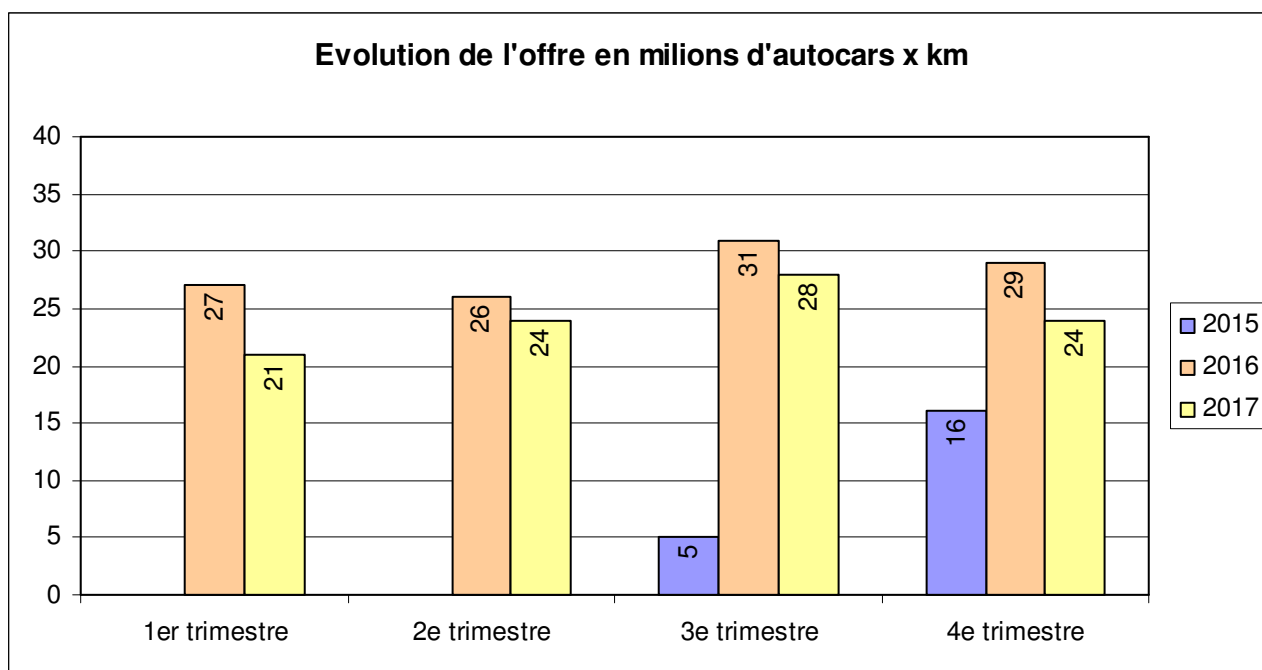
Définition

L'unité « autocars * km » permet de prendre en compte le kilométrage total parcouru par les SLO d'autocars. Par exemple, si deux autocars parcourent respectivement 500 et 400 km, l'offre cumulée est de $500 + 400 = 900$ autocars * km.

Total pour l'année 2016

Sur l'année 2016, l'offre totale a été de 113 millions d'autocars * km.

Evolution



Le caractère saisonnier ressort également pour les autocars * km, mais de façon moins marquée que pour les indicateurs précédents. On observe par ailleurs une optimisation de l'offre en 2017, avec la suppression de certain(e)s lignes, arrêts et horaires peu fréquentés, partiellement contrebalancé un renforcement de l'offre voire la création de lignes sur des axes à fort potentiel (inter-villes⁵, aéroports...).

Sur l'année, les totaux sont les suivants :

	2016	2017	Evolution
Distance parcourue (en autocars * km)	113 millions	97 millions	- 14 %

1.2.5. Sièges * km

Définition

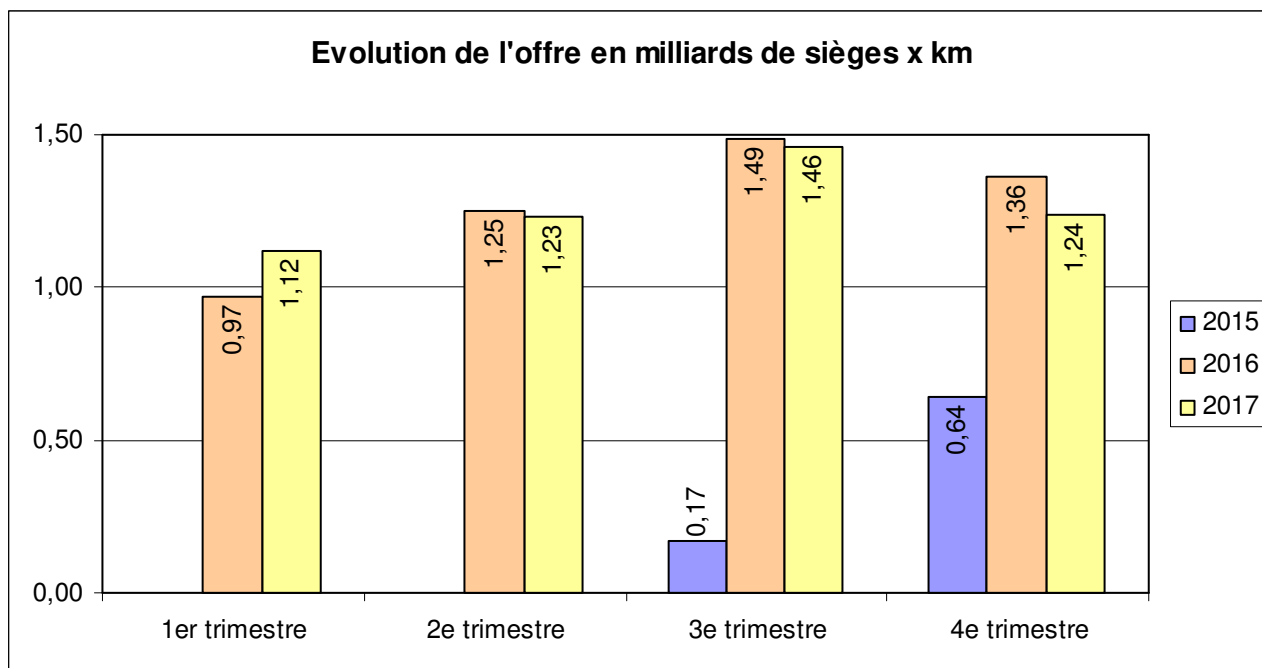
L'unité « sièges * km » permet de prendre en compte le kilométrage total parcouru par les SLO d'autocars et le nombre de places offertes. Par exemple, si un autocar de 55 places assises parcourt 500 km, l'offre est de $55 * 500 = 27\,500$ sièges * km.

Total pour l'année 2016

Sur l'année 2016, l'offre totale a été de 5,07 milliards de sièges * km.

⁵ Comme nous le verrons plus loin (pages 49, 64, 68 et 71), cette optimisation a, dans certains cas, augmenté la concurrence avec le train et donc dégradé le bilan environnemental des SLO.

Evolution



Le caractère saisonnier ressort également pour les sièges * km.

Avec cet indicateur, l'offre est quasi stable en 2017, la suppression de certains horaires peu fréquentés ayant été presque compensée par une augmentation de la taille moyenne des véhicules.

Sur l'année, les totaux sont les suivants :

	2016	2017	Evolution
Offre en milliards de sièges * km	5,07 milliards	5,05 milliards	- 0,4 %

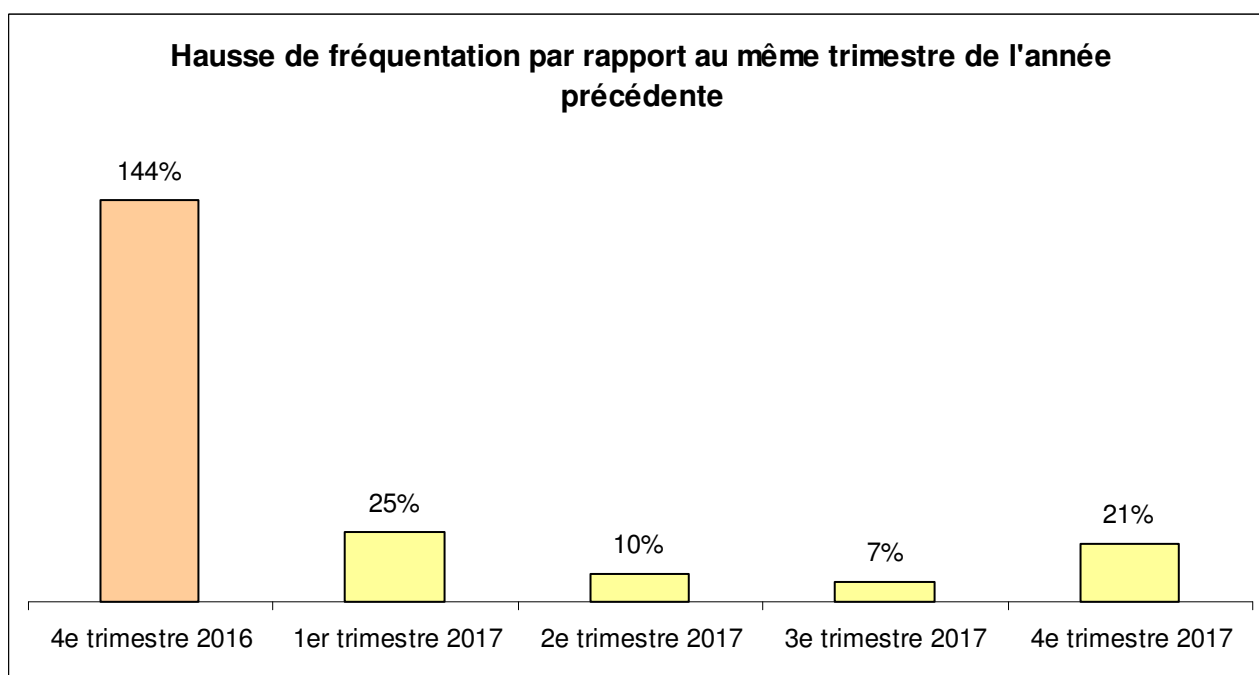
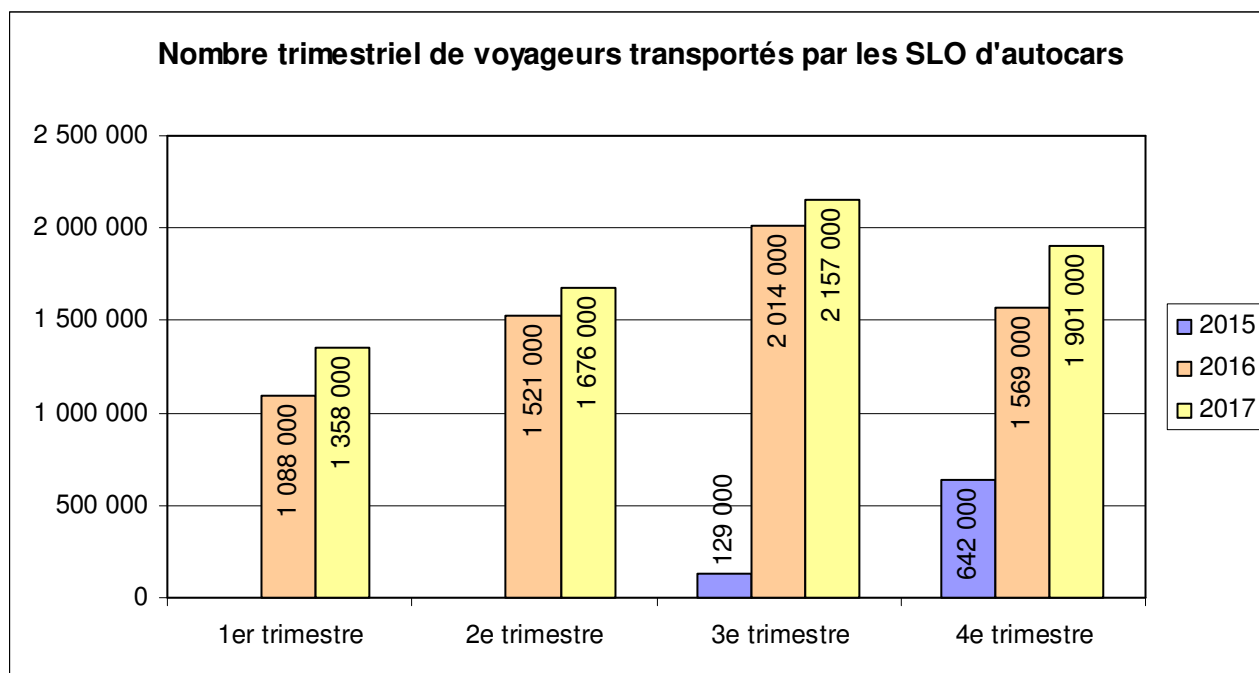
1.3. FREQUENTATION

1.3.1. Nombre de voyages

Total pour l'année 2016

En 2016, les services réguliers librement organisés d'autocars ont transporté 6 192 000 passagers.

Evolution



La fréquentation est en hausse mais celle-ci s'est fortement ralentie au cours des 3 premiers trimestres de 2017, avant de connaître un regain au 4^e trimestre, qui s'est confirmé en 2018 (voir page 50).

Le ralentissement est dû à plusieurs facteurs, notamment le développement des offres ferroviaires à bas coût, la hausse des tarifs sur les SLO et l'optimisation de l'offre SLO, entre autres. Le regain récent est lié en particulier à la mise en place de liaisons vers les aéroports, notamment celui de Lyon.

Sur l'année 2017, la fréquentation est de 7 092 000 voyages, soit une hausse de 15 % par rapport à 2016.

	2016	2017	Evolution
Nombre de voyages	6,192 milliards	7,092 milliards	+ 15 %

Les résultats de 2017 se situent en dessous de la plupart des prévisions, notamment celle de France Stratégie qui, s'appuyant sur l'exemple allemand, prévoyait 7,5 à 9,5 millions de voyages⁶.

L'analyse des impacts de la grève du 2^e trimestre 2018 à la SNCF est présentée pages 49-51.

1.3.2. Nombre de voyageurs * km

La longueur moyenne d'un voyage en SLO étant de 339 km, cela donne pour 2016 un total de 6 192 000 x 339 ≈ **2,10 milliards de voyageurs * km**.

En 2017, la fréquentation a augmenté, mais la longueur moyenne a légèrement baissé (315 km), si bien que le nombre de voyageurs * km augmente à peine (2,23 milliards de voyageurs * km).

	2016	2017	Evolution
Nombre de voyages * km	2,10 millions	2,23 millions	+ 6 %

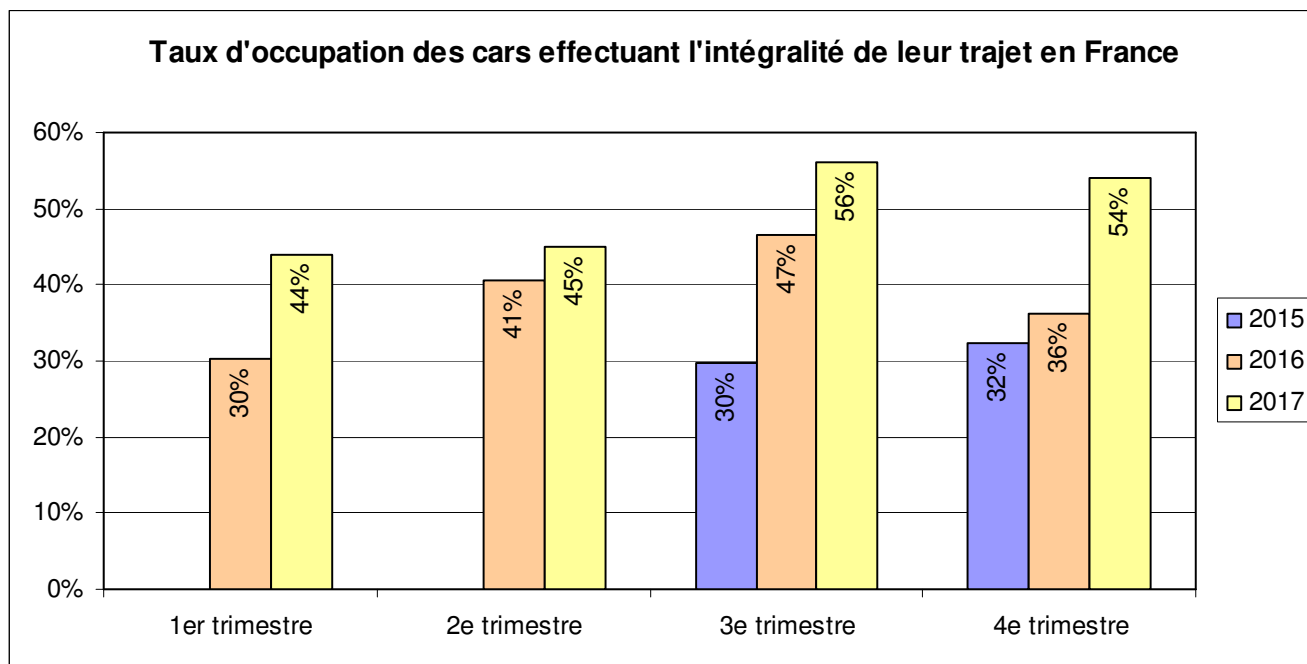
1.3.3. Taux d'occupation

Définition

Le taux d'occupation tient compte du nombre de sièges occupés par tronçon de ligne et de la longueur de chaque tronçon. Par exemple, si un car de 50 places parcourt une ligne de 500 km comptant deux tronçons de 300 et 200 km et s'il y a 40 passagers sur le premier tronçon et 30 sur le second, le taux d'occupation est de $(40 * 300 + 30 * 200) / (50 * 500) = 18\,000 / 25\,000 = 0,72 = 72\%$.

⁶ Perspectives de développement des autocars (France Stratégie, juillet 2017)

Evolution



Grâce aux effets conjugués de la hausse de la fréquentation et de l'optimisation de l'offre, les opérateurs ont fortement amélioré leur taux d'occupation, y compris en 2017. Comme les autres indicateurs, celui-ci est maximal en été.

En moyenne annuelle, les évolutions sont les suivantes :

	2016	2017	Evolution
Taux d'occupation	40 %	51 %	+ 26 %

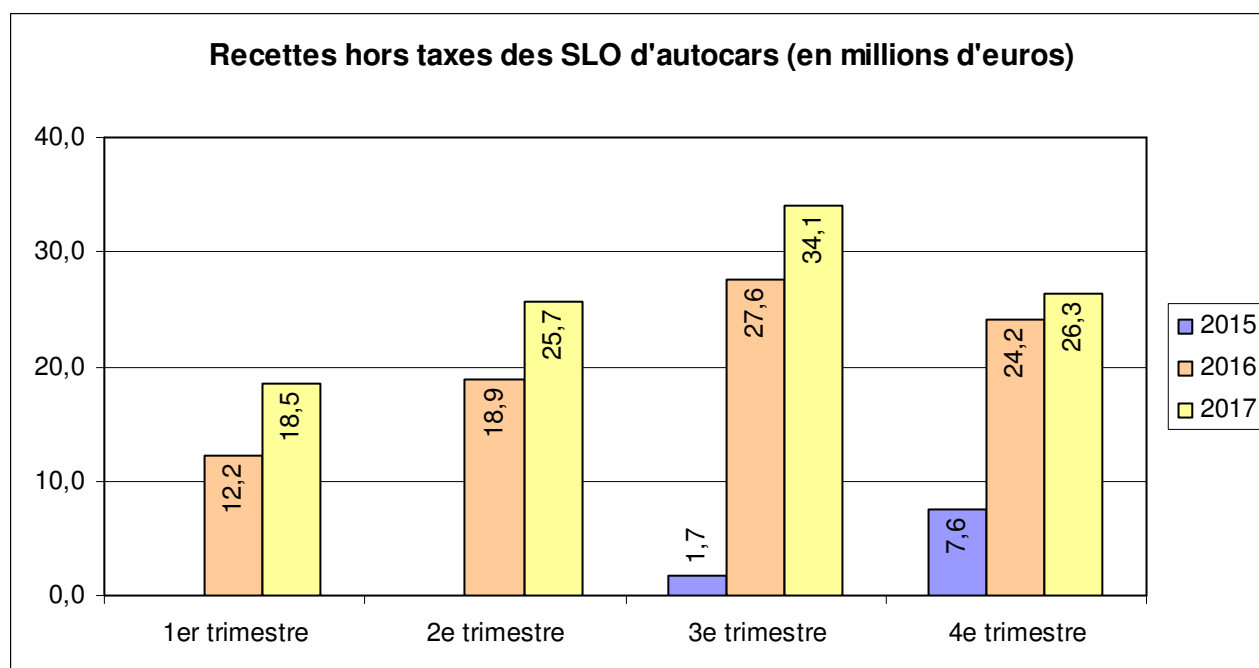
1.4. RECETTES HORS TAXES

1.4.1. Recettes totales

Total pour l'année 2016

En 2016, les recettes totales ont été de 83 millions d'euros hors taxes.

Evolution

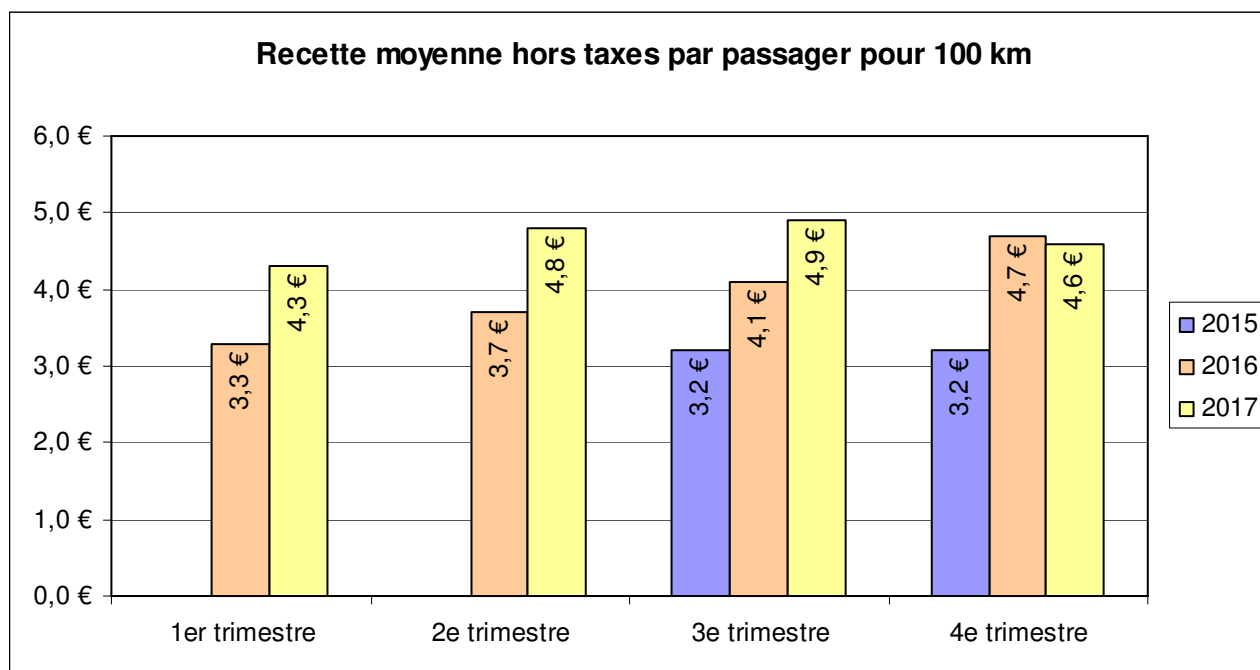


Les recettes augmentent au fil des ans, avec là encore un pic en été.

Les recettes ont été de 104,6 millions d'euros hors taxe en 2017, soit une hausse de 26 % par rapport à 2016. Cette hausse se ralentit toutefois au fil des trimestres (+ 52 % au 1^{er} trimestre, + 9 % au 4^e).

	2016	2017	Evolution
Recettes HT	83 M€	104,6 M€	+ 26 %

1.4.2. Recette moyenne par voyageur pour 100 km

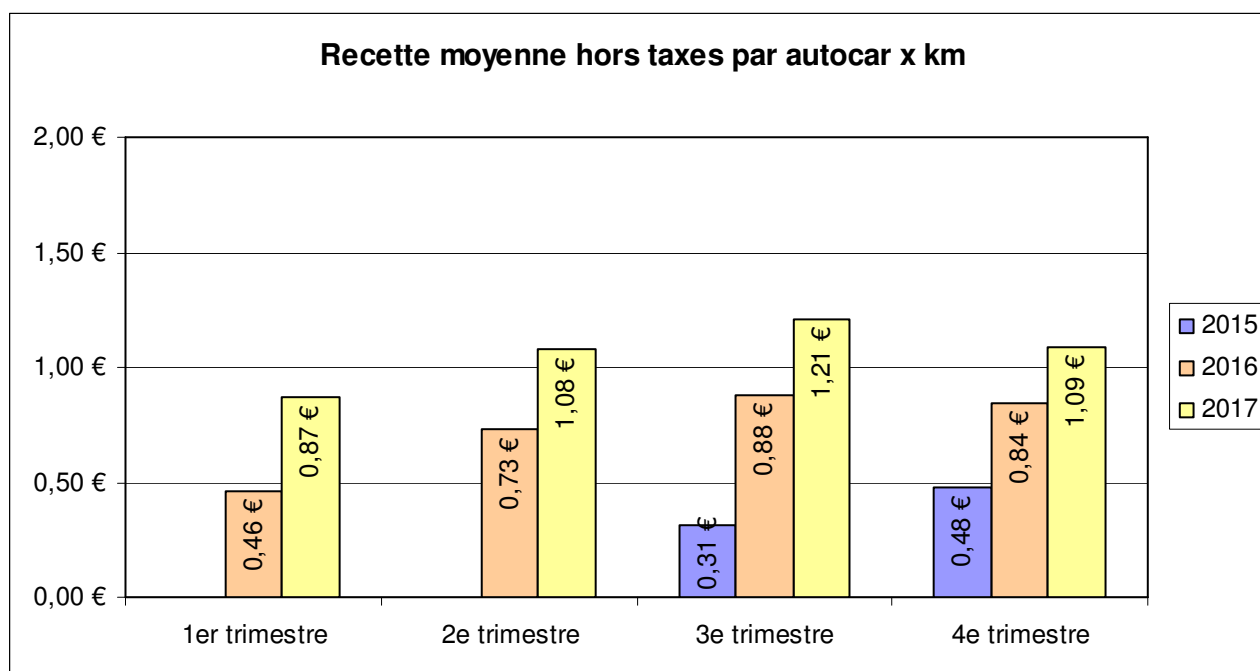


Après une période d'offres commerciales très attractives destinées à attirer des voyageurs, la recette par passager pour 100 km augmente progressivement sous l'effet d'une politique tarifaire plus réaliste, mais aussi du développement de liaisons vers les aéroports, dont la tarification est plus élevée (7,3 € pour 100 km vs 4,4 € pour les autres liaisons, au 4^e trimestre 2017).

En moyenne annuelle, les évolutions sont les suivantes :

	2016	2017	Evolution
Recette moyenne HT par voyageur pour 100 km	4,0 €	4,7 €	+ 17 %

1.4.3. Recette moyenne par autocar * km



La recette moyenne par km augmente sous l'effet des hausses conjuguées du taux d'occupation et des tarifs. Comme les autres indicateurs, elle atteint son maximum en été.

En moyenne annuelle, les évolutions sont les suivantes :

	2016	2017	Evolution
Recette moyenne HT par autocar * km	0,76 €	1,08 €	+ 42 %

Malgré cette hausse, on se situe encore loin du point d'équilibre, proche de 1,95 € par autocar * km⁷, et le déficit reste élevé (voir chiffres page 53).

⁷ Dans sa décision du 1^{er} juin 2017 consécutive à la saisine de Transdev pour pratiques supposées de la SNCF en faveur de Ouibus (voir détails page 53-55), l'Autorité de la Concurrence écrit : « A été pris en compte un coût lié à l'activité de Ouibus de 1,95 €/km. Cette hypothèse, qui avait été retenue dans les simulations de Transdev, est défavorable à Ouibus, les données de coût transmises par Ouibus aboutissant à un niveau de coût au km inférieur. » Le ratio de 2,20 €/km annoncé auparavant par la même Autorité de la Concurrence dans son avis du 27 février 2014 (soit 17 mois avant la création des SLO) sur la foi des estimations des opérateurs s'avère donc *a posteriori* surestimé ; il a pourtant été repris depuis par de nombreux acteurs, tandis que le ratio de 1,95 €/km est quant à lui malheureusement très peu cité.

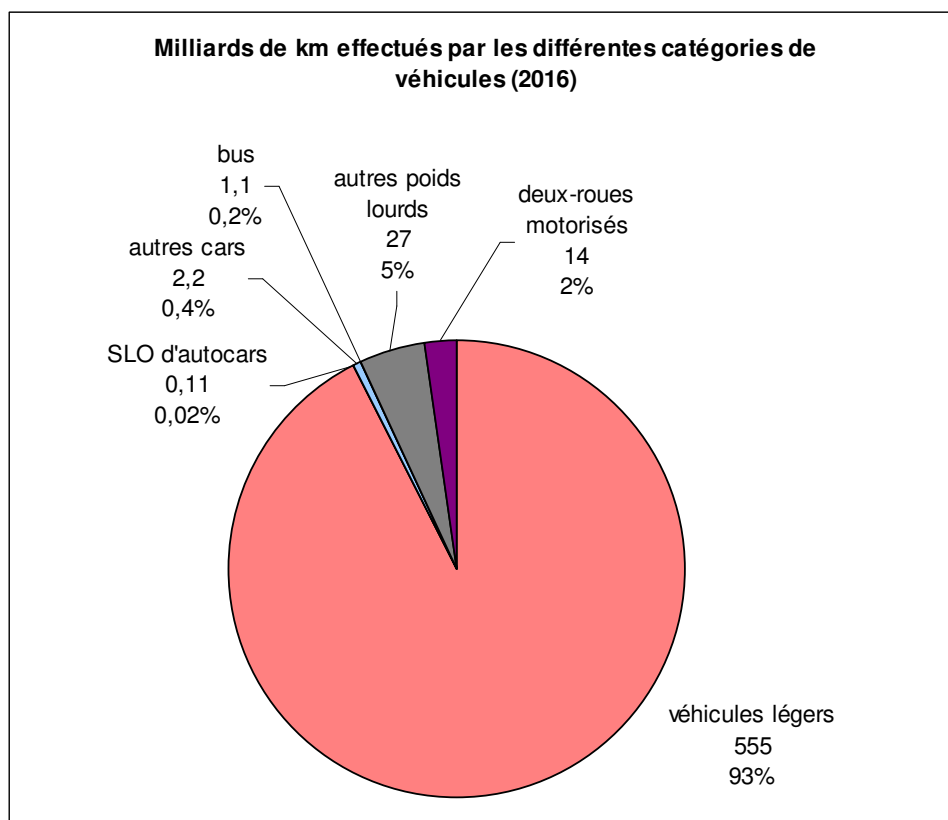
2. PART DES SLO DANS LE TRAFIC ET LES DEPLACEMENTS

Sources :

- pour les SLO d'autocars : chapitre précédent,
- pour la circulation des bus et cars : *Le transport collectif routier de voyageurs en 2015* (CGDD) et *L'utilisation et les équipements des autocars en 2013* (CGDD), données réactualisées par nos soins.
- pour les transports collectifs, la voiture et les deux-roues motorisés : *Les comptes des transports en 2016* (CGDD),
- pour la répartition entre longue et courte distance : *Vingt-cinq années de transport intérieur de voyageurs* (CGDD),
- pour le covoiturage : *Aides publiques au covoiturage et à la location de véhicule entre particuliers* (ADETEC), données réactualisées par nos soins,
- pour le vélo : *Estimation des dépenses unitaires selon les différents modes de transport en 2011* (Beauvais Consultants), données réactualisées par nos soins,
- pour la marche à pied : *Enquête Nationale Transports et Déplacements 2008* (CGDD), données complétées, redressées et réactualisées par nos soins.

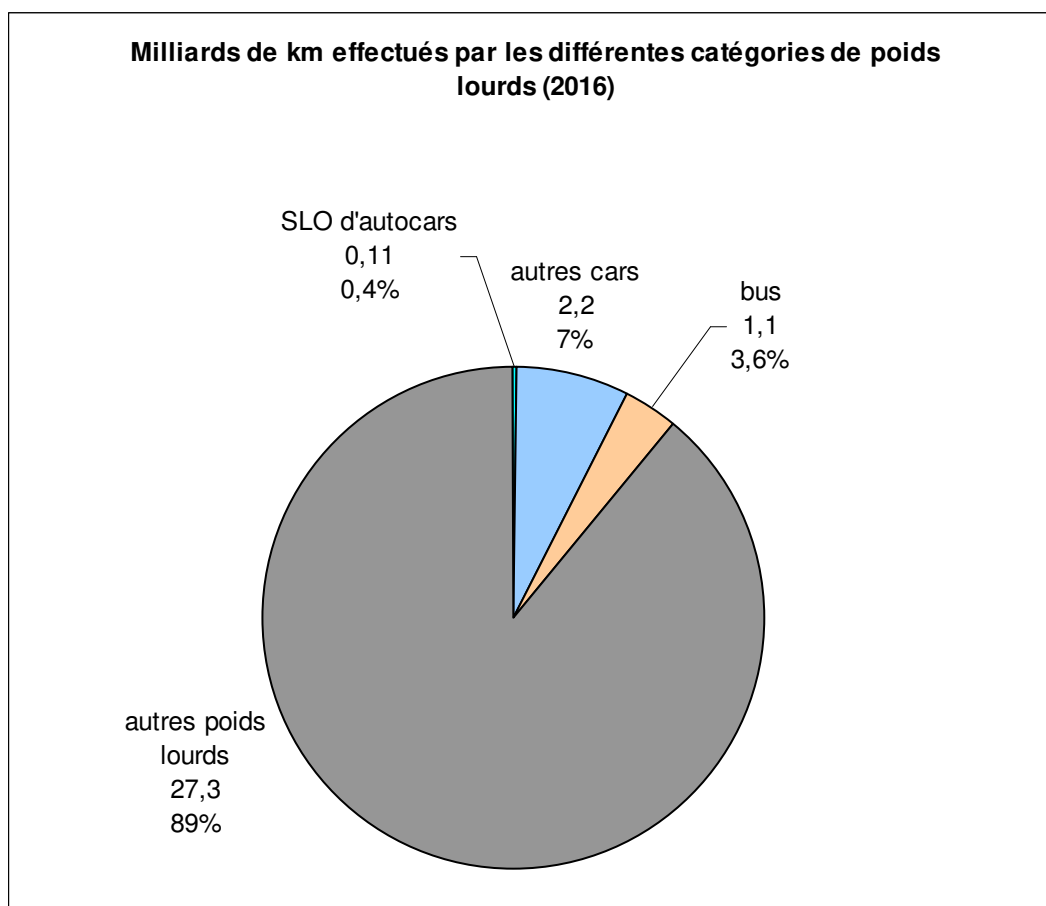
2.1. PART DANS LE TRAFIC ROUTIER

2.1.1. Part dans l'ensemble du trafic



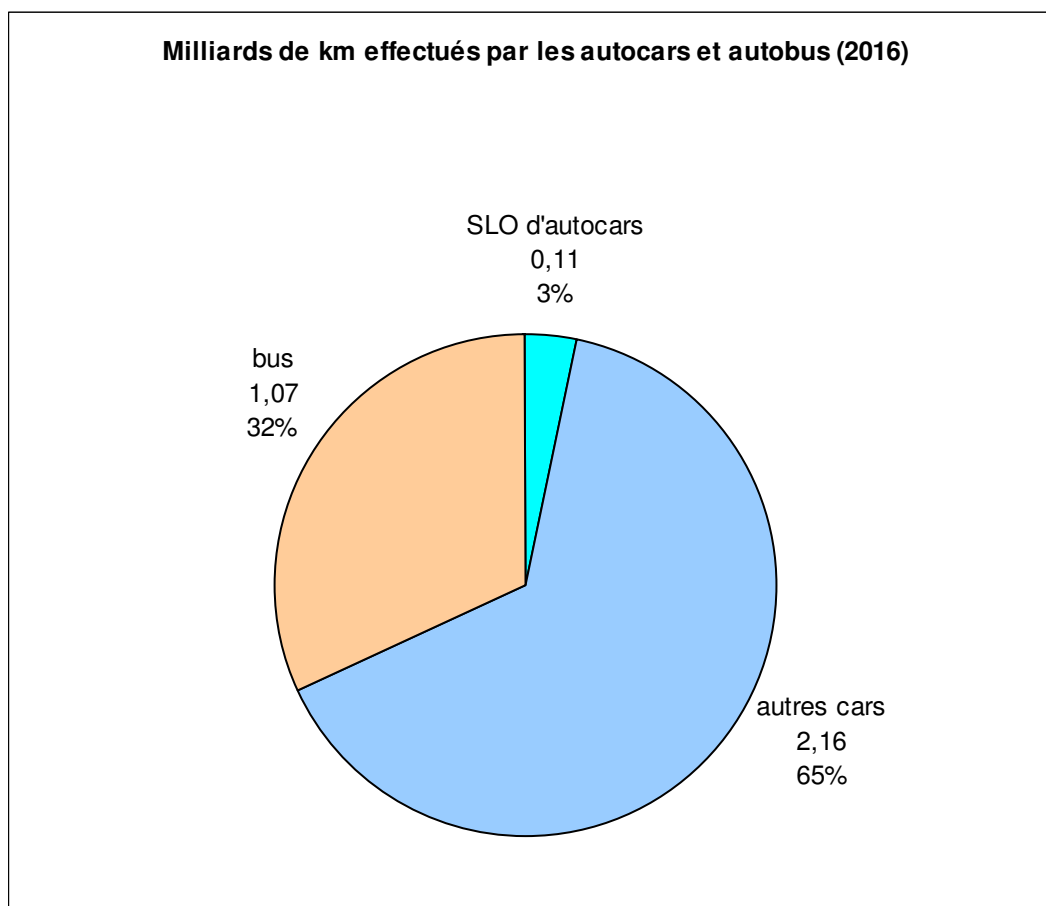
Les SLO d'autocars représentent 0,11 milliard de véhicules * km sur un trafic total de 598 milliards de véhicules * km, soit seulement 0,02 % (1 véhicule sur 5 300).

2.1.2. Part dans le trafic poids lourds



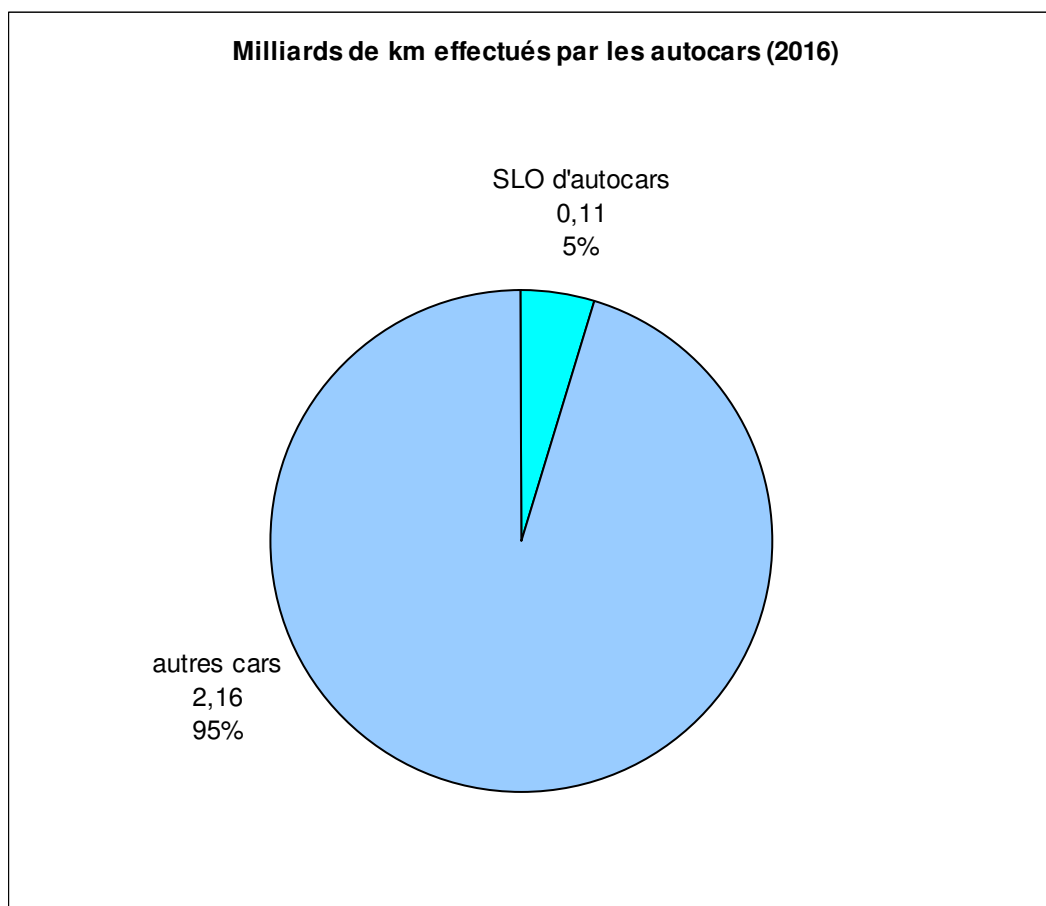
Au total, le trafic poids lourds représente 30,7 milliards de véhicules * km. Les SLO d'autocars représentent 0,4 % de ce total.

2.1.3. Part dans le trafic des cars et bus



Au total, les autocars et autobus parcourent annuellement 3,34 milliards de km. Les SLO d'autocars représentent un peu plus de 3 % de ce total (3,4 % exactement).

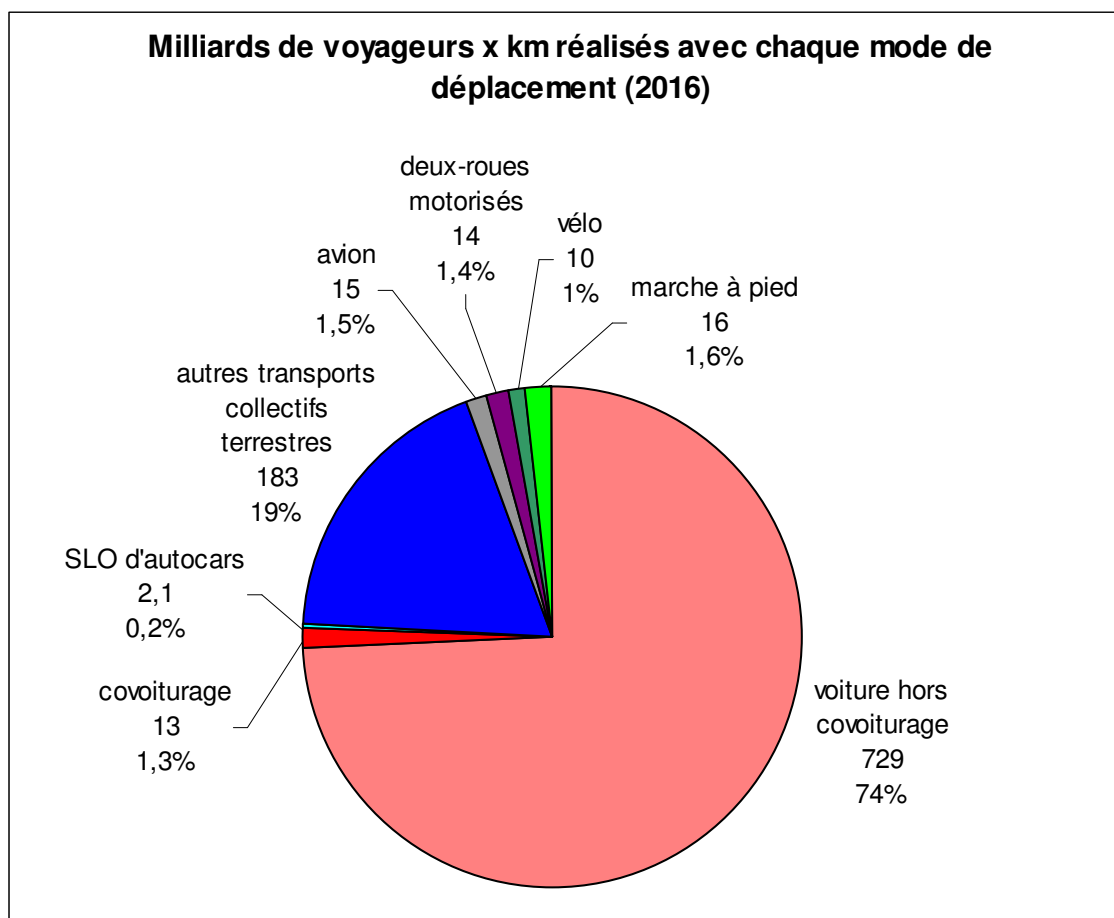
2.1.4. Part dans le trafic des cars



Au total, les autocars parcourent annuellement 2,27 milliards de km. Les SLO d'autocars représentent 5 % de ce total.

2.2. PART DANS LES DEPLACEMENTS

2.2.1. Part dans l'ensemble des déplacements



Les SLO d'autocars représentent 2,1 milliards de voyageurs * km sur un total de 982 milliards⁸, soit seulement 0,2 % (1 voyage sur 470).

2.2.2. Part approximative dans les déplacements de longue distance

Des données hétérogènes

La définition de la longue distance dépend du mode de déplacement.

Pour la voiture, les déplacements de longue distance sont des déplacements d'au moins 80 km à vol d'oiseau (ce qui équivaut à environ 100 km en distance réelle).

Pour les transports collectifs, le découpage conventionnel ne tient pas compte de la distance mais du type de transports collectifs. Ceux de longue distance regroupent le transport aérien, le transport ferroviaire de longue distance (trains à grande vitesse et trains d'équilibre du territoire) et le transport (y compris occasionnel) en autocars interurbains (hors Île-de-France). Ceux de proximité regroupent les autobus et autocars de transport scolaire et de personnel, les trains sous convention avec les

⁸ Les *Comptes des transports* ne fournissent de données que pour les voyageurs * km, pas pour les voyages.

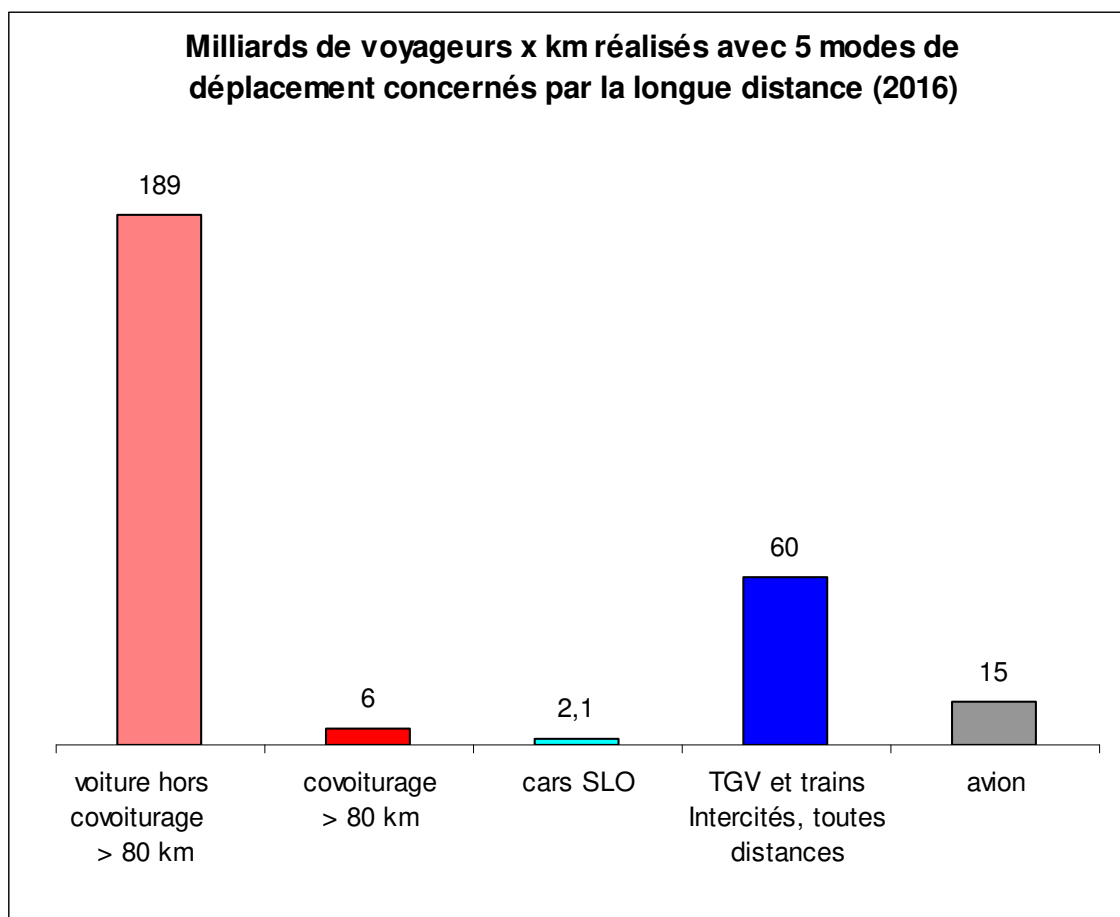
conseils régionaux (hors Île-de-France) et l'ensemble des transports collectifs urbains. Ainsi, les déplacements en car interurbain sont tous classés dans la longue distance, même quand ils font moins de 80 km à vol d'oiseau. Inversement, les déplacements en train TER sont tous classés dans les déplacements de proximité, même quand ils font plus de 80 km.

Il n'est donc pas possible de disposer de données homogènes sur les déplacements de longue distance et donc de quantifier la part des SLO d'autocars en leur sein.

Comparaison avec la voiture, le covoiturage, les trains grandes lignes et l'avion

Sur le graphique qui suit, nous excluons les trains TER, les cars interurbains autres que les SLO et les deux-roues motorisés, pour lesquels la répartition entre trajets supérieurs et inférieurs à 80 km n'est pas connue. Par ailleurs, par approximation, nous considérons l'ensemble des déplacements en TGV et trains Intercités, tout en sachant qu'une partie d'entre eux, certes très minoritaire, fait moins de 80 km. Le graphique ne doit donc pas être regardé comme présentant l'ensemble des déplacements de longue distance.

Pour les SLO d'autocars, les voyages inférieurs à 100 km représentent au total environ 1 million de voyageurs * km, ce qui est négligeable par rapport au total, qui est de 2,1 milliards de voyageurs * km. Nous gardons donc ce dernier chiffre pour les déplacements de longue distance en cars SLO.



En 2016, les voyageurs * km en SLO d'autocars représentent environ :

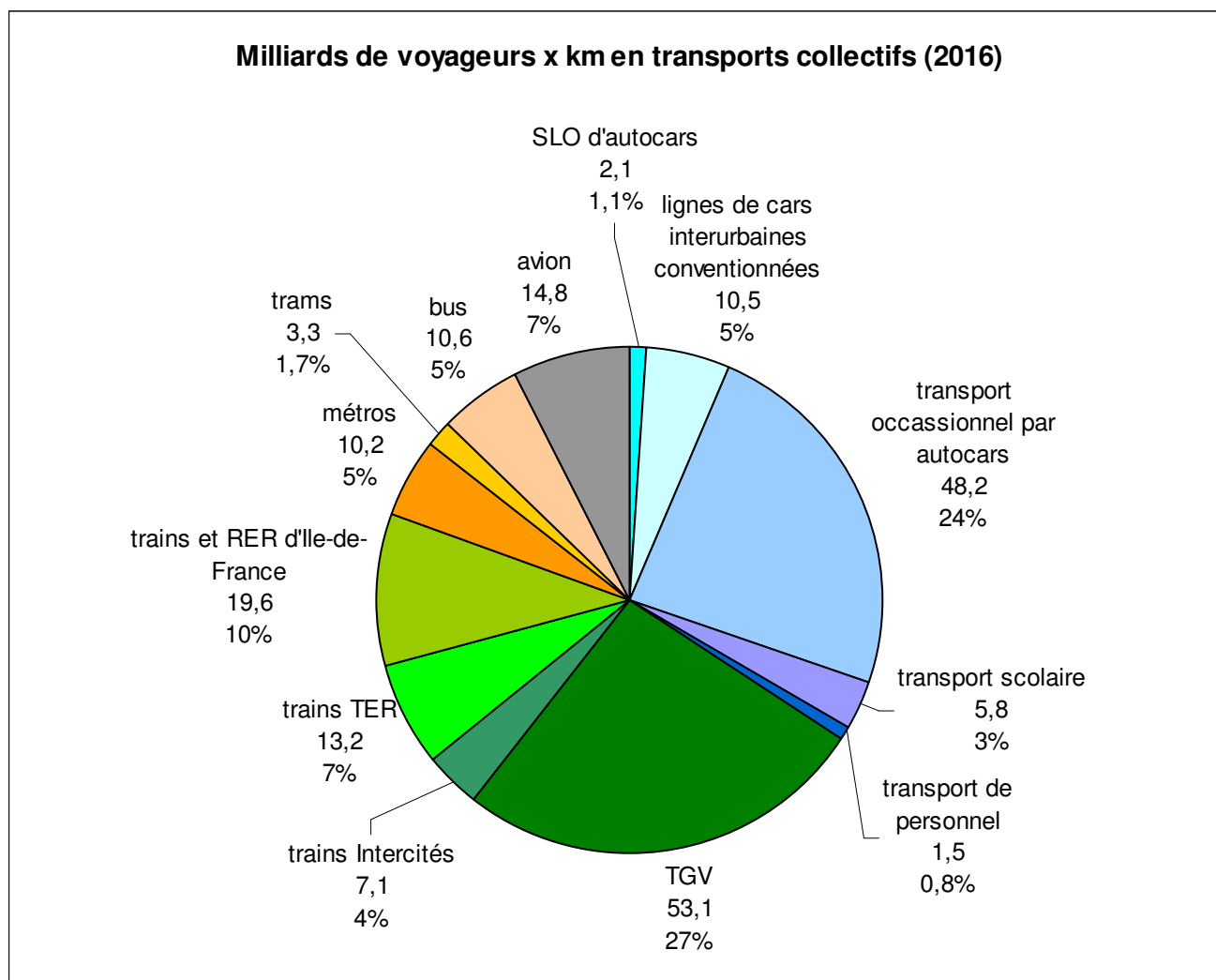
- 1,1 % des voyageurs * km en voiture hors covoiturage de plus de 80 km (2,1 / 189),
- 35 % des voyageurs * km en covoiturage de plus de 80 km (2,1 / 6),
- 3,5 % des voyageurs * km en TGV et trains Intercités (2,1 / 60),
- 14 % des voyageurs * km en vols intérieurs en avion (2,1 / 15).

Même si elle reste faible, la part des SLO d'autocars est donc loin d'être négligeable.

Si l'on tient compte également des modes de transport pour lesquels la part de la longue distance n'est pas connue (transport occasionnel par autocar⁹, transport conventionné par autocar, train TER), la part des SLO d'autocars dans l'ensemble des voyageurs * km de longue distance peut être estimée entre 0,5 et 0,7 %. Nous retiendrons le milieu de cette fourchette, soit 0,6 %.

2.2.3. Part dans les déplacements en transport en commun

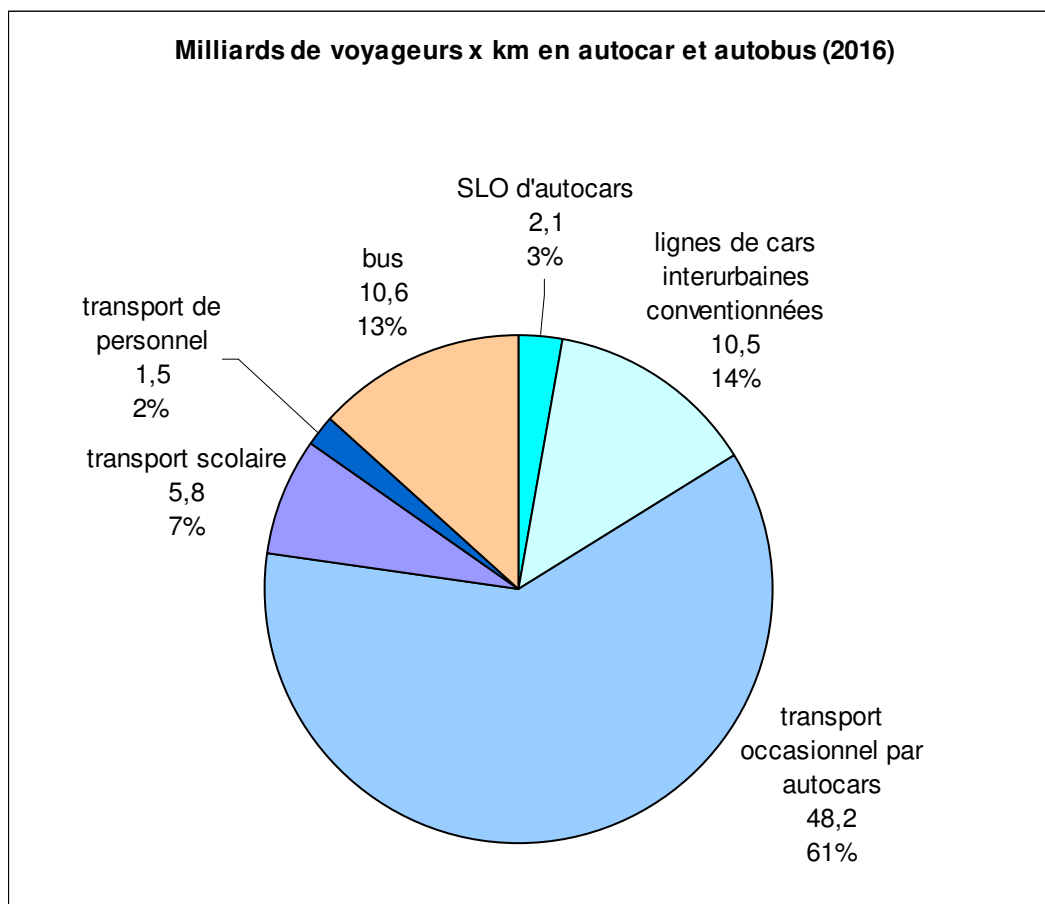
Par rapport à l'ensemble des transports en commun



Au total, 200 milliards de voyageurs * km ont été réalisés en transports collectifs. Les SLO d'autocars en représentent 1,1 %.

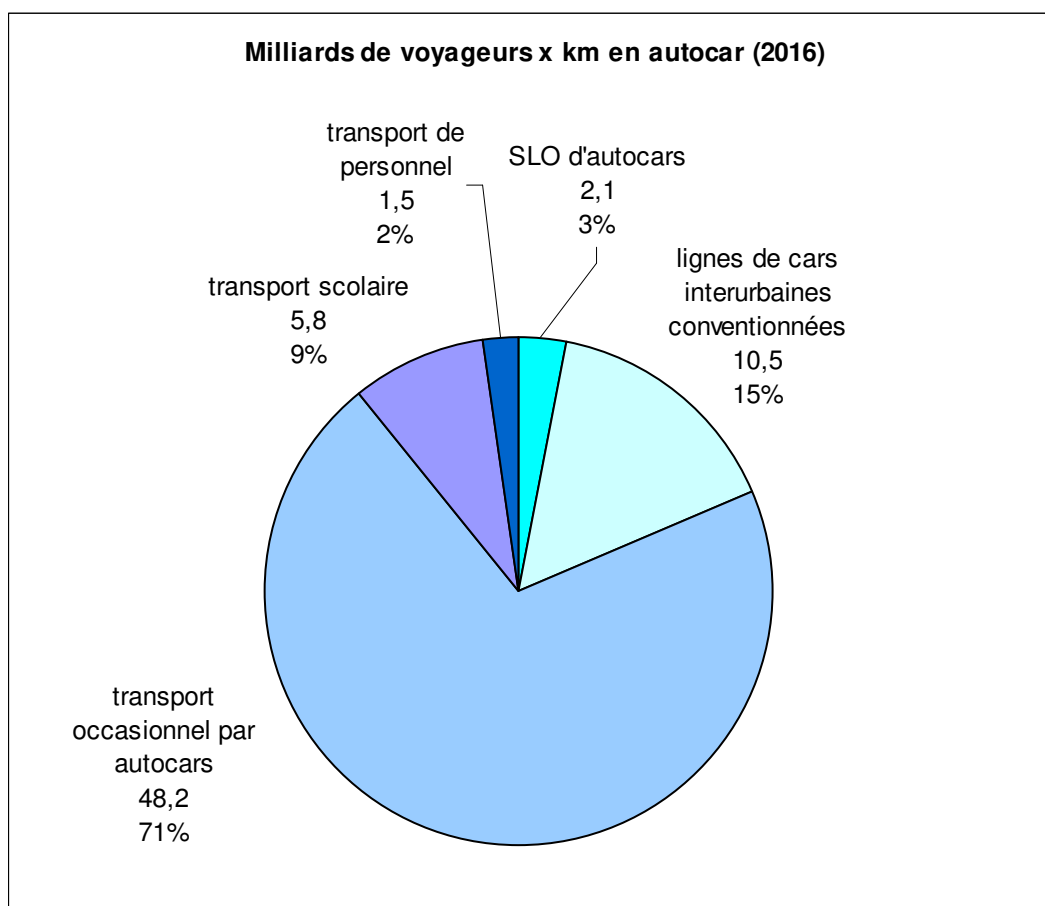
⁹ Tourisme, clubs sportifs, associations, classes de découverte, etc.

Par rapport aux autocars et autobus



Au total, 79 milliards de voyageurs * km ont été réalisés en autocar ou en autobus. Les SLO en représentent un peu moins de 3 % (2,7 % exactement).

Au sein des déplacements en autocar



Au total, 68 milliards de voyageurs * km ont été réalisés en autocar. Les SLO d'autocars en représentent un peu plus de 3 % (3,1 % exactement).

3. QUANTIFICATION DES DEPENSES PUBLIQUES

3.1. EMPLOIS PUBLICS

Nous avons identifié 10 structures publiques ou assimilées travaillant ou susceptible de travailler sur les SLO d'autocars en 2016. Nous les présentons ci-dessous par ordre alphabétique.

3.1.1. AQST

L'Autorité de la Qualité de Service dans les Transports (AQST) a pour mission de veiller à l'amélioration de la qualité de service, notamment la régularité et la ponctualité, dans les transports de voyageurs et à la qualité de l'information diffusée aux voyageurs en situation normale comme en situation dégradée ou perturbée.

En 2016, elle n'effectuait pas de suivi des autocars longue distance. Il en est encore de même en 2018, où son action porte sur les transports aériens, ferroviaires et urbains. Le suivi des autocars longue distance est en projet.

3.1.2. Arafer

Sources : Rapport d'activité 2016 (Arafer) + données complémentaires transmises par Arnaud GABORIAU, Directeur des affaires générales de l'Arafer.

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer) est une autorité publique indépendante créée en 2009 sous le nom d'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf) pour accompagner l'ouverture à la concurrence du marché de transport ferroviaire. Ses missions ont été étendues en 2015 au transport interurbain par autocar, puis en 2016 aux autoroutes sous concession et au tunnel sous la Manche.

L'Arafer est organisée en :

- 3 unités sectorielles : ferroviaire, transport routier de voyageurs et autoroutes,
- des unités transversales (affaires juridiques, affaires financières, affaires européennes et internationales, études et observation des marchés, affaires générales, communication),
- des fonctions générales (présidence et secrétariat général).

Pour l'année 2016, la répartition en équivalents temps plein (ETP) est la suivante :

	Unités sectorielles	Présidence, secrétariat général et unités transversales	Total
Nombre d'ETP	23,1	40,5	63,6

Au sein des unités sectorielles, la répartition des 23,1 ETP est la suivante :

	Ferroviaire	Transport routier de voyageurs	Autoroutes	Divers	Total
Nombre d'ETP	11,4 (49 %)	3,7 (16 %)	6,3 (27 %)	1,7 (7 %)	23,1

Le contrôle et la régulation constituent la raison d'être de l'Arafer. Il est donc logique de répartir l'ensemble des charges entre les différentes activités couvertes par les unités sectorielles.

Au sein des unités sectorielles, le transport routier de voyageurs représente 3,7 ETP sur un total de 23,1, soit 16 % du total. En 2016, le budget total de l'Arafer est de 10,5 millions d'euros. Si l'on considère que les dépenses de personnel des autres services (présidence, secrétariat général et unités transversales) et les autres charges peuvent leur être affectées dans la même proportion, soit 16 %, les dépenses de l'Arafer liées aux SLO sont d'environ $10,5 \times 0,16 \approx 1,7$ million d'euros.

3.1.3. Autorité de la concurrence

L'Autorité de la concurrence est une autorité administrative indépendante, spécialisée dans l'analyse et la régulation du fonctionnement de la concurrence sur les marchés, pour la sauvegarde de l'ordre public économique.

La société Transdev Group, maison mère d'Eurolines/Isilines, l'a saisie le 18 novembre 2016 de pratiques supposées mises en œuvre par la SNCF en faveur de Ouibus. L'Autorité de la concurrence a rendu sa décision le 1^{er} juin 2017 (voir détail pages 53-55).

La principale personne en charge de ce dossier (Gaëlle HUERRE, rapporteure) n'a pas été en mesure de nous communiquer une estimation du temps passé par elle et ses collègues.

Afin d'estimer les moyens humains et financiers consacrés par l'Autorité de la concurrence, nous sommes partis des données figurant dans son rapport d'activité 2016, notamment son budget global (21,7 M€), le nombre d'affaires traitées, leur stock en début et fin d'année et leur répartition par catégorie (affaires au fond, mesures conservatoires, respects d'injonction, avis et contrôle des concentrations). Nous avons ensuite calculé la durée moyenne d'instruction pour chaque catégorie d'affaires. Puis, en considérant que le temps passé et les frais annexes sont proportionnels à la durée d'instruction, nous avons calculé le coût moyen de chaque catégorie d'affaires.

Ces calculs ont donné un total estimatif de 291 000 € pour l'ensemble de l'affaire Transdev / SNCF. Nous avons ensuite réparti cette somme au prorata du temps de la procédure sur chaque année (43 jours en 2016, 151 jours en 2017), ce qui donne une part d'environ $291\,000 \times 43 / (43 + 151) \approx 65\,000$ € pour l'année 2016.

3.1.4. Cerema

Le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) a pour vocation d'apporter des connaissances, des savoirs scientifiques et techniques et des solutions innovantes dans différents domaines, dont la mobilité.

En 2016, il a travaillé sur une étude relative aux SLO : *Transport routier de voyageurs : les services librement organisés par autocar - Etude bibliographique, état des lieux et analyse des tarifs*. Ce travail a été réalisé par un chargé d'études du Cerema (Joël M'BALLA, 20 jours) et un stagiaire (3 mois). Sur la base d'un prix de journée de 750 € pour le premier et d'une rémunération mensuelle de 550 € pour le second, le coût total est d'environ $20 \times 750 + 3 \times 550 \approx 17\,000$ €.

3.1.5. CGDD

Le Commissariat Général au Développement Durable (CGDD) éclaire et alimente, par la production de données et de connaissances, l'action du Ministère de la transition écologique et solidaire sur l'ensemble de ses champs de compétences.

Son site internet montre qu'il n'a mené aucun travail spécifique sur les SLO d'autocars en 2016, mais aussi en 2017 et 2018.

3.1.6. CGEDD

Le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) est chargé de conseiller le gouvernement dans les domaines de l'environnement, des transports, du bâtiment et des travaux publics, de la mer, de l'aménagement et du développement durables des territoires, du logement, de l'urbanisme, de la politique de la ville et du changement climatique.

Son rapport annuel 2016 montre qu'il n'a publié cette année-là aucun rapport en lien avec le transport par autocar.

3.1.7. DGCCRF

La Direction Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes (DGCCRF) est l'organisme d'application du règlement sur les droits des voyageurs par autocar. Elle informe les voyageurs sur leurs droits, instruit leurs plaintes et réalise des enquêtes.

En son sein, une seule personne (Bénédicte DUMONT de LABRUSSE, responsable du secteur transport ferroviaire et autocars) travaille sur les SLO d'autocars. Elle y consacre environ un quart de son temps, soit 3 mois par an. Sur la base du salaire moyen d'un agent de catégorie A (2 900 € nets¹⁰, soit environ 5 200 € toutes charges comprises) et d'une majoration de 25 % pour les autres frais (bureau, déplacements, etc.), son coût total peut être estimé à $(5\,200 + 25\%) \times 3 \approx 19\,500$ €.

Par ailleurs, la DGCCRF a réalisé en 2016 une enquête ayant pour but de vérifier le respect de la réglementation par les opérateurs et transporteurs de SLO¹¹. Un enquêteur y a travaillé un peu moins d'un mois, ce qui représente un coût approximatif de 3 000 €, tous frais inclus. Enfin, les entités régionales et départementales de la DGCCRF consacrent un temps négligeable aux SLO d'autocars.

Le total est donc approximativement de **23 000 €**.

3.1.8. DGITM

La Direction Générale des Infrastructures des Transports et de la Mer (DGITM) est l'une des 5 directions du Ministère de la transition écologique et solidaire. Elle prépare et met en œuvre la politique nationale des transports terrestres et maritimes.

De 2011 à 2015, la possibilité aux autocars d'effectuer du transport de voyageurs entre deux points du territoire national dans le cadre de services internationaux réguliers (« cabotage ») passait par elle. Depuis la loi Macron, le suivi est assuré par l'Arafer. Les services de la DGITM y consacrent donc un

¹⁰ Les salaires dans la fonction publique de l'Etat en 2016 (INSEE, 2018).

¹¹ Bilan des contrôles des droits des passagers dans le transport par autobus et autocar (DGCCRF, 2017).

temps négligeable (source : M^{me} Dominique HERIOT, chef du bureau de l'organisation des transports routiers de voyageurs).

3.1.9. Autorités organisatrices (dont les Régions)

Pour les liaisons de moins de 100 km, l'article L.3111-18 du code des transports prévoit la possibilité pour une autorité organisatrice de saisir l'Arafer afin de limiter ou d'interdire un projet de desserte qui porterait une atteinte substantielle à l'équilibre économique d'un service régulier ferroviaire ou routier de transport conventionné. La procédure est présentée en annexe 2.

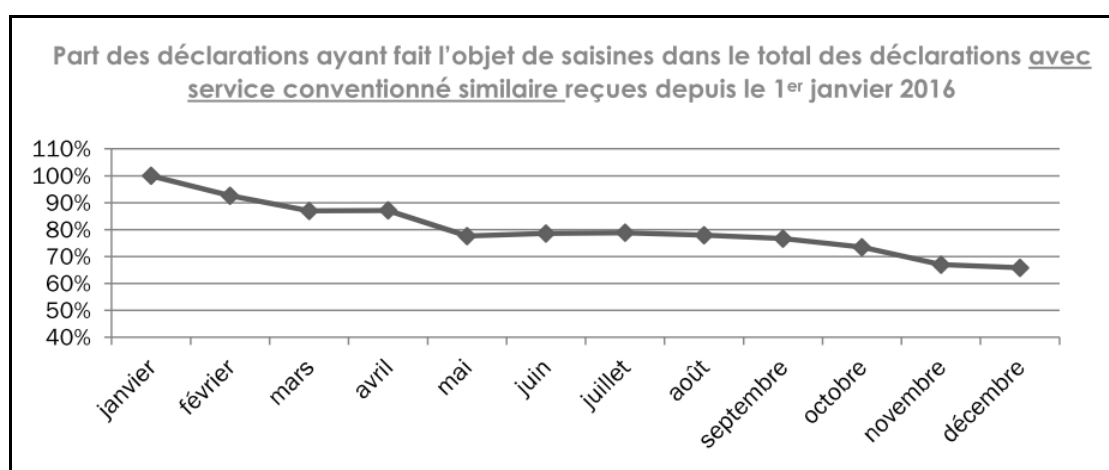
En 2016, 89 déclarations de liaisons déposées auprès de l'Arafer ont fait l'objet de saisines et 91 n'en ont pas fait l'objet. Parmi ces dernières, 40 présentent un service conventionné similaire au sens l'article L.3111-18 du code des transports et 51 sont dans le cas contraire.

Les saisines sont effectuées dans leur grande majorité par les Régions (72 sur 89, soit 81 %). S'y ajoutent le syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais (16 saisines) et un Département (1 saisine).

Si l'on considère qu'une saisine représente 5 à 10 jours de travail et une non saisine 1 à 2 jours de travail, le temps de travail total est compris entre $5 \times 89 + 1 \times 40 = 485$ jours de travail et $10 \times 89 + 2 \times 40 = 970$ jours de travail, soit entre 2,14 et 4,28 équivalents temps plein annuels.

Sur la base de 59 000 € par équivalent plein temps pour le salaire, les charges sociales et les frais annexes (bureau, déplacements, téléphone...), le coût annuel total est compris entre 126 000 et 252 000 €. Par précaution, nous retenons le haut de cette fourchette, soit 250 000 € en valeur arrondie.

Etant donné notre méthode de calcul, il existe une certaine marge d'erreur sur ce chiffre, mais celle-ci est faible par rapport à l'ensemble des emplois publics (2 M€, voir page suivante) et surtout par rapport à l'ensemble des dépenses publiques occasionnées par les SLO (24 M€, cf. page 58). En outre, comme le montre le graphique ci-dessous, la part des déclarations avec service conventionné similaire ayant fait l'objet de saisines a fortement diminué au cours de l'année 2016. Cette baisse s'est confirmée en 2017, avec seulement 34 saisines sur l'ensemble de l'année. D'après l'Arafer, cette tendance peut s'expliquer par une appropriation progressive de sa méthode d'analyse par les autorités organisatrices.



Source : Arafer

Pour finir, signalons qu'en 2016 seulement 16 000 passagers ont été transportés sur les liaisons SLO de moins de 100 km, mais que ce nombre est passé à 365 000 en 2017, du fait principalement du développement des liaisons vers les aéroports, dont une bonne part ne sont pas assurées par des services conventionnés.

3.1.10. Régions de France

Régions de France est l'institution de représentation des régions françaises auprès des pouvoirs publics français et des institutions européennes. En son sein, deux personnes sont en charge des questions de transport.

Les services librement organisés sont suivis par un de ces deux chargés de mission. Ils ne représentent qu'une partie de son temps, le reste étant consacré aux liaisons conventionnées par autocars, à l'intermodalité, aux nouvelles mobilités et aux infrastructures

On peut donc considérer que le travail consacré par Régions de France aux SLO peut être inclus dans le montant arrondi présenté ci-dessus pour l'ensemble des autorités organisatrices.

3.1.11. Total 2016

Structures	Montant estimatif (en M€)
Arafer	≈ 1,7 M€
Autorité de la concurrence	≈ 0,065 M€
Cerema	≈ 0,017 M€
DGCCRF	≈ 0,023 M€
Autorités organisatrices + Régions de France	≈ 0,25 M€
Total arrondi	≈ 2 M€

En 2016, les emplois publics consacrés aux SLO d'autocars représentent une dépense annuelle d'environ **2 millions d'euros**. L'Arafer en représente la majeure partie.

3.1.12. Estimations pour 2017

Pour 2017, les données partielles dont nous disposons donnent les valeurs approximatives suivantes :

Structures	Montant approximatif (en M€)
Arafer	≈ 1,85 M€
Autorité de la concurrence	≈ 0,225 M€
Cerema	≈ 0,05 M€
DGCCRF	≈ 0,02 M€
Autorités organisatrices + Régions de France	≈ 0,15 M€
Total arrondi	≈ 2,3 M€

En 2017, les emplois publics consacrés aux SLO d'autocars représentent une dépense annuelle de l'ordre de **2,3 millions d'euros**. L'Arafer continue d'en représenter la majeure partie.

3.2. USAGE DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES

Sources des données d'entrée :

- Source principale : *Les comptes des transports en 2016* (CGDD).
- Pour les principales dépenses de l'Etat en matière de sécurité routière (police, gendarmerie, radars...) : *Projet de loi de finances 2017* (Ministère du Budget).
- Pour les autres dépenses de l'Etat en matière de sécurité routière (justice, éducation...) : *La sécurité routière en France - Bilan 2010* (ONISR). Les valeurs de 2010 ont été actualisées par nos soins.
- Pour les dépenses des collectivités locales en matière de sécurité routière (polices municipales, radars pédagogiques...) : chiffres estimés par nos soins à partir de données partielles et des dépenses de l'Etat.
- Pour la part du produit des amendes reversée aux collectivités locales : *Projet de loi de finances 2017* (Ministère du Budget),
- Pour la répartition du coût d'usage des infrastructures routières entre les voitures d'une part, les poids lourds et les véhicules utilitaires d'autre part : *Les comptes des transports en 2011 - Tome 2 : dossiers d'analyse économique des politiques publiques de transport* (CGDD),
- Pour la charge maximale à l'essieu des poids lourds : *Code de la Route, article R312-4*.

3.2.1. Dépenses publiques nettes en faveur de la route

La différence entre les dépenses publiques en faveur de la route et les recettes afférentes est de 11,5 milliards d'euros par an, avec la répartition suivante :

	Dépenses	Recettes	Dépenses - Recettes
Etat (y compris l'AFITF ¹²)	5,16 Md€	2,89 Md€	2,27 Md€
Collectivités locales	12,08 Md€	2,86 Md€	9,22 Md€
Total	17,24 Md€	5,75 Md€	11,49 Md€

Rappel : comme dans le reste du chapitre, les chiffres ne prennent pas en compte les externalités telles que les accidents corporels de la circulation, dont le coût est de 50 milliards d'euros par an (les externalités liées aux accidents impliquant un autocar SLO sont étudiées au chapitre 4), ni par conséquent la taxe sur les assurances automobile versée à la Sécurité Sociale, qui rapporte 1 milliard d'euros par an.

3.2.2. Part imputable aux SLO

Les SLO bénéficient des infrastructures routières au même titre que les autres usagers de la route.

En 2016, la part des dépenses publiques en faveur de la route imputable aux SLO d'autocars est d'environ **15,6 millions d'euros**.

Détail du calcul

D'après *Les comptes des transports en 2011 - Tome 2 : dossiers d'analyse économique des politiques publiques de transport* (CGDD), 51 % des dépenses routières sont affectables aux déplacements en voiture et 49 % aux poids lourds et aux véhicules utilitaires légers. Nous appliquons les mêmes ratios aux dépenses nettes.

¹² Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France.

Il faut tout d'abord isoler les véhicules utilitaires légers. Ceux-ci représentent 104 milliards de véhicules * kilomètres par an. Par comparaison, le trafic des véhicules particuliers est de 451 milliards de véhicules * kilomètres. En supposant qu'elle est proportionnelle à leurs parts respectives dans le trafic, la part des véhicules utilitaires légers dans les dépenses routières est de $51 \% \times 104 / 451 \approx 12 \%$.

La part des dépenses routières nettes imputable aux poids lourds est donc de $49 - 12 = 37 \%$. Cela représente un total de $37 \% \times 11,49 \text{ Md€} \approx 4,25$ milliards d'euros. Il reste désormais à déterminer la part de cette somme à imputer aux cars et bus d'abord puis aux cars SLO.

Le nombre d'essieux augmentant avec la charge des poids lourds, la charge moyenne à l'essieu varie assez peu. La charge maximale est ainsi de 19 tonnes pour 2 essieux (soit 9,5 tonnes en moyenne), 26 tonnes pour 3 essieux (8,7 tonnes en moyenne), 32 tonnes pour 4 essieux (8 tonnes en moyenne) et 44 tonnes pour 5 essieux (8,8 tonnes en moyenne). On peut donc considérer que l'usure des routes est équivalente pour les camions, les cars et les bus.

En tenant compte de la part des cars SLO dans le trafic des poids lourds (113 millions de véhicules * kilomètres sur un total de 30,7 milliards, voir page 24), la part des dépenses routières nettes qui leur est imputable est d'environ $4,25 \times 0,113 / 30,7 \approx 0,0156$ milliards d'euros $\approx 15,6$ millions d'euros.

3.2.3. Répartition entre les différentes catégories de financeurs

Nous supposons que les kilomètres en cars SLO sont répartis de la manière suivante entre les différents réseaux routiers :

Trafic annuel	Autoroutes à péage	Réseau national	Réseau local
113 millions de véhicules * km	60 % $\approx 67,8$	30 % $\approx 33,9$	10 % $\approx 11,3$

En laissant de côté les autoroutes à péages, non concernées par le chiffrage ci-dessus, les kilomètres se répartissent ainsi :

- 33,9 millions de véhicules * km pour le réseau national, soit 75 %,
- 11,3 millions de véhicules * km pour le réseau local, soit 25 %.

Une répartition des 15,6 millions d'euros ci-dessus avec les mêmes pourcentages donne les résultats suivants :

	Dépenses routières nettes imputées aux SLO d'autocars
Etat	$15,6 \text{ M€} \times 75 \% \approx 11,7 \text{ M€}$
Départements	$15,6 \text{ M€} \times 25 \% \approx 3,9 \text{ M€}$

3.2.4. Evolution en 2017

Pour 2017, nos calculs donnent l'évolution suivante : 15,6 M€ (valeur 2016) - 14 % (baisse des autocars * km, cf. page 15) $\approx 13,4 \text{ M€}$.

3.3. USAGE DES GARES ROUTIERES

Sources des données d'entrée :

- *Règles d'accès aux gares routières françaises et européennes, allocation des capacités et tarification* (Arafer, 2017). Cet ouvrage présente les résultats d'une étude réalisée par l'Arafer à partir des données fournies par 88 gares routières en 2016 (sur un total de 186 figurant à l'époque dans son registre).
- *Gares routières* (Cerema, 2017). Ce guide donne un éclairage sur la conception, la réalisation et l'exploitation des gares routières. Il n'a pas de vocation statistique, mais s'appuie sur des exemples concrets. Les données y figurant datent pour la plupart de 2015.
- *Rapport d'activité de la gare routière de Clermont-Ferrand sur l'exercice 2016* (Société d'économie de la gare routière de Clermont-Ferrand).
- *Arafer - Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar - Bilans trimestriels du 3^e trimestre 2015 au 3^e trimestre 2018*.

3.3.1. Mode de gestion

Pour les gares routières ayant fourni l'information à l'Arafer dans le cadre de l'étude sur les règles d'accès, les gestionnaires sont :

- 28 collectivités territoriales ou établissements publics (34 %),
- 12 sociétés d'économie mixtes (14 %),
- 43 autres exploitants : RATP, Transdev, Keolis, etc. (52 %).

3.3.2. Conditions d'accès

Parmi les gares routières ayant fourni l'information à l'Arafer, au moins 50 accordent une priorité aux transports conventionnés urbains, départementaux¹³ et/ou régionaux. Dans la moitié des cas, aucun quai n'est accessible aux SLO. Dans d'autres, un nombre limité de quais est mis à disposition des SLO.

Inversement, quelques gares routières allouent des temps à quai différents pour les services conventionnés, les SLO et les services internationaux (ex. : 10 minutes, 30 minutes et 1 heure).

3.3.3. Tarification

La tarification se fait très majoritairement par toucher¹⁴ en gare routière, parfois au temps de passage (comme dans un parking) ou avec un forfait annuel indépendant du nombre de mouvements. Il y a dans certains cas une dégressivité en fonction du nombre de touchers.

Pour les gares routières ayant fourni l'information à l'Arafer, le tarif par toucher est :

- nul (gratuité) dans 9 cas (12 %),
- inférieur à 5 € dans 53 cas (71 %),
- compris entre 5 et 10 € dans 9 cas (12 %),
- comprise entre 10 et 15 € dans 2 cas (3 %),
- supérieure à 15 € dans 2 cas (3 %).

¹³ Dont la compétence a été transférée aux Régions depuis.

¹⁴ Arrêt pour la dépose et/ou prise en charge de voyageurs par un autocar.

A partir de ces données, nos calculs donnent un prix moyen payé par les SLO de 3,75 € par toucher.

D'après l'étude de l'Arafer, 18 de ces gares routières (24 %) facturent des tarifs différents selon la nature des services. Il existe en particulier une différenciation entre services publics, commerciaux (dont les SLO) et occasionnels. L'Arafer cite notamment 7 gares routières « gratuites » pour tout ou partie des services conventionnés et payantes pour les SLO, tout en précisant que cette gratuité n'en est pas vraiment une, dans la mesure où la ou les autorités organisatrices concernées subventionnent le fonctionnement de la gare routière.

3.3.4. Résultat financier

Certaines données peu fiables

D'après l'ouvrage du Cerema, en 2015, c'est-à-dire avant le développement des SLO, les recettes ne suffisaient pas à couvrir l'ensemble des coûts de fonctionnement. Le Cerema cite ainsi les gares routières de Valence, Clermont-Ferrand et Toulouse, où les taux de couverture des coûts par les recettes étaient respectivement de 30 %, 34 % et 37 %. Il était alors nécessaire de recourir à un financement public complémentaire. Le Cerema mentionne que le taux de couverture était susceptible d'augmenter avec la montée en puissance des SLO d'autocars.

Le taux de couverture ci-dessus est erroné pour la gare routière de Clermont-Ferrand. En effet, son rapport d'activité 2016 fait apparaître pour l'année précédente (2015, donc) 243 000 € de charges et 199 000 € de recettes d'activité, soit un taux de couverture de 82 %. Le chiffre de 34 % avancé par le Cerema correspond uniquement à la part des redevances sur les départs (83 000 €) et omet les autres recettes (commission sur les ventes de billets, marché aux puces dominical...).

Les autres éléments figurant dans l'ouvrage du Cerema ne permettent pas de confirmer ou d'infirmer les taux de couverture annoncés pour les gares routières de Valence et Toulouse. Ainsi, pour la seconde, il est indiqué que le financement du Conseil départemental représente 55 % des recettes, mais la part de ce financement correspondant au coût d'utilisation de la gare routière par les transports départementaux et la part réelle de subvention *stricto sensu* ne sont pas dissociées.

Zoom sur la gare routière de Clermont-Ferrand

Rappelons que notre étude s'intéresse aux données 2016.

Le rapport d'activité 2017 de la gare routière de Clermont-Ferrand, déjà cité, fait logiquement apparaître une forte croissance du nombre de mouvements de SLO, passés de 17 000 en 2015 à 27 400 en 2016.

Sur le plan financier, les résultats sont les suivants :

Recettes commerciales		Dépenses	
Redevances sur les départs	158 000 €	Frais de personnel	227 000 €
Commission sur ventes de billets	45 000 €	Autres	42 000 €
Autres recettes gare routière	11 000 €		
Marché aux puces ¹⁵ et divers	80 000 €		
Total	294 000 €		269 000 €

¹⁵ Le dimanche matin, le site de la gare routière est utilisé pour le marché aux puces (recettes pour la gare routière : 79 000 € en 2016).

Les recettes commerciales sont de 294 000 € et les charges de 269 000 €. Le taux de couverture est donc de 109 %. On note en passant que l'essor des cars SLO a contribué à passer d'une situation déficitaire en 2015 à une situation bénéficiaire.

Le tarif du toucher en gare dépend de la distance. En voici le détail pour 2016 :

Type de transport	Tarif HT
Moins de 20 km	2,62 €
20 à 50 km	3,88 €
Plus de 50 km	5,25 €
Internationaux	14,17 à 15,74 €
Tourisme et excursions	5,25 €

Les écarts s'expliquent par la durée de stationnement et par l'utilisation des différents services et commodités présents dans la gare routière (salle de repos pour les conducteurs, toilettes, etc.), qui croissent avec la distance. On peut donc considérer que ces tarifs sont proportionnés au service rendu à ces différents types de transport et donc que chacun d'entre eux paie un prix équitable par rapport aux autres.

Les SLO se voient appliquer le tarif « plus de 50 km », soit 5,25 € HT par toucher.

3.3.5. Estimation des aides publiques aux SLO

Aide moyenne par toucher

A la gare routière de Clermont-Ferrand, sur la base des chiffres qui précèdent, le prix de revient pour l'accueil des SLO peut être estimé à $5,25 / 109 \% \approx 4,80$ € par toucher. Faute de données pour d'autres gares routières, nous appliquons le même ratio à l'ensemble des gares routières¹⁶.

Nos calculs ayant donné un prix moyen payé par les SLO de 3,75 € par toucher, l'aide publique moyenne peut être estimée à $4,80 - 3,75 \approx 1,05$ € par toucher.

Nombre total de touchers

Sur l'année 2016, il y a eu au total 237 000 départs de SLO.

Le nombre moyen d'arrêts par ligne, terminus compris, est de 6,1 pour Isilines-Eurolines (qui couvre 47 % des liaisons), de 5,3 pour FlixBus (56 % des liaisons) et de 3,4 pour Ouibus (20 % des liaisons¹⁷).

La moyenne pondérée est donc de $(6,1 \times 47 \% + 5,3 \times 56 \% + 3,4 \times 20 \%) / (47 \% + 56 \% + 20 \%) \approx 5,3$ touchers par ligne.

Sur l'année 2016, il y a donc eu au total $237\,000 \times 5,3 \approx 1\,260\,000$ touchers.

¹⁶ Nous laissons de côté l'aéroport de Beauvais-Tillé, où l'Arafer a quantifié le prix de revient à 14,70 € HT par toucher (décision du 18 octobre 2017), car il s'agit d'un cas singulier.

¹⁷ Total supérieur à 100 %, car une même liaison peut être assurée par plusieurs opérateurs.

Aide publique en 2016

Nous avons vu plus haut que 48 % des gares routières ayant fourni l'information à l'Arafer dans le cadre de l'étude sur les règles d'accès sont gérées par des collectivités territoriales, des établissements publics ou des sociétés d'économie mixtes. Si l'on considère que leur volume d'activité est proportionnel, elles représentent au total environ $1\,260\,000 \times 0,48 \approx 600\,000$ touchers.

L'aide publique est donc de l'ordre de $1,05 \times 600\,000 \approx \mathbf{630\,000 \text{ euros}}$.

Même s'il y a une incertitude sur ce chiffre, basé sur une seule gare routière¹⁸ et des ratios moyens, son impact sur les dépenses publiques totales (24 M€, cf. page 58) est limité, car il n'en représente que 2,5 %.

Aide publique en 2017

Sur l'année 2017, il y a eu au total 249 000 départs de SLO.

Le nombre moyen d'arrêts par ligne, terminus compris, est de 6,8 pour Isilines-Eurolines (qui couvre 35 % des liaisons), de 5,4 pour FlixBus (68 % des liaisons) et de 3,6 pour Ouibus (35 % des liaisons¹⁹).

La moyenne pondérée est donc de $(6,8 \times 35 \% + 5,4 \times 68 \% + 3,6 \times 35 \%) / (35 \% + 68 \% + 35 \%) \approx 5,3$ touchers par ligne.

Sur l'année 2017, il y a donc eu au total $249\,000 \times 5,3 \approx 1\,320\,000$ touchers.

En supposant les autres indicateurs inchangés, le calcul donne une aide publique de l'ordre de $1,05 \times 1\,320\,000 \times 0,48 \approx \mathbf{660\,000 \text{ €}}$.

¹⁸ Nous pouvons toutefois noter que cette gare routière est représentative en termes de trafic SLO.

¹⁹ Total supérieur à 100 %, car une même liaison peut être assurée par plusieurs opérateurs.

3.4. PERTES DE RECETTES DES TRANSPORTS PUBLICS

Sources des données d'entrée :

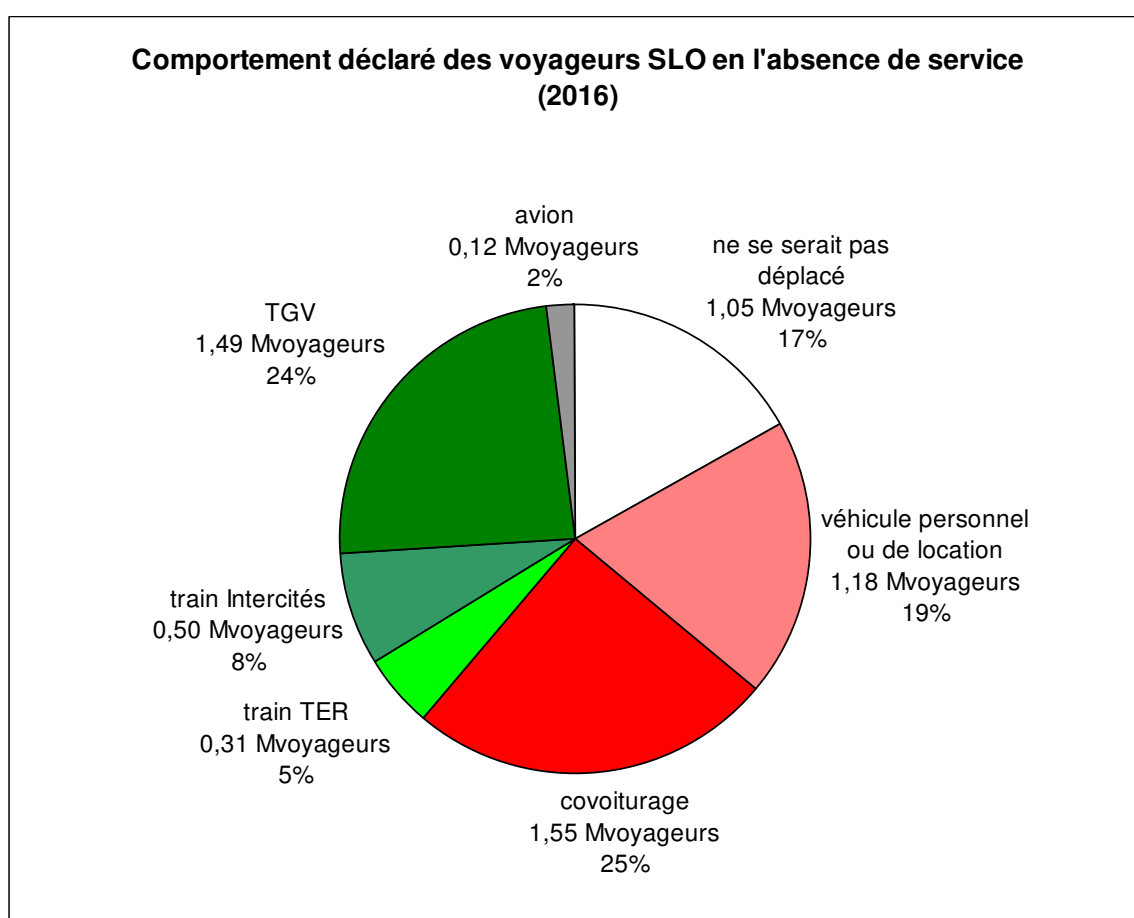
- Les pratiques de mobilité des voyageurs sur les lignes régulières d'autocar librement organisées - Enquête de terrain réalisée entre octobre et décembre 2016 (Arafer),
- Les pratiques de mobilité des voyageurs sur les lignes régulières d'autocar librement organisées - Enquête de terrain réalisée entre le 15 octobre et le 15 novembre 2017 (Arafer),
- Marché du transport par autocar et gares routières - Exercices 2016 et 2017 (Arafer),
- Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar - Bilans trimestriels du 3^e trimestre 2015 au 3^e trimestre 2018 (Arafer).
- Comptes des transports en 2016 (CGDD),
- Aides publiques au covoiturage et à la location de véhicule entre particuliers (ADETEC, 2017).

Nous présentons tout d'abord les résultats de 2016 (pages 43-49), puis ceux de 2017 (pages 49-50).

3.4.1. Reports modaux des transports publics vers les cars SLO

Reports modaux en % et en millions de voyageurs

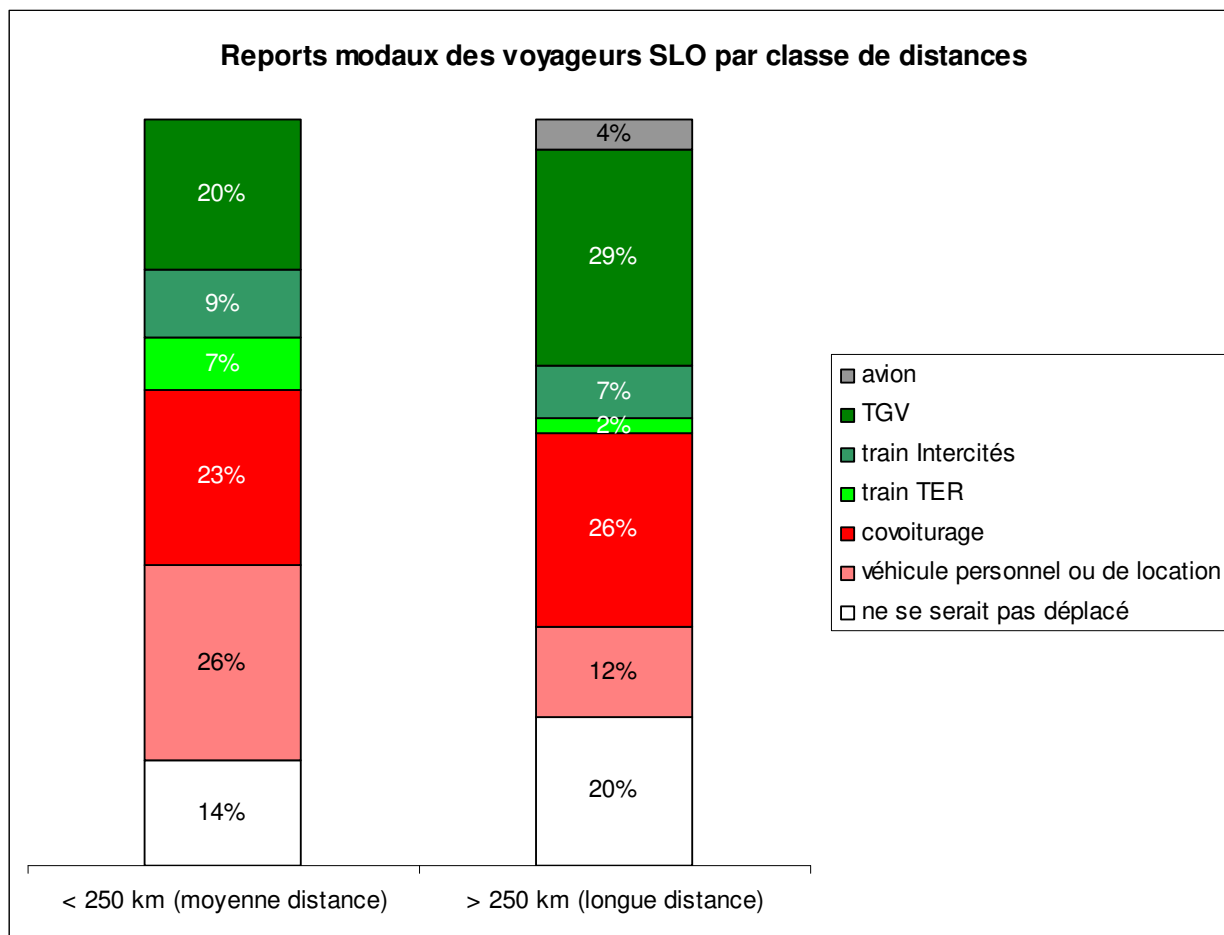
En 2016, l'enquête sur les pratiques de mobilité des voyageurs des cars SLO réalisée par l'Arafer fait apparaître que les voyageurs auraient les comportements suivants en l'absence de SLO :



37 % des usagers des SLO auraient pris le train, dont 24 % un TGV, 8 % un Intercités et 5 % un TER. Au total, les SLO prennent 2,3 millions de voyageurs au train, dont 1,5 million aux TGV, 500 000 aux Intercités et 300 000 aux TER.

Répartition par classe de distances

L'enquête de l'Arafer fait la distinction entre les déplacements de moins de 250 km (que nous appellerons « moyenne distance » pour simplifier la rédaction) et de plus de 250 km (« longue distance »). Voici les résultats détaillés :



Le report modal depuis le train est un peu plus élevé pour la longue distance (38 %) que pour la moyenne distance (36 %).

Sans surprise, le report modal depuis le train TER concerne essentiellement la moyenne distance et celui depuis le TGV principalement la longue distance.

Les rapports trimestriels de l'Arafer donnent les parts respectives des voyages inférieurs et supérieurs à 250 km. A partir de ces chiffres, nous avons pu calculer leurs valeurs trimestrielles. Voici le détail :

	1 ^{er} trim. 2016	2 ^e trim. 2016	3 ^e trim. 2016	4 ^e trim. 2016	Année 2016
< 250 km	446 000 (41 %)	624 000 (41 %)	886 000 (44 %)	769 000 (49 %)	2 725 000 (44 %)
> 250 km	642 000 (59 %)	897 000 (59 %)	1 128 000 (56 %)	800 000 (51 %)	3 467 000 (56 %)
Total	1 088 000	1 521 000	2 014 000	1 569 000	6 192 000

Longueur moyenne par classe de distance

Toujours à partir des données de l'Arafer, nous avons par ailleurs pu calculer la longueur moyenne des voyages en car SLO de chaque classe de distance. Voici les résultats :

Classe de distance	Longueur moyenne
< 250 km	175 km
> 250 km	470 km

Pour les voyages reportés depuis le train, pour tenir compte des caractéristiques des différentes offres, nous prenons les longueurs moyennes suivantes :

Classe de distance	Longueur moyenne		
	TER	Intercités	TGV
< 250 km	175 km	175 km	175 km
> 250 km	300 km	400 km	500 km

Reports modaux en voyageurs * km

A partir des chiffres du tableau précédent et du nombre total de déplacements par classe de distance (2 725 000 pour la moyenne distance, 3 467 000 pour la longue distance, cf. tableau page précédente), on obtient les reports modaux suivants :

	TGV	Intercités	Trains TER	Total arrondi
< 250 km	95,4 M voy * km	42,9 M voy * km	33,4 M voy * km	172 M voy * km
> 250 km	502,8 M voy * km	97,1 M voy * km	20,8 M voy * km	621 M voy * km
Total arrondi	598 M voy * km (75 %)	140 M voy * km (18 %)	54 M voy * km (7 %)	792 M voy * km

En 2016, le train a perdu 792 millions de voyageurs * km au profit des SLO d'autocars, dont 598 millions pour les TGV (75 %), 140 millions pour les Intercités (18 %) et 54 millions pour les TER (7 %).

Exemple de calcul pour le TGV

Pour les distances inférieures à 250 km, les reports modaux sont de 20 % x 2 725 000 voyages x 175 km ≈ 95 400 000 voyageurs * km.

Pour les distances supérieures à 250 km, les reports modaux sont de 29 % x 3 467 000 voyages x 500 km ≈ 502 800 000 voyageurs * km.

Part de clientèle perdue par le train

Il est intéressant de comparer les chiffres en voyageurs * km de la page précédente à la fréquentation totale des différents types de trains. Voici les résultats :

	TGV	Intercités	Trains TER	Trains et RER franciliens	Total
Fréquentation totale	53 140 M voy * km	7 050 M voy * km	19 615 M voy * km	13 214 M voy * km	93 019 M voy * km
Clientèle perdue au profit des cars SLO	598 M voy * km	140 M voy * km	54 M voy * km	≈ 0	792 M voy * km
%	1,1 %	2 %	0,3 %	0,0 %	0,85 %

Globalement, en intégrant les trains et RER franciliens, le train a perdu 0,85 % de sa clientèle au profit des SLO d'autocars.

Les Intercités sont les plus impactés, avec 2 % de leur clientèle perdue au profit des SLO.

Les TGV se situent en position intermédiaire, avec 1,1 % de clientèle perdue.

Les TER sont les moins touchés, avec seulement 0,3 % de clientèle perdue. L'obligation de déclarer les liaisons de moins de 100 km, déclaration pouvant mener à une interdiction ou une limitation du service, contribue à cette faible perte.

Comparaison avec le covoiturage

Il est également intéressant de comparer les reports modaux du train vers les SLO d'autocars et le covoiturage (données 2015 pour ce dernier). Voici les résultats :

	TGV	Intercités	Trains TER, trains et RER franciliens	Total
Clientèle reportée vers les cars SLO	598 M voy * km	140 M voy * km	54 M voy * km	792 M voy * km
Clientèle reportée vers le covoiturage (données 2015)	870 M voy * km	280 M voy * km	480 M voy * km	1 630 M voy * km
Rapport covoiturage / cars SLO	1,5	2	9	2,1

Globalement, le covoiturage a pris 2,1 fois plus de voyageurs * km au train que les SLO d'autocars. Les chiffres du covoiturage se rapportant à l'année 2015, les écarts seraient encore plus importants avec les chiffres de 2016.

Le covoiturage capte davantage de clients pour toutes les catégories de trains. L'écart est minimal pour les TGV et les Intercités avec des rapports de 1,5 et 2. Il est maximal pour les TER (9), concurrencés pour partie par le covoiturage de courte distance²⁰, tandis que la concurrence des SLO est limitée par le seuil réglementaire de 100 km.

²⁰ Rappelons toutefois que nous avons montré dans l'étude *Aides publiques au covoiturage et à la location de véhicule entre particuliers* (ADETEC, 2017) que le covoiturage de courte distance se développait à 90 % au détriment de la voiture solo et seulement à 5 % au détriment des transports collectifs.

3.4.2. Manque à gagner pour la SNCF

TGV

Pour les TGV, au niveau national, la recette moyenne est de 10,4 centimes par voyageur * km.

La clientèle des SLO d'autocars est constituée pour une bonne part de jeunes, qui bénéficient de tarifs réduits et sont très sensibles au prix. A l'inverse, elle compte très peu de professionnels, qui paient le train plus cher, en moyenne (voyage en 1^{er} classe, notamment). Nous prenons donc pour nos calculs un ratio inférieur de 20 % à cette moyenne, soit 8,3 centimes par voyageur * km.

Le manque à gagner est alors de l'ordre de 598 millions de voyageurs * km x 8,3 centimes par voyageur * km $\approx$ 49,6 millions d'euros TTC. Le taux de TVA étant de 10 %, le manque à gagner hors taxe est d'environ $49,6 / 1,10 \approx 45$ millions d'euros.

Intercités

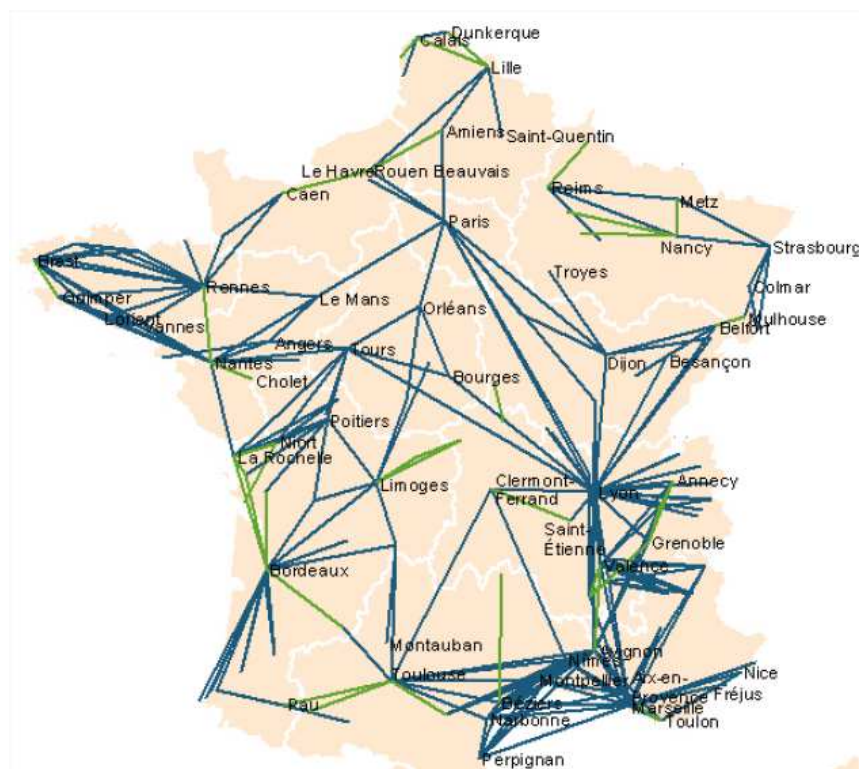
Pour les Intercités, au niveau national, la recette moyenne est de 8,9 centimes par voyageur * km.

Nous prenons là aussi un ratio inférieur de 20 % à cette moyenne, soit 7,1 centimes par voyageur * km.

Le manque à gagner est alors de l'ordre de 140 millions de voyageurs * km x 7,1 centimes par voyageur * km $\approx$ 9,9 millions d'euros TTC. Le manque à gagner hors taxe est donc d'environ $9,9 / 1,10 \approx 9$ millions d'euros.

TER

Liaisons opérées à la fois par un SLO et par un service conventionné



Bleu : train TER. Vert : train + car TER.

Source : Arafer

Pour les TER, la recette moyenne est de 11,3 centimes par voyageur * km.

Contrairement aux TGV et Intercités, nous n'appliquons pas de coefficient de minoration, la jeunesse de la clientèle étant contrebalancée par le prix élevé des billets à l'unité et la moyenne ci-dessus étant tirée vers le bas par les abonnements, peu concurrencés par les cars SLO.

Le manque à gagner est alors de l'ordre de 54 millions de voyageurs * km x 11,3 centimes par voyageur * km $\approx$ 6,1 millions d'euros TTC. Le manque à gagner hors taxe est donc d'environ $6,1 / 1,10 \approx 5,5$ millions d'euros.

Total

Pour SNCF Mobilités, la perte totale de recettes due aux SLO est de l'ordre de $45 + 9 + 5,5 \approx$ **59,5 millions d'euros hors taxes**.

Les TGV représentent 76 % de ce total, les Intercités 15 % et les TER 9 %.

3.4.3. Impacts sur les finances publiques

TGV

Pour le TGV, les pertes de recettes sont intégralement supportées par SNCF Mobilités, donc n'ont aucun impact sur les finances publiques.

Intercités

Le déficit des Intercités est couvert par une contribution de l'Etat, le compte d'affectation spécial, alimenté pour l'essentiel par la SNCF elle-même et pour une petite part (plafonnée à 19 M€) par les sociétés autoroutières (voir détail en annexe 3). Toute perte de recettes est donc *de facto* supportée par la SNCF.

TER

Le manque à gagner des TER, soit 5,5 millions d'euros, est compensé par les Régions. En effet, les conventions prévoient que l'objectif de recettes est réévalué chaque année « *sur la base de facteurs exogènes et endogènes à SNCF Mobilités* » et citent parmi les facteurs exogènes liés au contexte et à l'environnement « *la concurrence* ».

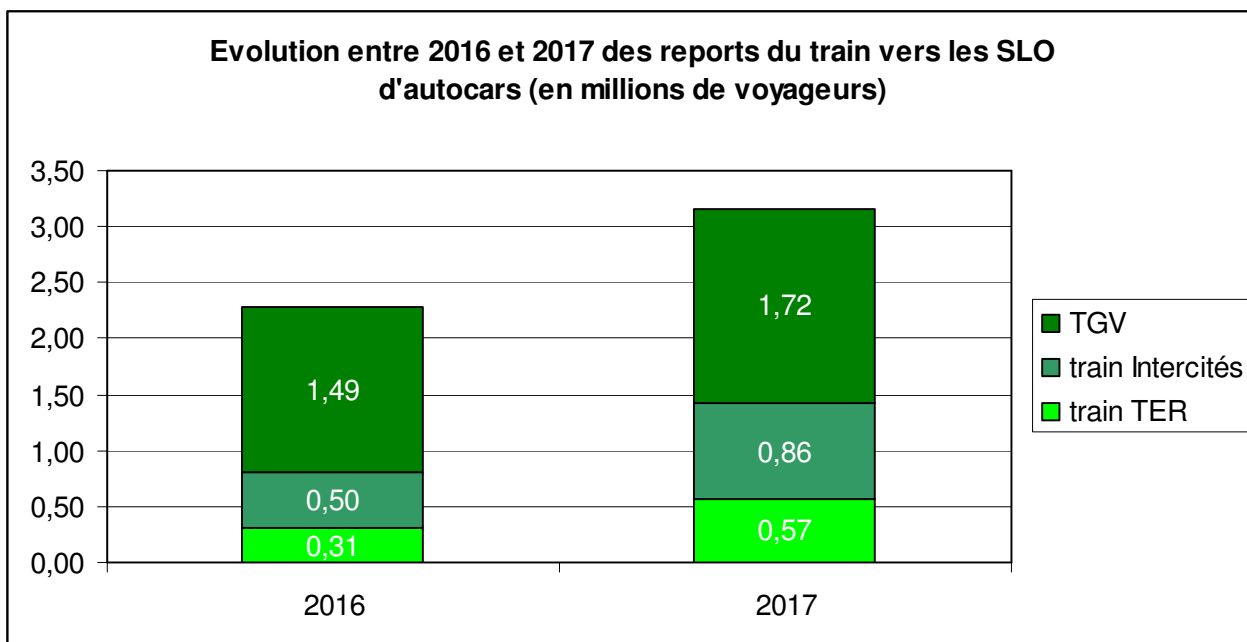
Total

Au total, l'impact des pertes de recettes sur les finances publiques est d'environ **5,5 millions d'euros**, à la charge des Régions.

3.4.4. Une évolution défavorable en 2017

L'enquête de l'Arafer auprès des usagers des SLO a été renouvelée fin 2017.

Voici les évolutions observées entre les deux enquêtes, en termes de reports modaux depuis le train :



Les SLO d'autocars ont gagné des clients au détriment des trois catégories de train. Au total, les reports modaux depuis le train passent de 2,3 à 3,15 millions de voyageurs. Cela résulte pour partie de l'évolution de l'offre SLO, qui a notamment amené à une optimisation sur des axes à fort potentiel de clientèle et donc augmenté la concurrence avec le train, présent sur la plupart de ces axes. Le même phénomène de relative concentration sur les axes principaux a été observé pour le covoiturage dans l'étude *Covoiturage et transports collectifs : concurrence ou complémentarité sur les déplacements longue distance ?* (ADETEC, 2014).

De ce fait et toutes choses égales par ailleurs, nos calculs donnent un manque à gagner de 77 M€ pour SNCF Mobilités, en hausse de 29 % par rapport à 2016, comme le montre le tableau ci-dessous :

	Manque à gagner pour SNCF Mobilités	
	2016	2017
TGV	45 M€	51,5 M€
Intercités	9 M€	15,5 M€
TER	5,5 M€	10 M€
Total	59,5 M€	77 M€

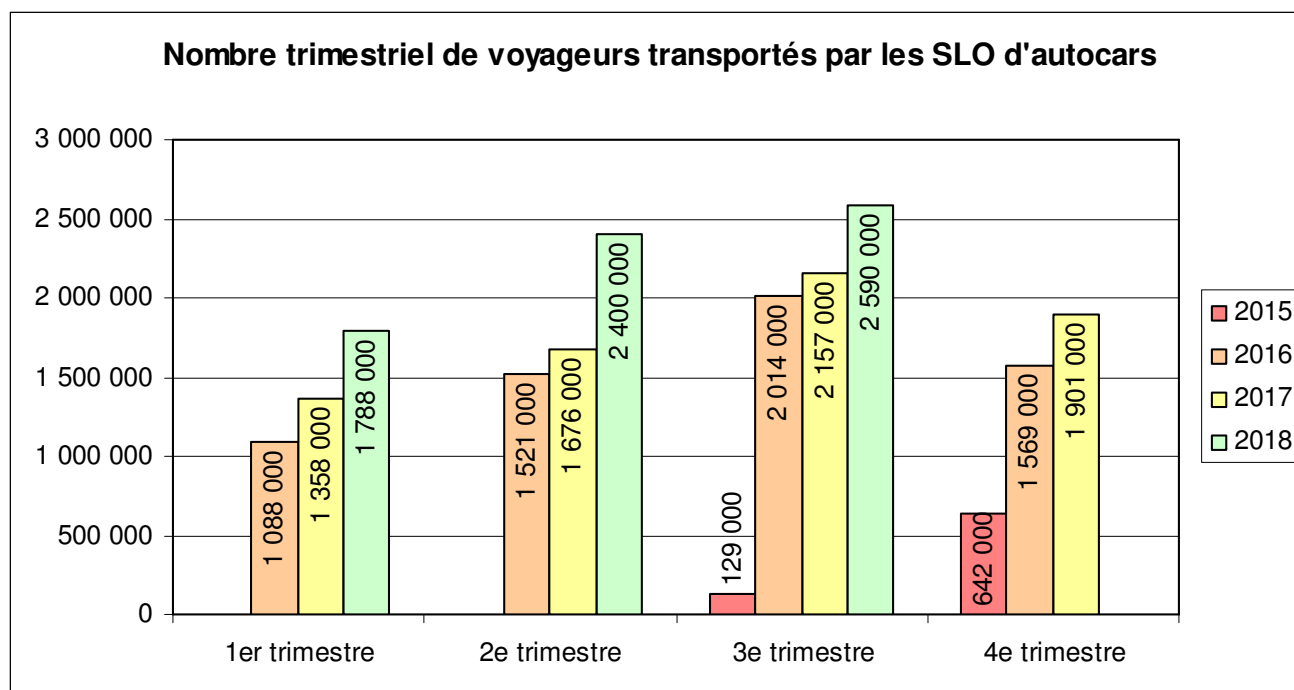
Ce chiffre est cohérent avec l'estimation faite par l'Arafer dans son rapport *Marché du transport par autocar et gares routières - Exercice 2017*, qui donne un total compris entre 50 et 100 millions d'euros.

Dans le détail, le manque à gagner restant à la charge de SNCF Mobilités passe de 54 à 67 M€ (+ 24 %) et l'impact sur les finances régionales de 5,5 à 10 M€ (+ 80 %).

3.4.5. Zoom sur la fréquentation des SLO pendant la grève SNCF du 2^e trimestre 2018

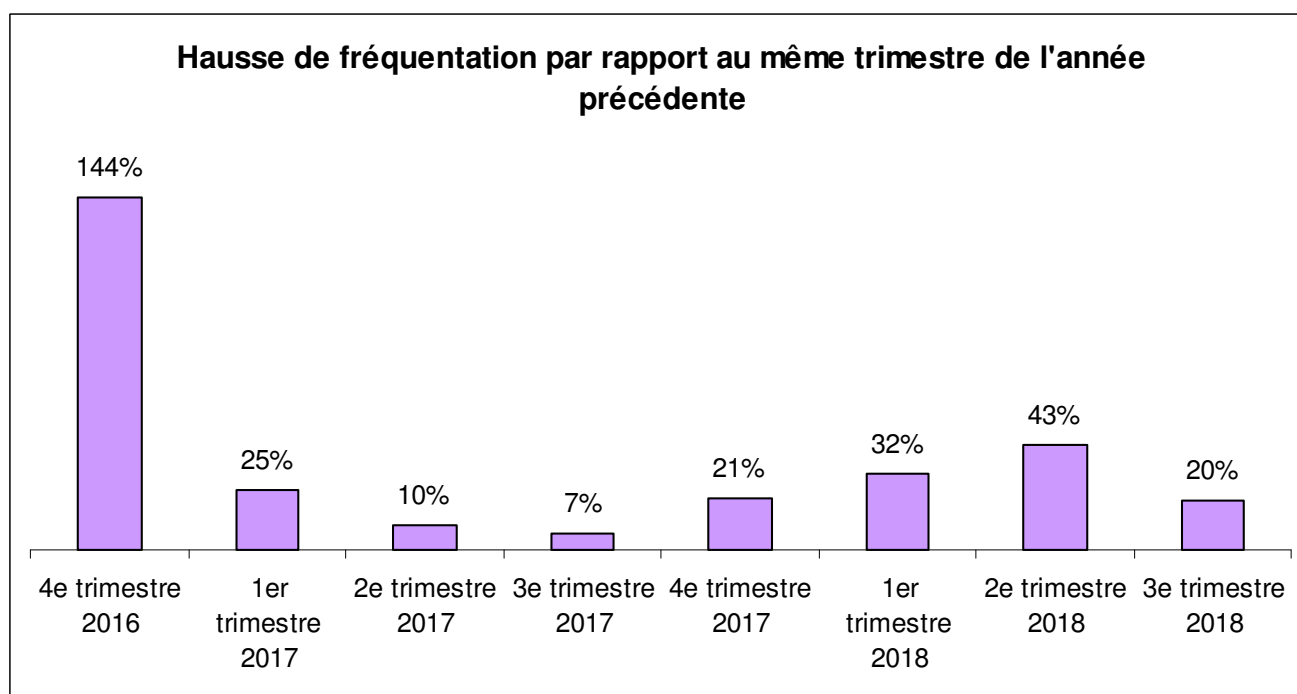
Même si le sujet ne concerne pas directement la présente étude, il est intéressant de faire un zoom sur la fréquentation des SLO au 2^e trimestre 2018, période où le personnel SNCF était appelé à faire grève 2 jours sur 5, avec des impacts sur l'ensemble de la période pour certaines lignes.

Evolution du nombre de voyages



Au 2e trimestre 2018, la fréquentation des SLO d'autocars a battu son record, avec 2 400 000 voyages. Ce record a été de courte durée, puisque battu dès le trimestre suivant.

Evolution relative



La hausse de fréquentation des SLO s'est fortement ralentie sur les trois premiers trimestres de 2017. Ce ralentissement est dû notamment au développement des offres ferroviaires à bas coût, à la hausse des tarifs des SLO et à la réduction/optimisation de l'offre SLO.

Il y a ensuite eu un regain au 4^e trimestre 2017 et au 1^{er} trimestre 2018, lié en particulier à la mise en place de liaisons vers les aéroports.

Au 2^e trimestre 2018, la fréquentation des SLO d'autocars est en hausse de 43 % par rapport au 2^e trimestre 2017. Cette hausse ne peut pas être intégralement imputée à la grève à la SNCF, loin de là, car elle s'inscrit dans une tendance qui était déjà favorable. Sur la base des résultats du 3^e trimestre 2018 (+ 20 % par rapport au 3^e trimestre 2017), **on peut estimer que la grève à la SNCF a généré une hausse de 10 à 15 % de la fréquentation des SLO d'autocars.**

Explication du calcul

Sans la grève à la SNCF, la hausse de la fréquentation des SLO au 2^e trimestre 2018 aurait probablement été proche de la moyenne des hausses du 1^{er} et du 3^e trimestre 2018, soit $(32 + 20) / 2 \approx 26 \%$.

La hausse totale au 2^e trimestre 2018 étant de 43 %, la hausse due à la grève SNCF peut être estimée à $1,43 / 1,26 \approx 1,13$, soit une hausse de 13 % environ, que nous situons par précaution dans une fourchette de 10 à 15 %.

3.5. AUTRES DEPENSES PUBLIQUES EVENTUELLES

3.5.1. Usage de voies réservées

D'après les informations que nous avons pu collecter auprès de différentes sources (Ouibus, bibliographie, webographie, veille documentaire), les cars SLO ne disposaient en 2016 d'aucun avantage en termes d'utilisation de couloirs de bus urbains, de voies réservées aux péages autoroutiers et de bandes d'arrêt d'urgence autoroutières.

3.5.2. Sous-tarification des SLO due à la prise en charge des coûts fixes par les transports conventionnés

Un partenaire de l'étude a évoqué l'éventualité que les transporteurs sous-tarifient leurs prestations aux opérateurs de SLO, en ne leur imputant pas certains frais fixes, lesquels seraient déjà pris en charge par les transports conventionnés.

Cela ne semble pas être le cas, car :

- 1) Le matériel roulant n'est pas le même (cars récents, avec plus d'écartement entre les sièges, wifi...) et les transporteurs l'ont souvent acheté pour les SLO.
- 2) L'habillage des cars pour les SLO et pour les transports conventionnés ne permet pas une utilisation croisée.
- 3) Les transporteurs sont généralement des « partenaires » des opérateurs et assument à ce titre leur part de risque commercial inhérent à toute activité nouvelle.
- 4) Les frais fixes et leur répartition évoluent avec la croissance d'activité, que celle-ci se fasse dans les SLO ou dans d'autres domaines (transports conventionnés, tourisme...).

3.5.3. Compensation des pertes financières de certains opérateurs de SLO par d'autres activités

Résultat financier des 3 principaux opérateurs

Sources et niveau de précision des données

- Le Monde Economie, 13 février 2018 - *FlixBus bataille pour devenir rentable en France.*
- Le Monde Economie, 25 novembre 2017 - *Les « cars Macron » vont continuer à perdre des dizaines de millions d'euros en 2017.*
- MobiliCités, 20 octobre 2017 - *Ouibus : 45 millions de chiffre d'affaires pour 45 millions de pertes en 2016.*
- Ville Rail et Transports, 13 octobre 2017 - *Cars Macron : la nouvelle stratégie d'Isilines.*
- Les Echos, 4 septembre 2017 - *« Cars Macron » : Ouibus optimiste malgré ses lourdes pertes.*

Le résultat financier de Ouibus pour l'année 2016 a été publié au greffe du tribunal de commerce ; il s'agit donc de chiffres exacts. Tous les autres chiffres sont des estimations, soit de la presse, soit des dirigeants des entreprises concernées. Les chiffres peuvent différer suivant les sources, principalement pour Isilines, d'où la présence de fourchettes dans les tableaux ci-dessous.

Estimations pour 2016

	FlixBus	Isilines	Ouibus	Total arrondi
Charges	≈ 55 M€	56 à 75 M€	91,4 M€	200 à 220 M€
Recettes	≈ 45 M€	36 à 47 M€	45,7 M€	125 à 135 M€ ²¹
Déficit	≈ 10 M€	20 à 28 M€	45,7 M€	75 à 85 M€

En 2016, les trois opérateurs totalisent 75 à 85 millions d'euros de pertes, toutes activités confondues (SLO + trajets internationaux + transport occasionnel). Le taux de couverture Recettes / Charges est de l'ordre de 60 %.

Estimations pour 2017

	FlixBus	Isilines	Ouibus	Total arrondi
Charges	≈ 85 M€	45 à 55 M€	100 à 105 M€	230 à 245 M€
Recettes	≈ 80 M€	≈ 40 M€	≈ 70 M€	≈ 190 M€ ²²
Déficit	≈ 5 M€	5 à 15 M€	30 à 35 M€	40 à 55 M€

En 2017, les recettes ont augmenté beaucoup plus vite que les charges (environ + 45 % et + 15 %), si bien que les pertes ont baissé d'environ 40 %, pour atteindre 40 à 55 millions d'euros.

Le taux de couverture Recettes / Charges s'est nettement amélioré pour se situer autour de 80 %, toutes activités confondues.

D'après certaines déclarations, l'équilibre pourrait être atteint entre 2018 et 2020 suivant les opérateurs. Toutefois, comme nous l'avons vu à la page 22, la recette moyenne par autocar * km observée en 2017 (1,08 €/km) se situe encore loin du point d'équilibre (proche de 1,95 €/km).

Décision de l'Autorité de la concurrence du 1^{er} juin 2017 en faveur de Ouibus

La société Transdev Group, maison mère d'Eurolines/Isilines, a saisi en novembre 2016 l'Autorité de la concurrence de pratiques supposées de la SNCF en faveur de Ouibus. L'Autorité de la concurrence a rendu sa décision le 1^{er} juin 2017. En voici le résumé officiel :

La société Transdev Group a saisi l'Autorité d'un ensemble de pratiques mises en œuvre par la SNCF qui viseraient, selon la saisissante, à renforcer la position concurrentielle de sa filiale Ouibus sur le marché du transport interurbain par autocar en utilisant les moyens du monopole ferroviaire.

Selon Transdev, la SNCF subventionnerait de manière « massive et anormale » son activité de transport régulier interurbain par autocar. Ces subventions seraient utilisées par Ouibus pour pratiquer des prix prédateurs et mettre en place des pratiques commerciales anormales. Transdev considère également que la SNCF fait abusivement bénéficier Ouibus de sa notoriété et de son image de marque.

²¹ Ce chiffre inclut les autres activités (trajets internationaux, transport occasionnel...) et est donc plus élevé que celui de l'Arafer présenté à la page 20 (83 M€), qui se limite aux liaisons régulières entre villes françaises.

²² Idem (105 M€ à la page 20).

Transdev a également déposé, en complément de sa saisine, une demande de mesures conservatoires visant à faire cesser immédiatement les comportements allégués.

Toutefois, après analyse des éléments fournis par Transdev, il apparaît que sa saisine est dénuée de tout élément probant. En particulier, les prix pratiqués par Ouibus, qui ne sont pas les plus bas du marché, ne correspondent pas à une stratégie tarifaire anormale. En outre, les perspectives de rentabilité de Ouibus, dans le cadre d'un marché émergent, n'apparaissent pas à ce stade déraisonnables. Par ailleurs, aucun élément ne permet de considérer que Ouibus a bénéficié d'un avantage concurrentiel de nature à perturber le fonctionnement du marché du fait de son appartenance au groupe SNCF.

La saisine et la demande de mesures conservatoires de Transdev sont donc rejetées.

Ce jugement affirme l'absence de preuve de compensation des pertes financières de Ouibus par la SNCF.

Un 2^e opérateur de SLO est adossé à un groupe public, en l'occurrence Eurolines/Isilines, filiale de Transdev Group, elle-même filiale du groupe public Caisse des Dépôts et Consignations. Etant donné que Transdev a saisi l'Autorité de la concurrence de supposées pratiques anticoncurrentielles de la SNCF et Ouibus, on peut raisonnablement supposer qu'elle n'a pas elle-même de telles pratiques.

FlixBus est quant à elle une entreprise privée sans aucun lien avec un groupe public.

Il en résulte donc qu'**en l'état actuel des connaissances, il ne semble pas y avoir de compensation des pertes financières des opérateurs de SLO par des activités en lien avec un groupe public.**

Une question pas forcément close

L'Autorité de la concurrence pourrait réexaminer sa décision en cas d'élément nouveau

Dans sa décision du 1^{er} juin 2017, l'Autorité de la concurrence laisse la porte ouverte à un réexamen éventuel de la situation en cas d'élément nouveau. Voici deux extraits, dans lesquels nous avons encadré les phrases clés en rouge :

d) Conclusion sur les pratiques tarifaires et commerciales alléguées

180. Il ressort de ce qui précède qu'aucun élément au dossier relatif à son comportement tarifaire ou commercial ou à l'analyse de l'horizon de rentabilité de son activité dans le cadre d'un marché émergent ne permet de considérer que les prix de Ouibus sont fixés dans le cadre d'un plan ayant pour but d'éliminer un ou des concurrents ni qu'ils sont susceptibles de provoquer des effets, potentiels ou réels, d'éviction.
181. En particulier, les éléments au dossier ne permettent pas de considérer avec suffisamment de vraisemblance que le soutien financier de la SNCF à Ouibus, possiblement lié à sa position dominante sur le marché du transport ferroviaire, a été indispensable pour que ce dernier puisse mettre en place la stratégie de développement qu'il a choisie, ni que le maintien de Ouibus sur le marché, en dépit de perspectives de rentabilité relativement éloignées, soit irrationnel et corresponde à un comportement anticoncurrentiel. En outre,

l'horizon de compensation des pertes initiales de Ouibus est cohérent avec celui envisagé par Transdev.

182. De plus, l'agressivité tarifaire de Ouibus n'est pas établie, ni les prétendus comportements commerciaux relatifs aux surcapacités mises en place ou aux investissements marketing.

183. Au contraire, il ressort en l'état du dossier que les pertes enregistrées par Ouibus sont à mettre en relation avec le caractère émergent du marché.

184. Cette conclusion ne préjuge pas de l'analyse que pourrait faire l'Autorité s'il était démontré que Ouibus enregistrerait des pertes sans perspectives raisonnables de retour à l'équilibre ou si de nouveaux éléments relatifs à son comportement sur le marché étaient portés à la connaissance de l'Autorité.

III. Conclusion

236. Il résulte de l'ensemble de ce qui précède que les faits invoqués dans le cadre de la saisine de Transdev ne sont pas appuyés d'éléments suffisamment probants pour étayer l'existence de pratiques pouvant entraver le libre jeu de la concurrence.

237. Cette conclusion ne préjuge néanmoins pas de l'analyse que pourrait faire l'Autorité si d'autres éléments relatifs au comportement du groupe SNCF vis-à-vis de Ouibus étaient portés à sa connaissance.

238. Il convient donc, en l'état du dossier, de faire application des dispositions de l'article L. 462-8 du code de commerce et de rejeter au fond la saisine enregistrée sous le numéro 16/0098 F et, partant, la demande de mesures conservatoires enregistrée sous le numéro 16/0099 M.

FlixBus a menacé de saisir à son tour la justice, mais ne l'a pas fait

Lors d'une conférence de presse tenue le 13 février 2018, Yann LEFRANC-MORIN, directeur général France de FlixBus, a vertement critiqué les conditions de concurrence et évoqué une éventuelle saisine de la justice.

Voici quelques citations rapportées par la presse : « *Face à la SNCF, les conditions de concurrence sont scandaleuses.* » [...] « *On demande juste une concurrence qui soit saine et équitable. Aujourd'hui, en France, on est très, très loin de ce cas de figure.* » Interrogé sur d'éventuels recours, en justice, il explique : « *Partout ailleurs en Europe, on n'a jamais fait face à une situation semblable. On étudie toutes les options pour contrer cette situation. Il est évident qu'on ne va pas rester les bras croisés.* [...] » L'article précise en peu plus loin que deux points cristallisent le mécontentement chez FlixBus : les conditions d'accès aux gares SNCF et les aides financières supposées de cette dernière à Ouibus²³.

A la date de bouclage de ce rapport (début décembre 2018), Flixbus n'a effectué aucune saisine de la justice sur ces questions.

²³ Source : *Face à la SNCF, les conditions de concurrence sont scandaleuses* (TourMag.com, 13 février 2018). Les propos sont repris quasiment dans les mêmes termes par d'autres articles parus le même jour, notamment *Cars : FlixBus met en cause la SNCF qui favoriserait Ouibus* (BFM Business) et *FlixBus dénonce la concurrence déloyale de la SNCF* (Le Quotidien du Tourisme).

Le rachat de Ouibus par Blablacar pourrait clore la question

Le rachat probable de Ouibus par Blablacar (voir page 11) pourrait, s'il se confirme, clore la question ou, à tout le moins, en réduire l'acuité, dans la mesure où il devrait s'accompagner d'une entrée de la SNCF au capital de Blablacar et d'un partenariat poussé entre les deux entreprises, notamment en termes d'intermodalité.

3.5.4. Différences dans les normes réglementaires

Voici une comparaison entre les normes réglementaires s'appliquant aux SLO, aux transports routiers conventionnés et aux transports ferroviaires.

	Autocars SLO	Autocars conventionnés	Transports ferroviaires
Accessibilité	Obligatoire dès 2015	Au plus tard en 2021	Au plus tard en 2024
Niveaux d'émissions polluantes	Jusqu'au 31/12/17 : 100 % des véhicules Euro 5 ou 6, qu'ils soient neufs ou d'occasion. A compter du 01/01/18 : 100 % des véhicules Euro 6.	Seuls les véhicules neufs doivent être Euro 6 (depuis 2013). Au 01/01/16, seulement 44 % des véhicules étaient Euro 5 ou 6 ²⁴ .	Non comparable
Sécurité	Normes identiques		Non comparable
Régime fiscal et social	Identique		Non comparable
Déclaration des émissions de CO₂	Obligatoire	Obligatoire	Obligatoire
Solution proposée en cas d'annulation	Trajet dans un autre car ou remboursement du billet. Retour gratuit si nécessaire.	Néant	Trajet dans un autre train ou remboursement du billet (sauf TER). Nuit d'hôtel si nécessaire (sauf TER).
Solution proposée en cas de retard	Si retard > 2 heures : - trajet dans un autre car ou remboursement du billet, - retour gratuit si nécessaire.	Néant	Si retard > 30 minutes (> 1 h pour IDTGV, néant pour TER) : - remboursement de 25 à 75 % du prix du billet, - prise en charge du trajet final en cas de correspondance SNCF manquée.
Communication des données à l'Arafer	Obligatoire	Partiellement ²⁵	Obligatoire
Communication des données à l'AQST²⁶	En projet	Obligatoire	Obligatoire

²⁴ Source : CGDD, 2016 - *Le transport collectif routier de voyageurs en 2015*.

²⁵ Par exemple, pour l'exercice 2015, seulement 52 Départements sur 85 concernés (France métropolitaine, moins les départements franciliens et corses) ont fourni des données complètes sur leur offre de services réguliers. Quant aux données de fréquentation, elles ne sont pas communiquées.

²⁶ AQST : Autorité de la Qualité de Service dans les Transports.

Pour 3 facteurs (accessibilité, niveaux d'émissions polluantes et communication des données), les autocars affectés aux SLO sont soumis à des règles plus strictes que les autocars conventionnés.

Pour 3 autres facteurs (sécurité, régime fiscal et social et déclaration des émissions de CO₂), les règles sont les mêmes que pour les cars conventionnés.

Enfin pour 2 facteurs (annulation et retards), les conditions sont meilleures que pour les cars conventionnés et moins bonnes que celles des trains (sauf TER).

Les SLO ne bénéficient donc pas, globalement, de conditions plus favorables que les transports routiers conventionnés et les transports ferroviaires. Il n'y a par conséquent pas d'aide publique indirecte via la réglementation.

3.6. SYNTHÈSE

3.6.1. Résultats détaillés

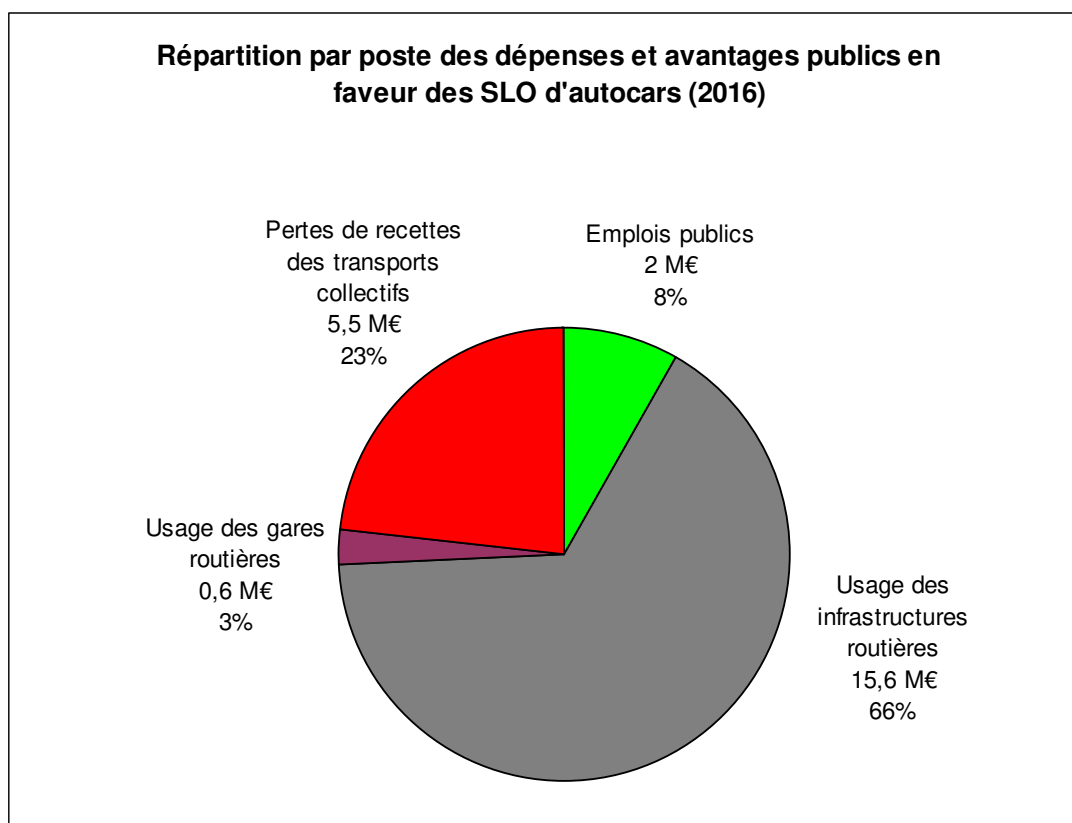
	Etat et organismes rattachés	Régions	Départements	AOM	Total
Emplois publics	≈ 1,8 M€	≈ 0,2 M€	/	/	≈ 2,0 M€
Usage des infrastructures routières	≈ 11,7 M€	/	≈ 3,9 M€	/	≈ 15,6 M€
Usage des gares routières	/	Total ≈ 0,6 M€			≈ 0,6 M€
Pertes de recettes des transports collectifs	/	≈ 5,5 M€	/	/	≈ 5,5 M€
Total général	≈ 13,5 M€	≈ 10,2 M€			≈ 23,7 M€

En 2016, les dépenses publiques liées aux SLO d'autocars sont proches de **24 millions d'euros**.

A ces 24 M€ de dépenses publiques, il faut ajouter les **pertes de recettes restant à la charge de SNCF Mobilités (TGV et Intercités), qui représentent 54 M€**.

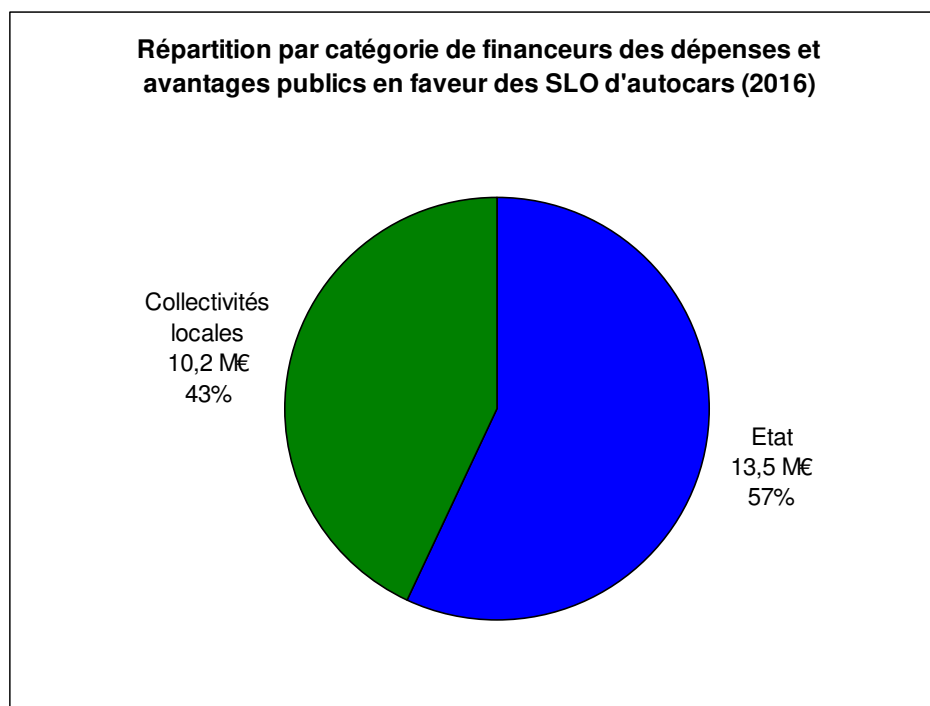
Pour rappel, les coûts liés aux externalités (émissions de gaz à effet de serre, accidents de la circulation, etc.) ne sont pas pris en compte dans ce calcul. Ils sont présentés au chapitre 4.

3.6.2. Répartition par poste



L'usage des infrastructures routières représente les deux tiers des dépenses publiques occasionnées par les SLO d'autocars et les pertes de recettes des transports collectifs près du quart. Les emplois publics et l'usage des gares routières ont une part très minoritaire.

3.6.3. Répartition par catégorie de financeur



Le coût public des SLO d'autocars est à 57 % à la charge de l'Etat (principalement via l'usage des infrastructures routières) et à 43 % à la charge des collectivités locales (principalement via les pertes de recettes des transports collectifs).

3.6.4. Estimations pour 2017

	2016	2017	Evolution brute	Evolution en %
Emplois publics	≈ 2,0 M€	≈ 2,3 M€	≈ 0,26 M€	≈ + 13 %
Usage des infrastructures routières	≈ 15,6 M€	≈ 13,4 M€	≈ - 2,2 M€	≈ - 14 %
Usage des gares routières	≈ 0,6 M€	≈ 0,65 M€	≈ 0,03 M€	≈ + 5 %
Pertes de recettes des transports collectifs	≈ 5,5 M€	≈ 10 M€	≈ + 4,5 M€	≈ + 80 %
Total général	≈ 23,7 M€	≈ 26,3 M€	≈ + 2,6 M€	≈ + 11 %

En 2017, les dépenses publiques liées aux SLO d'autocars sont de l'ordre de 26 millions d'euros, soit une hausse de 2,6 M€ par rapport à 2016 (+ 11 %). Les deux principaux postes de dépenses connaissent des évolutions très contrastées : - 2,2 M€ pour l'usage des infrastructures routières, + 4,5 M€ pour les pertes de recettes des transports collectifs.

De leur côté, comme cela a été vu à la page 50, les pertes de recettes restant à la charge de SNCF Mobilités (TGV et Intercités) passent à environ 67 M€, soit une hausse de 13 M€ (+ 24 %).

4. REPORTS MODAUX, PRINCIPALES EXTERNALITES ET IMPACTS DIVERS

4.1. REPORTS MODAUX ET DEPLACEMENTS INDUITS

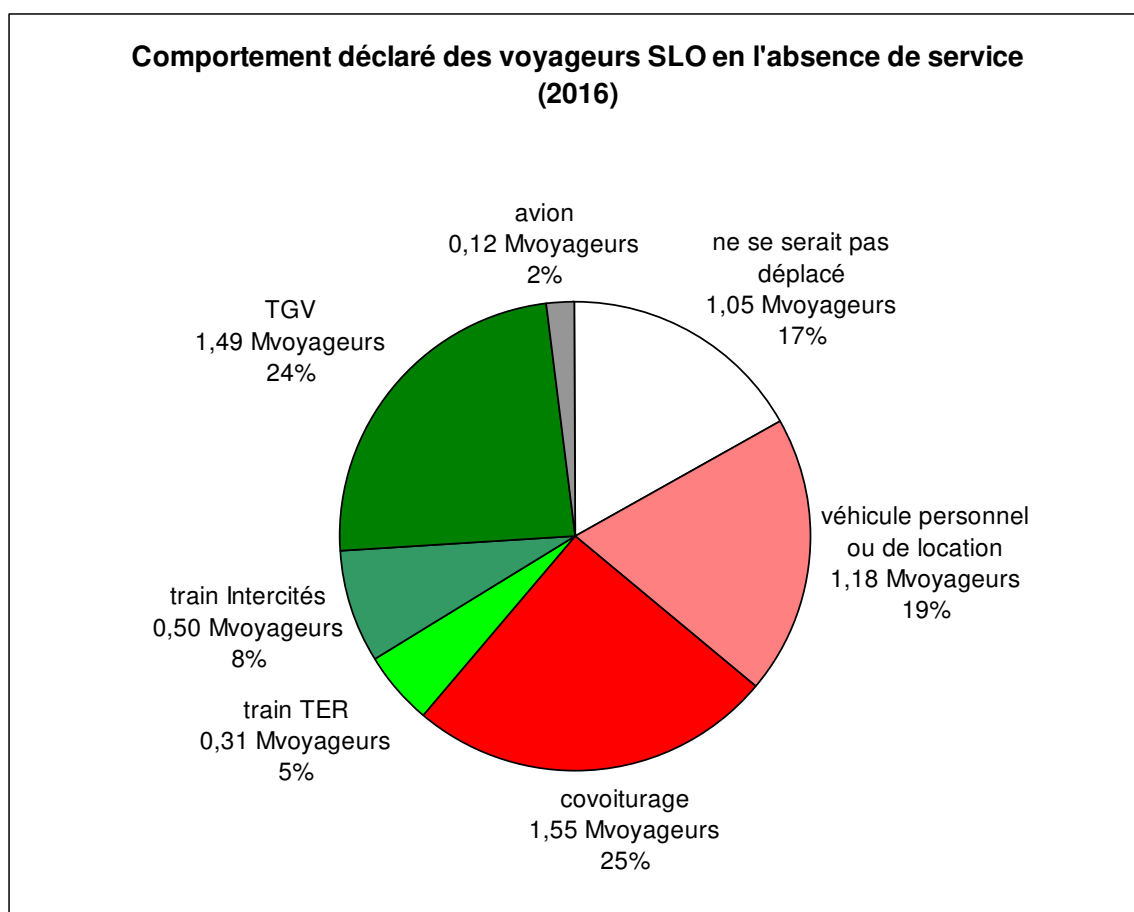
Source des données :

- *Les pratiques de mobilité des voyageurs sur les lignes régulières d'autocar librement organisées - Enquêtes de terrain réalisées entre octobre et décembre 2016 et entre le 15 octobre et le 15 novembre 2017 (Arafer),*
- *Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar - Bilans trimestriels du 3^e trimestre 2015 au 3^e trimestre 2018 (Arafer).*

4.1.1. Résultats 2016

Résultats en pourcents et en millions de voyageurs

Voici les résultats de l'enquête de l'Arafer, déjà présentés page 43 :



17 % des usagers des SLO d'autocars ne se seraient pas déplacés en l'absence de SLO.

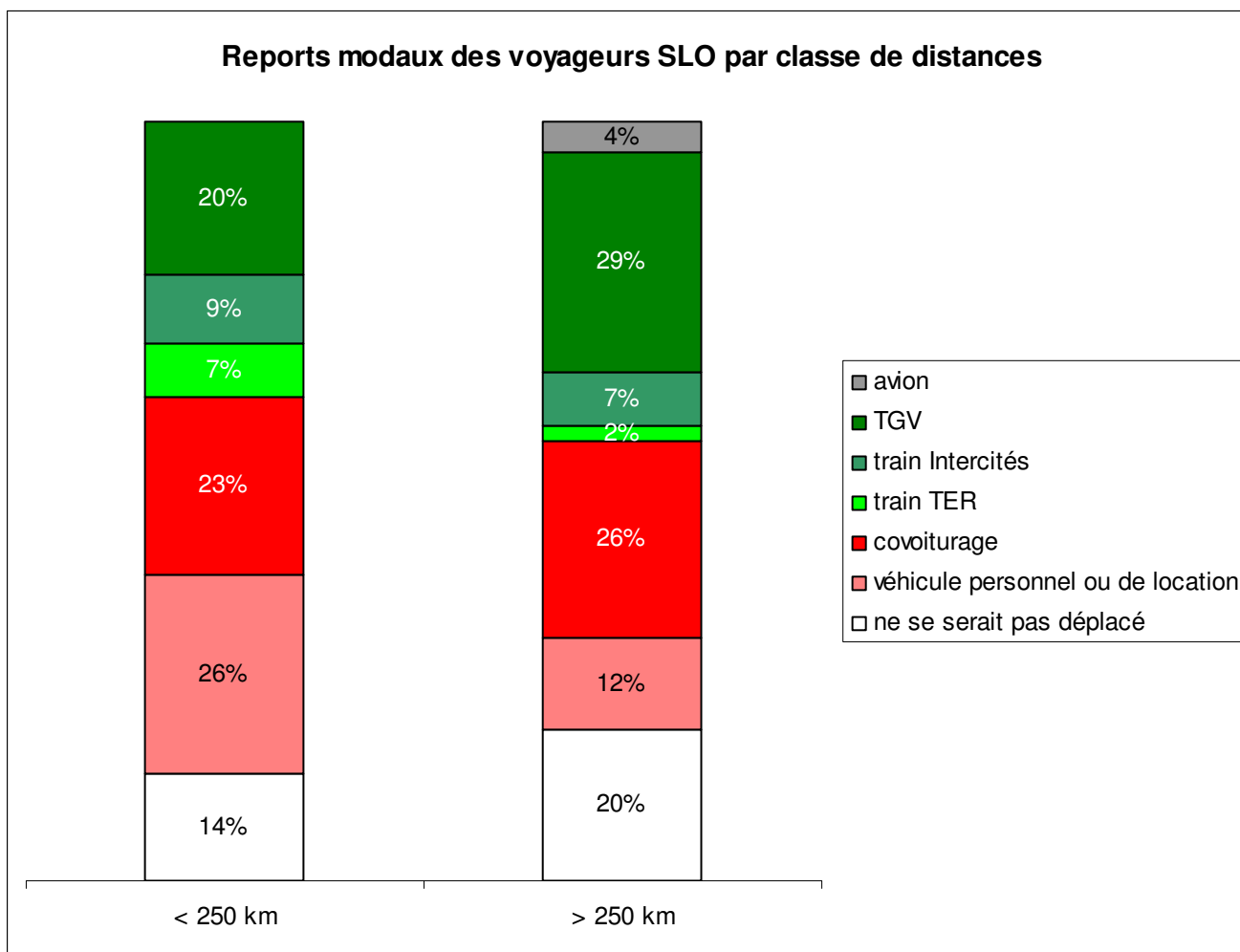
44 % auraient voyagé en voiture, dont 25 % en covoiturage.

37 % auraient pris le train dont 24 % un TGV, 8 % un Intercités et 5 % un TER.

Enfin, 2 % auraient pris l'avion.

Répartition par classe de distances

L'enquête de l'Arafer fait la distinction entre les déplacements de moins de 250 km (que nous appellerons également « moyenne distance » pour simplifier la rédaction) et de plus de 250 km (« longue distance »). Voici les résultats détaillés, déjà présentés page 44 :



La part des déplacements induits est plus importante sur longue distance (20 %) que sur moyenne distance (14 %). Il en est de même pour le covoiturage (26 vs 23 %), le TGV (29 vs 20 %) et l'avion (4 vs 0 %).

Inversement, les reports sont proportionnellement plus nombreux sur moyenne distance pour la voiture solo (26 vs 12 %), le train TER (7 vs 2 %) et le train Intercités (9 vs 7 %).

Résultats en voyageurs * km

Distance moyenne par classe de distance et par mode

Nous avons calculé à la page 45 que la distance moyenne est de :

- 175 km pour les déplacements de moyenne distance,
- 470 km pour ceux de plus de longue distance.

Pour la moyenne distance, nous appliquons la moyenne générale (175 km) à chaque mode de déplacement.

Pour la longue distance, nous appliquons des moyennes différentes selon les modes, pour tenir compte des domaines de pertinence de chacun ainsi que des résultats de l'enquête de l'Arafer²⁷. Voici l'ensemble de nos chiffres (les résultats pour le train ont déjà été présentés page 45) :

	Distance moyenne selon le mode utilisé en cas d'absence du SLO						
	Dépl ^{ts} induits	Voiture solo	Covoitu-rage	TER	Intercités	TGV	Avion
< 250 km	175 km	175 km	175 km	175 km	175 km	175 km	175 km
> 250 km	470 km	420 km	470 km	300 km	400 km	500 km	600 km

Détail des voyageurs * kilomètres induits et reportés

A partir des chiffres du tableau précédent et du nombre total de déplacements par classe de distance (2 725 000 pour la moyenne distance, 3 467 000 pour la longue distance), on obtient les déplacements induits et reports modaux suivants :

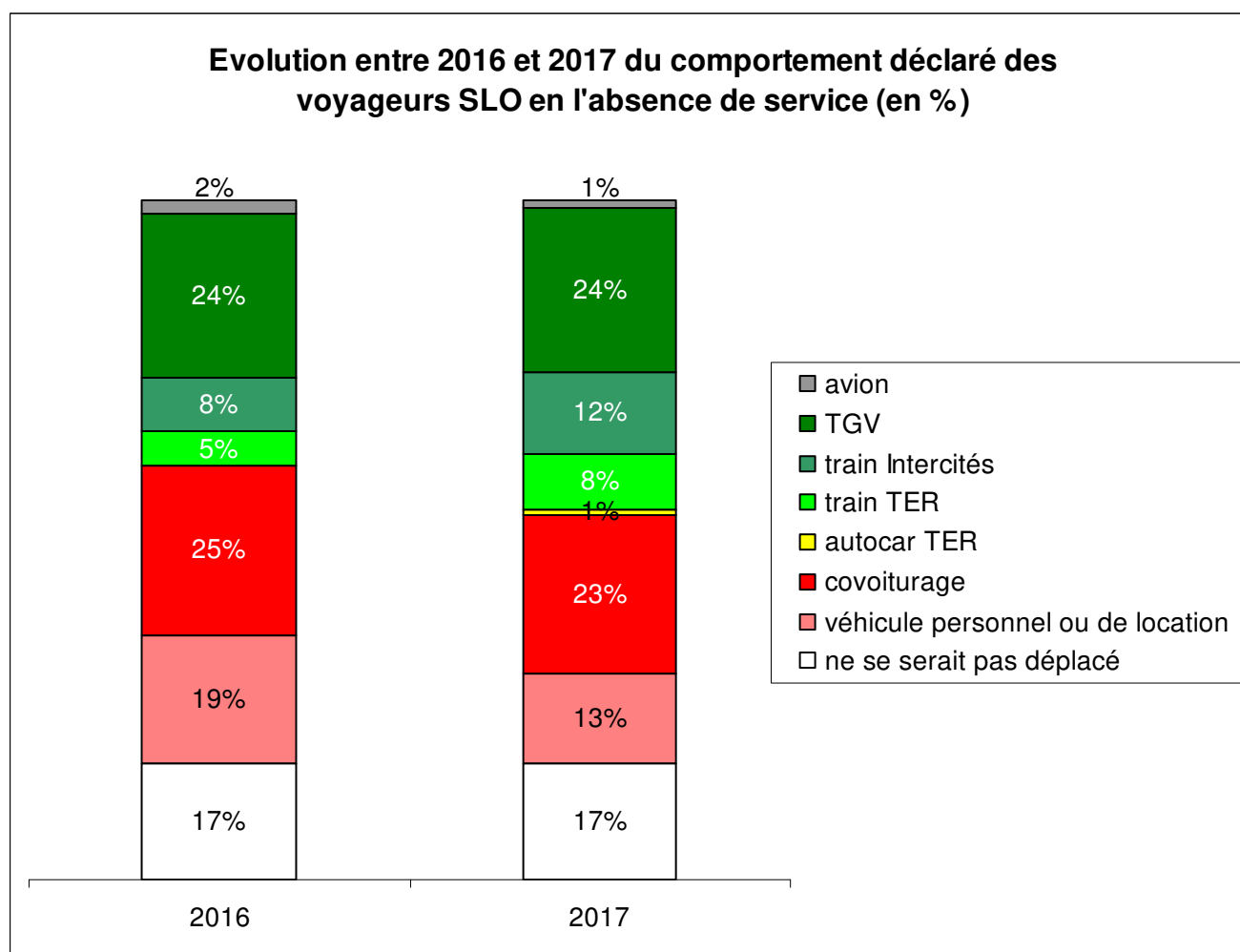
Millions de voyageurs * kilomètres selon le mode utilisé en cas d'absence du SLO							
Dépl ^{ts} induits	Voiture	Covoitu-rage	TER	Intercités	TGV	Avion	Total
394 (19 %)	300 (14 %)	535 (25 %)	54 (3 %)	140 (7 %)	598 (28 %)	83 (4 %)	2 105

²⁷ Par exemple, pour la voiture solo, le score nettement plus faible pour la longue distance (12 % vs 26 % pour la moyenne distance) nous amène à prendre une distance moyenne inférieure à 470 km.

4.1.2. Evolution en 2017

Voici l'évolution des reports modaux entre 2016 et 2017, d'abord en pourcents, puis en valeur absolue.

Evolution en pourcents



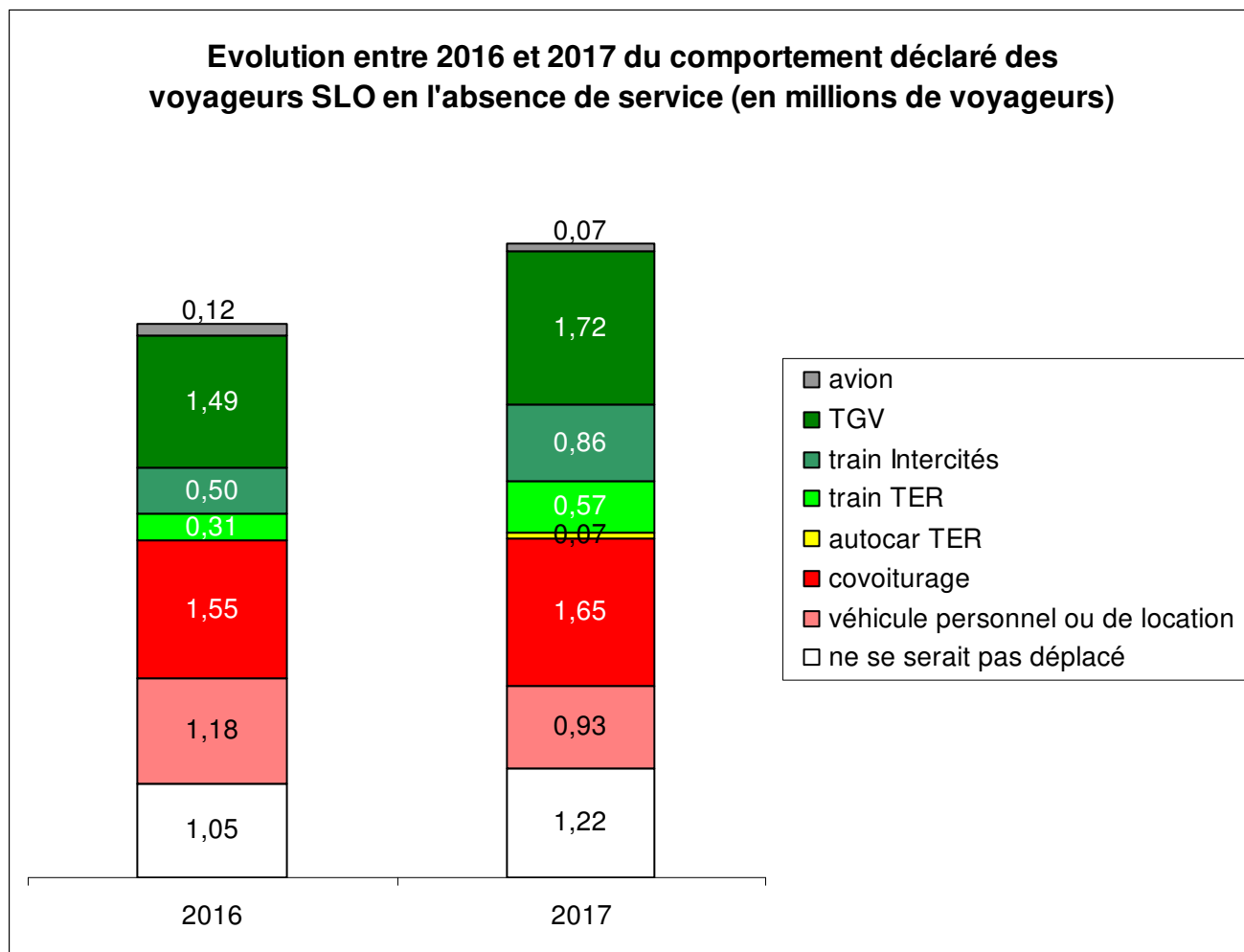
En pourcentage, on observe une hausse des reports depuis les Intercités et les TER et une stabilité depuis les TGV. Globalement, les reports depuis le train connaissent une forte hausse, passant de 37 à 44 %.

Inversement, les reports depuis la voiture (hors covoiturage) et le covoiturage diminuent. Globalement, les reports depuis la voiture connaissent une forte baisse, passant de 44 à 36 %.

La part des déplacements induits reste stable, à 17 %.

Enfin, les évolutions des reports depuis l'avion et les autocars TER sont peu significatives.

Evolution en valeur absolue



En valeur absolue, les reports depuis les 3 catégories de train ont connu une forte hausse. Globalement, les reports depuis le train passent de 2,3 à 3,15 millions de voyageurs, soit une hausse de 850 000 voyageurs ou encore de 37 %. Comme nous l'avons vu page 49, cela résulte pour partie de l'évolution de l'offre SLO, qui a notamment amené à une optimisation sur des axes à fort potentiel de clientèle et donc augmenté la concurrence avec le train, présent sur la plupart de ces axes.

Les reports depuis la voiture (hors covoiturage) et le covoiturage connaissent des évolutions contrastées, en baisse pour la voiture (du fait notamment de la suppression des lignes, arrêts et horaires peu rentables qui, pour la plupart, ne concurrençaient que la voiture), en hausse pour le covoiturage (celui-ci ayant, comme le car, tendance à se concentrer sur les axes principaux). Globalement, les reports depuis la voiture passent de 2,73 à 2,58 millions de voyageurs, soit une baisse de 150 000 voyageurs ou encore de 5 %.

Les déplacements induits passent de 1,05 à 1,22 million de voyageurs, soit une hausse de 170 000 voyageurs ou encore de 16 %.

Enfin, les évolutions des reports depuis l'avion et les autocars TER sont peu significatives.

La hausse des reports depuis le train, la baisse des reports depuis la voiture et la hausse des déplacements induits concourent toutes à la dégradation du bilan environnemental, comme nous les verrons aux pages suivantes.

4.2. EMISSIONS DE CO₂

Sources des données d'entrée :

- pour le TGV, l'avion et le TER : *Les chiffres clés 2015 - Climat, air et énergie* (ADEME).
- pour la voiture, le train Intercités les SLO d'autocars : *Evaluation de l'impact environnemental du développement du transport par autocar* (AJBD, 2016, financement ADEME). Nous avons réactualisé avec le cabinet AJBD les chiffres figurant dans son rapport, qui donnaient un bilan très différent²⁸.
- pour le covoiturage : *Aides publiques au covoiturage et à la location de véhicule entre particuliers* (ADETEC),

4.2.1. Résultats 2016

Mode utilisé en cas d'absence du SLO	Millions de voy * km	Emissions unitaires en gramme équivalent CO ₂ par voy * km		Solde en milliers de tonnes équivalent CO ₂
		Car SLO	Mode utilisé sinon	
Ne se serait pas déplacé	394	48,4	0	+ 19,0
Voiture	300	48,4	94	- 13,7
Covoiturage	535	48,4	68	- 10,5
Train TER	54	48,4	29,2	+ 1,0
Train Intercités	140	48,4	5,6	+ 6,0
TGV	598	48,4	3,2	+ 27,1
Avion	83	48,4	144,6	- 8,0
Total	2 105	/	/	+ 21,0

En 2016, étant donné les reports modaux et déplacements induits, **les SLO d'autocars ont généré près de 21 000 tonnes d'émissions supplémentaires de CO₂**. Les éléments pesant le plus lourdement dans ce bilan négatif sont les reports depuis le TGV et les déplacements induits.

4.2.2. Monétarisation

Le rapport Quinet²⁹ affecte une valeur de 32 € à la tonne de carbone en 2010, avec une hausse de 5,8 % par an jusqu'à 2030. Cela donne donc une valeur de 44,90 € par tonne en 2016. La taxe carbone (intégrée à la TICPE, taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques) est à un niveau moindre : 22 € par tonne en 2016.

Le coût pour la collectivité est donc de 21 000 x 44,90 ≈ **940 000 €**.

²⁸ L'étude du cabinet AJBD concluait que les cars SLO génèrent une baisse des émissions de CO₂, du fait de données d'entrées plus anciennes et moins précises pour les pratiques des usagers des cars SLO (enquête réalisée en mars 2016) et de ratios plus élevés pour les émissions unitaires de CO₂ de la voiture, du covoiturage et de l'avion.

²⁹ *Evaluation socioéconomique des investissements publics - Rapport de la mission présidée par Emile Quinet* (Commissariat Général à la Stratégie et à la Prospective, 2013).

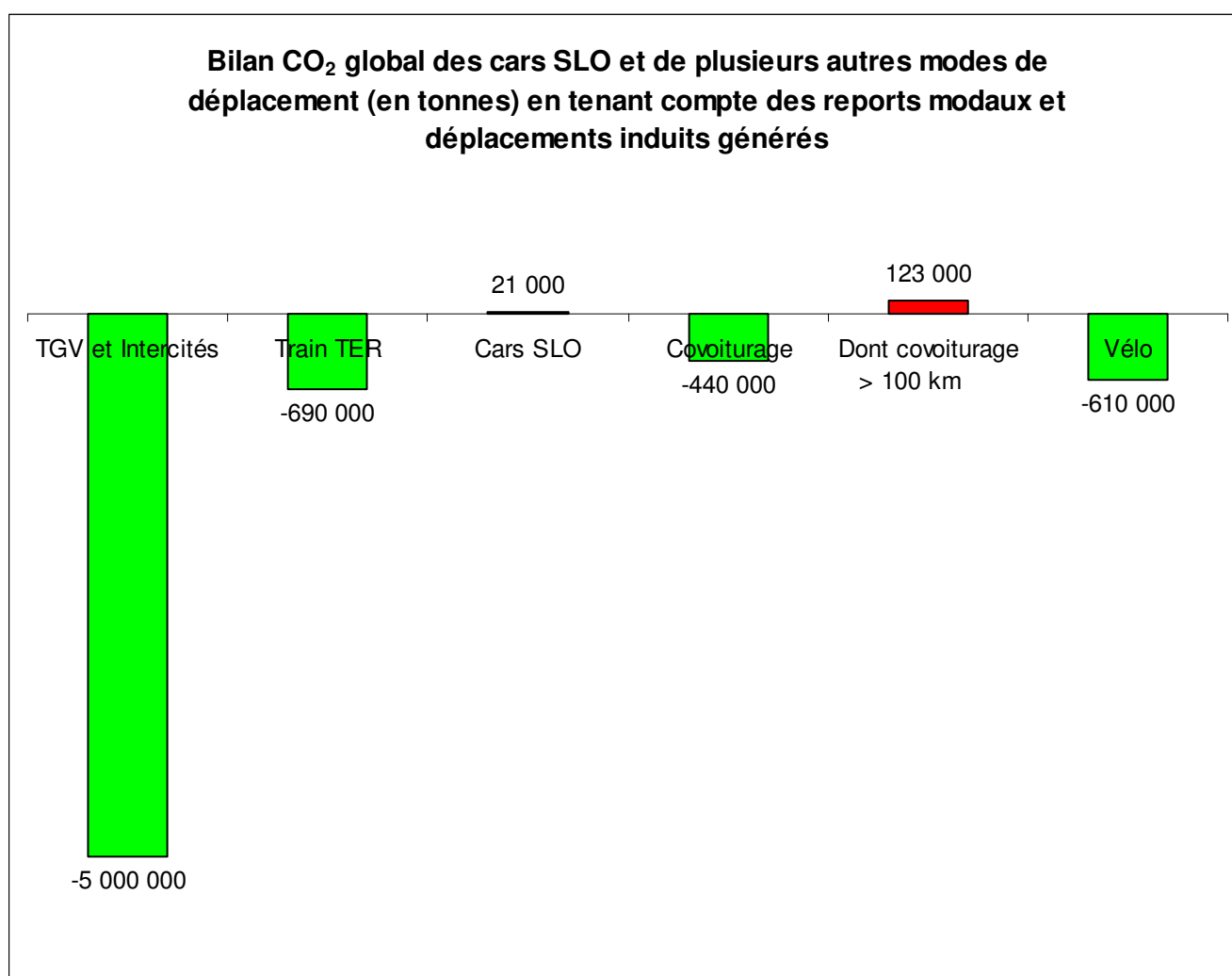
4.2.3. Comparaison avec le train, le covoiturage et le vélo

Les chiffres pour le covoiturage et le vélo ont été calculés dans l'étude *Aides publiques au covoiturage et à la location de véhicule entre particuliers* (ADETEC, 2017).

Pour le train, nous excluons les trains d'Ile-de-France (RER et Transilien), non concernés par la concurrence des SLO d'autocars. En l'absence de données identifiées, nous prenons les hypothèses de reports modaux suivantes :

- TGV et Intercités : 10 % des voyageurs ne se seraient pas déplacés, 70 % se seraient déplacés en voiture, 7 % en covoiturage, 3 % en car et 10 % en avion,
- TER : 10 % des voyageurs ne se seraient pas déplacés, 80 % se seraient déplacés en voiture, 7 % en covoiturage et 3 % en car.

Bilan CO₂ global



Etant donné les reports modaux et déplacements induits, les TGV et les Intercités permettent d'éviter 5 000 000 tonnes de CO₂, les trains TER 690 000, le vélo 610 000 et le covoiturage 440 000.

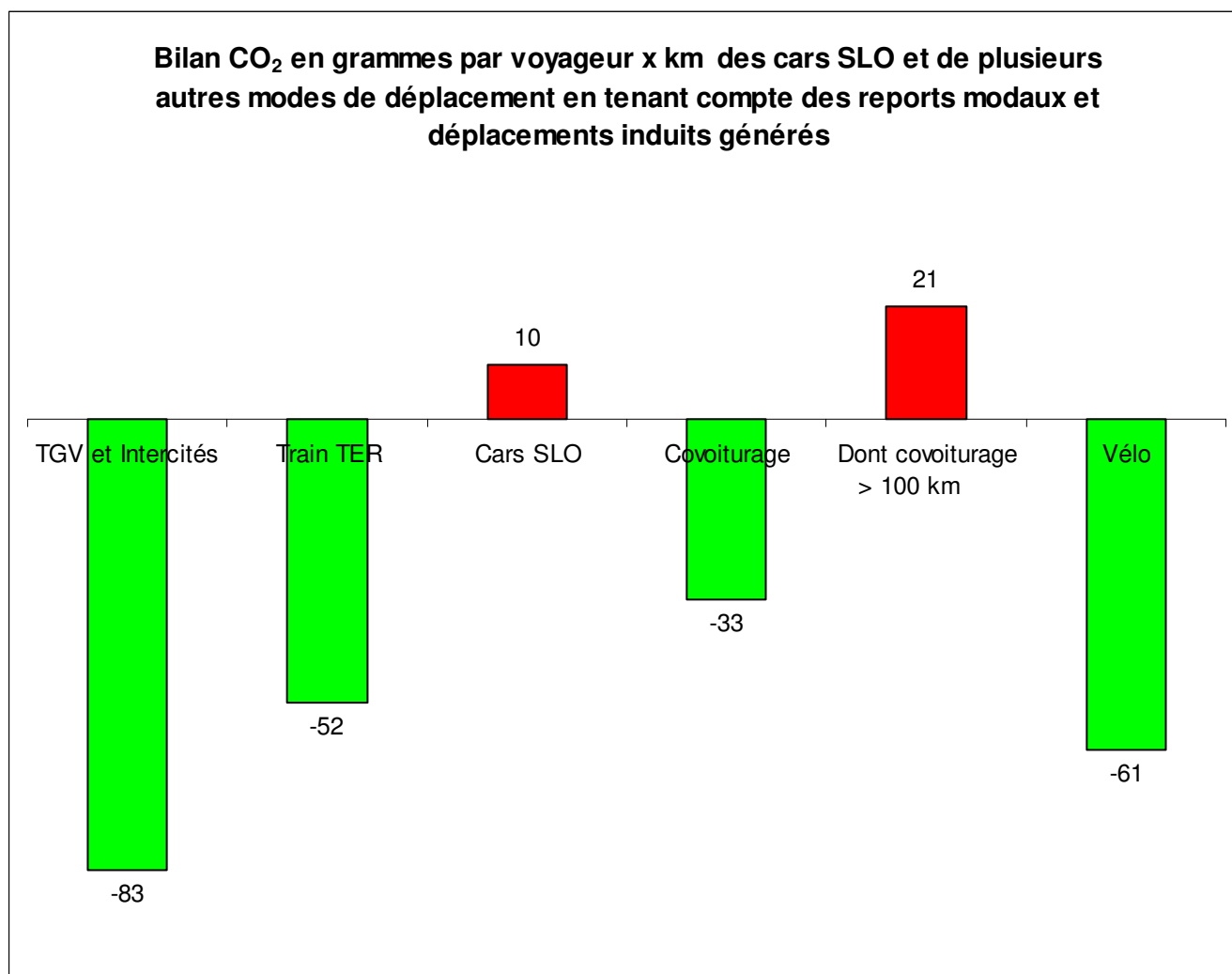
Les SLO d'autocars sont un des deux seuls modes de ce graphique à générer un surcroît de CO₂.

Le bilan du covoiturage de longue distance est lui aussi défavorable et davantage que les SLO d'autocars, puisqu'il génère 123 000 tonnes d'émissions supplémentaires de CO₂. Cela est dû au fait

qu'il se développe pour une bonne part au détriment du train. Le solde du covoiturage pris dans son ensemble est positif grâce au covoiturage local, notamment domicile-travail, qui se substitue presque exclusivement à la voiture.

Bilan CO₂ par voyageur * kilomètre

La page précédente présente le bilan CO₂ global de chaque mode. Mais le niveau d'usage est très variable suivant les modes. Par exemple, les SLO d'autocars représentent 2,1 milliards de voyageurs * kilomètres et les TGV et trains Intercités 60,2 milliards, soit 29 fois plus. Afin d'approfondir la comparaison, il est donc intéressant d'étudier le bilan CO₂ par voyageur * kilomètre. Le graphique ci-dessous présente les résultats de ce calcul.



Etant donné les reports modaux et déplacements induits, les SLO d'autocars font augmenter les émissions unitaires de CO₂ : + 10 grammes par voyageur * kilomètre. Seul le covoiturage de longue distance fait moins bien (+ 21).

Inversement, il y a une forte baisse des émissions unitaires de CO₂ avec les TGV et Intercités (- 83), le vélo (- 61), les trains TER (- 52) et le covoiturage dans son ensemble (- 33).

4.2.4. Une forte dégradation en 2017

L'évolution des reports modaux est présentée sur le graphique de la page 63.

Mode utilisé en cas d'absence du SLO	Millions de voy * km		Solde en milliers de tonnes équivalent CO ₂	
	2016	2017	2016	2017
Ne se serait pas déplacé	394	409	+ 19,0	+ 19,9
Voiture	300	239	- 13,7	- 11,0
Covoiturage	535	522	- 10,5	- 10,3
Car TER	/	16	/	=
Train TER	54	109	+ 1,0	+ 2,1
Train Intercités	140	217	+ 6,0	+ 9,4
TGV	598	656	+ 27,1	+ 29,9
Avion	83	44	- 8,0	- 4,3
Total	2 105	2 230	+ 21	+ 35

Au total, le surcroît d'émissions de CO₂ généré par les SLO d'autocars est passé de 21 000 à environ **35 000 tonnes**³⁰, soit une hausse proche de 70 %. Celle-ci est due principalement à la hausse des reports depuis le train et à la baisse de ceux depuis la voiture. Il existe une incertitude pour l'impact des reports depuis l'avion, car la baisse d'un point (2 % en 2016, 1 % en 2017) peut correspondre aux arrondis et cacher une baisse réelle moindre (par exemple de 1,6 % en 2016 à 1,4 % en 2017).

Le rapport Quinet donnant une valeur actualisée de 47,50 € par tonne en 2017, le coût pour la collectivité est d'environ 35 000 x 47,50 ≈ **1 660 000 €**, en hausse d'environ 75 % par rapport à 2016.

³⁰ Notons qu'avec les reports modaux de 2017, les ratios du cabinet AJBD auraient eux aussi donné un surcroît d'émission de CO₂ mais moindre que celui calculé ici, contrairement à 2016 où ils aboutissaient à une baisse (voir note en bas de la page 65).

4.3. CONSOMMATION D'ENERGIE

Les consommations unitaires proviennent ou ont été calculées à partir des mêmes sources que les émissions unitaires de CO₂.

4.3.1. Résultats 2016

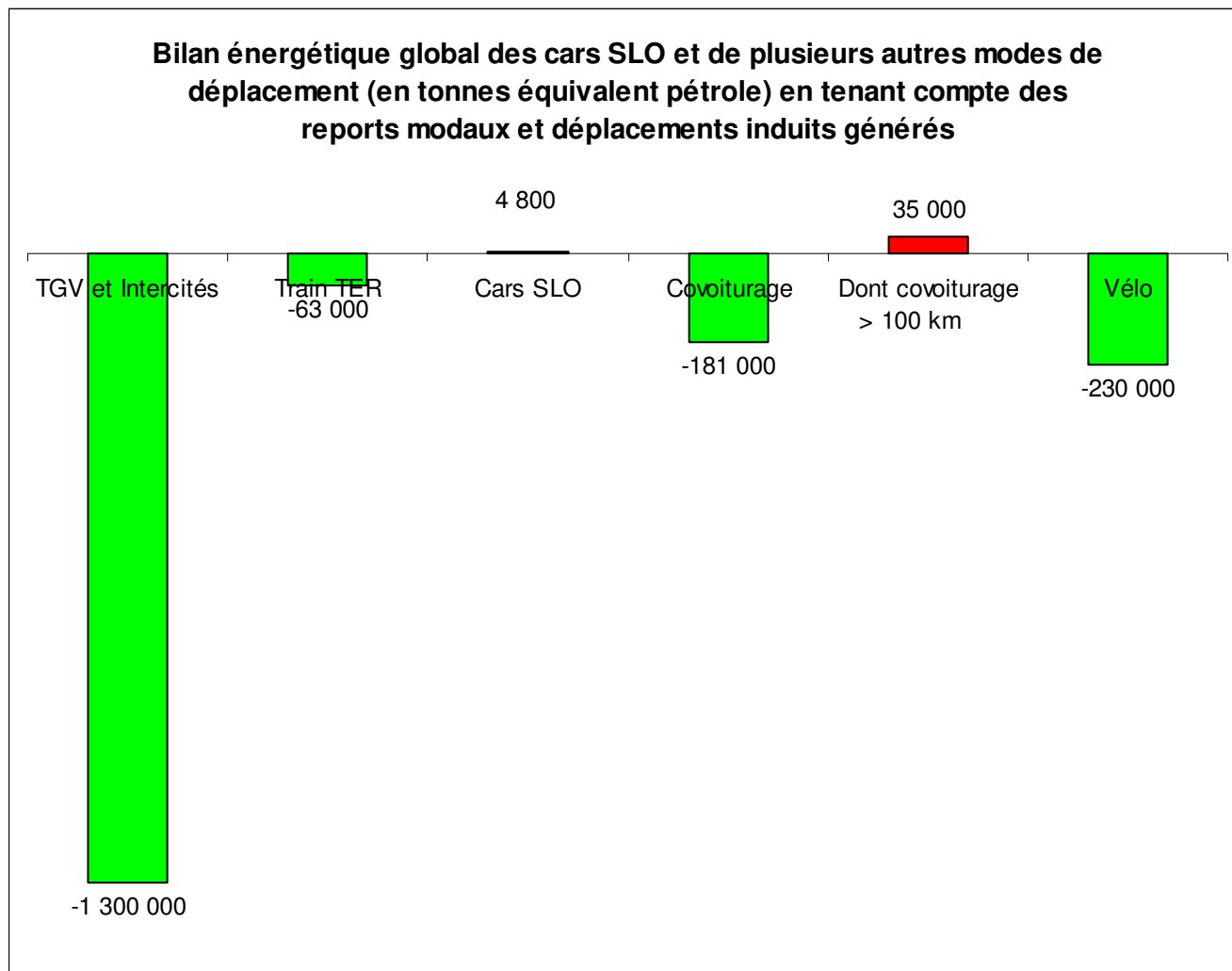
Mode utilisé en cas d'absence du SLO	Millions de voy * km	Emissions unitaires en gramme équivalent pétrole par voy * km		Solde en milliers de tonnes équivalent pétrole (ktep)
		Car SLO	Mode utilisé sinon	
Ne se serait pas déplacé	394	15,1	0	+ 5,9
Voiture	300	15,1	29,8	- 4,4
Covoiturage	535	15,1	21,6	- 3,5
Train TER	54	15,1	21	- 0,3
Train Intercités	140	15,1	3,2	+ 1,7
TGV	598	15,1	2,7	+ 7,4
Avion	83	15,1	39,4	- 2,0
Total	2 105	/	/	+ 4,8

En 2016, les SLO d'autocars ont généré 4 800 tonnes équivalent pétrole de consommation d'énergie supplémentaire. Comme pour le CO₂, ce bilan négatif est dû pour l'essentiel aux reports depuis le TGV et aux déplacements induits.

4.3.2. Comparaison avec le train, le covoiturage et le vélo

Les sources et modes de calcul sont les mêmes que pour le CO₂.

Bilan énergétique global



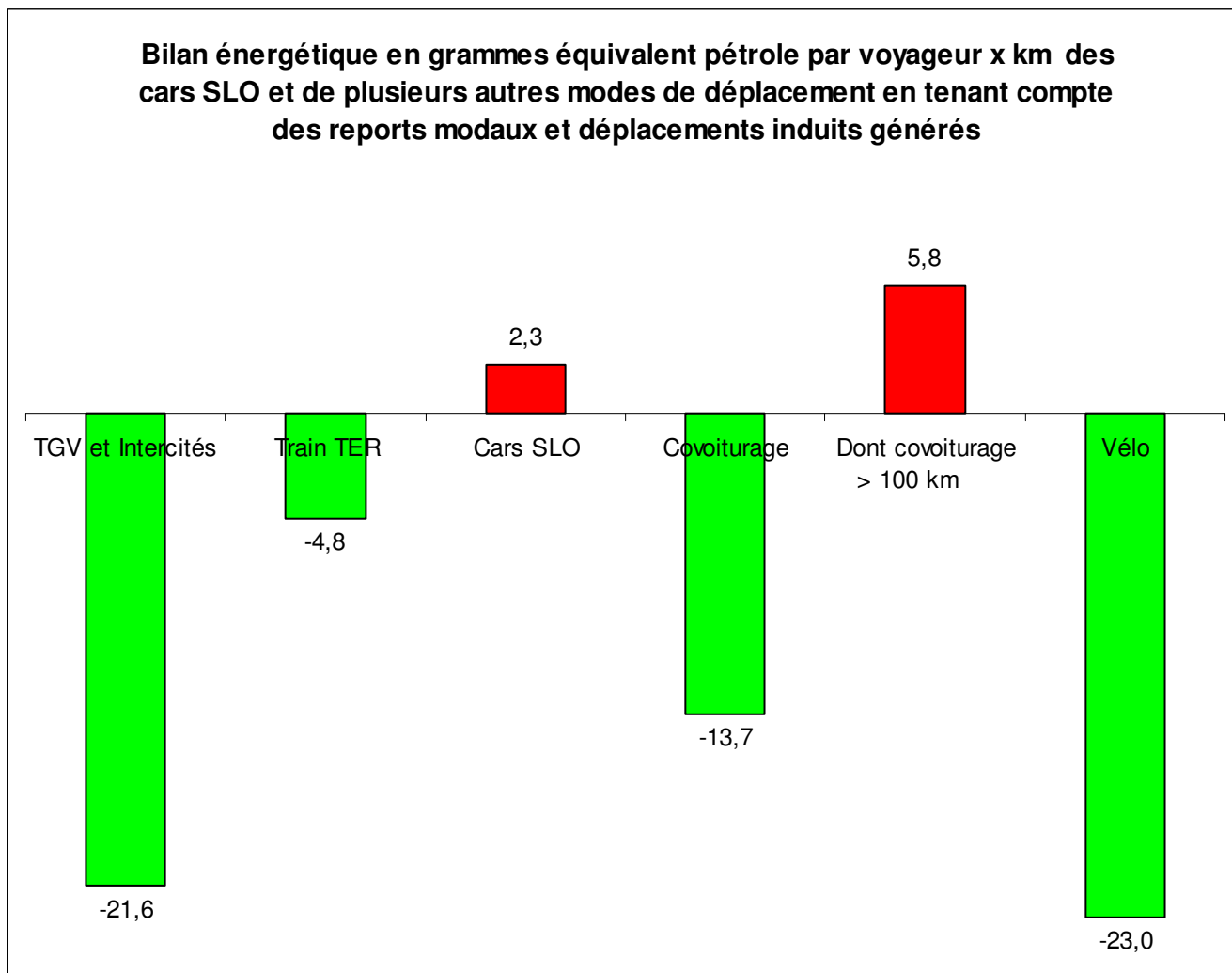
Etant donné les reports modaux et déplacements induits, les TGV et les Intercités permettent d'économiser 1 300 000 tonnes équivalent pétrole, le vélo 230 000, le covoiturage 181 000 et les trains TER 63 000.

Comme pour le CO₂, les SLO d'autocars sont un des deux seuls modes de ce graphique à générer une consommation supplémentaire d'énergie.

Le bilan du covoiturage de longue distance est lui aussi défavorable et davantage que les SLO d'autocars, puisqu'il génère 35 000 tonnes équivalent pétrole de consommation supplémentaire. Cela est dû au fait qu'il se développe pour une bonne part au détriment du train. Là encore, le solde du covoiturage pris dans son ensemble est positif grâce au covoiturage local, notamment domicile-travail, qui se substitue presque exclusivement à la voiture.

Bilan énergétique par voyageur * kilomètre

La page précédente présente le bilan énergétique global de chaque mode. Afin d'approfondir la comparaison, il est intéressant d'étudier le bilan énergétique par voyageur * kilomètre. Le graphique ci-dessous présente les résultats de ce calcul.



Etant donné les reports modaux et déplacements induits, les SLO d'autocars font augmenter la consommation unitaire d'énergie : + 2,3 grammes équivalent pétrole par voyageur * kilomètre. Là encore, seul le covoiturage de longue distance (+ 5,8) fait moins bien.

Inversement, il y a une forte baisse de la consommation unitaire d'énergie avec le vélo (- 23), les TGV et Intercités (- 21,6), le covoiturage dans son ensemble (- 13,7) et les trains TER (- 4,8).

4.3.3. Une forte dégradation en 2017

Comme nous l'avons vu à la page 64, les SLO d'autocars ont gagné des clients par rapport au train, en ont perdu par rapport à la voiture et ont induit de nouveaux déplacements.

Il en résulte que le bilan énergétique s'est dégradé, comme le bilan CO₂. Dans le détail, le surcroît de consommation d'énergie généré par les SLO d'autocars est passé de + 4 800 à environ + 8 000 tonnes équivalent pétrole, soit une hausse proche de 70 %.

4.4. ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION

Sources des données d'entrée :

- *La sécurité routière en France - Bilan de l'accidentalité de l'année 2016* (ONISR, 2017).
- *Aides publiques au covoiturage et à la location de véhicule entre particuliers* (ADETEC, 2017).
- *Liste des accidents ferroviaires en France au 21^e siècle* (Wikipedia, 2018).
- *Les accidents de passagers de train de 2008 à 2016* (SNCF, 2017).
- *Rapport sur la sécurité aérienne 2016* (Direction générale de l'aviation civile, 2017).

Pour l'autocar, l'avion et le train, nous avons calculé les moyennes sur 5 ans (2012-2016) , afin de disposer d'un échantillon statistiquement représentatif.

4.4.1. Introduction

Nous allons d'abord chiffrer le coût des accidents corporels selon la méthode économique classique (calcul des coûts directs), comme au chapitre 3.

Nous le chiffrerons ensuite selon la méthode différentielle, c'est-à-dire en comparant les situations avec et sans SLO d'autocars, comme pour les externalités précédentes (CO₂, consommation d'énergie).

4.4.2. Méthode économique classique (coûts directs)

Victimes dans l'ensemble des accidents d'autocars

Accidents recensés par les forces de l'ordre

Les données ci-dessous sont celles du fichier accidentologique alimenté par les forces de l'ordre (police et gendarmerie). Elles portent sur les accidents corporels impliquant des autocars, quel qu'en soit la nature (SLO, tourisme, transport conventionné...).

Sur une période de 5 ans (2012-2016), il y a eu en moyenne 36,2 tués par an dans des accidents impliquant des autocars. Cette moyenne est tirée vers le haut par le chiffre de 2015 (66 morts), du fait de l'accident de Puisseguin d'octobre 2015 (43 morts). Toutefois, l'analyse sur 10 ans (2007-2016) fait apparaître une moyenne annuelle supérieure, avec 38,4 tués. Autrement dit, malgré l'accident de Puisseguin, le nombre de tués a tendance à baisser. Nous gardons donc pour notre analyse la moyenne sur 5 ans.

Les victimes peuvent être des occupants des autocars ou des usagers tiers (piétons, cyclistes, automobilistes...). Sur la période 2012-2016, les moyennes annuelles sont les suivantes :

	Victimes dans les autocars	Victimes autres usagers	Total victimes
Tués	12,8	23,4	36,2
Blessés hospitalisés	32,6	94,0	126,6
Blessés légers	100,8	≈ 157,2 ³¹	≈ 258

³¹ Les données sur les blessés légers hors autocars ne figurent pas dans le rapport annuel de l'ONISR. Nous les avons donc estimés en faisant une règle de 3 à partir du ratio blessés légers / blessés hospitalisés pour l'ensemble des accidents. Le calcul est le suivant : $94 \times 45\,458 / 27\,187 \approx 157,2$.

Ensemble des accidents

Les forces de l'ordre ne sont pas systématiquement appelées en cas d'accident non mortel. Il y a donc un sous-recensement des blessés.

Pour l'ensemble des accidents, tous modes confondus, les travaux de l'Ifsttar³² sur les données des hôpitaux conduisent à estimer le nombre de blessés hospitalisés à 2 fois celui enregistré par les forces de l'ordre et le nombre de blessés légers à 5,15 fois. En appliquant ces ratios aux chiffres du tableau précédents, nous obtenons les valeurs réévaluées suivantes :

	Victimes dans les autocars	Victimes autres usagers	Total victimes
Tués	12,8	23,4	36,2
Blessés hospitalisés	≈ 65,2	≈ 188	≈ 253
Blessés légers	≈ 519	≈ 809	≈ 1 328

Victimes théoriques dans les accidents d'autocars SLO

Les victimes dans les cars SLO sont estimées au prorata de la part de ces derniers dans les déplacements en autocar (2,1 milliards de voyageurs * km sur un total de 68,1 milliards, voir page 31) et les victimes hors cars SLO au prorata de la part de ces derniers dans le trafic des autocars (110 millions de véhicules x km sur un total de 2,27 milliards, voir page 26). Les chiffres sont les suivants :

	Victimes dans les autocars		Victimes autres usagers		Total victimes	
	Total cars	Cars SLO	Total cars	Cars SLO	Total cars	Cars SLO
Tués	12,8	≈ 0,39	23,4	≈ 1,13	36,2	≈ 1,52
Blessés hospitalisés	≈ 65,2	≈ 2,02	≈ 188	≈ 9,12	≈ 253	≈ 11,1
Blessés légers	≈ 519	≈ 16,0	≈ 809	≈ 39,2	≈ 1 387	≈ 55,2

En moyenne annuelle, sur la base des données 2016 des SLO, il y a environ 1,5 tué, 11 blessés hospitalisés et 55 blessés légers dans des accidents de cars SLO. Ces victimes se trouvent pour l'essentiel parmi les usagers tiers impliqués dans ces accidents (piétons, cyclistes, automobilistes...).

Il s'agit de chiffres théoriques. Les valeurs réelles peuvent être différentes (et bien sûr avec des valeurs entières, sans décimale), mais elles ne font pas l'objet d'un recensement spécifique.

Coût de ces accidents pour la société

Pour 2016, les valeurs tutélaires de l'insécurité routière sont de 3,241 M€ pour un tué, 405 180 € pour un blessé hospitalisé et 16 207 € pour un blessé léger.

Le coût des tués est de $3\,241\,000 \times 1,52 \approx 4,9$ M€.

Le coût des blessés hospitalisés est de $405\,180 \times 11,1 \approx 4,5$ M€.

³² Ifsttar : Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux.

Le coût des blessés légers est de $16\,207 \times 55,2 \approx 0,9$ M€.

Le coût théorique annuel des accidents corporels impliquant un car SLO est donc de $4,9 + 4,5 + 0,9 \approx 10,4$ millions d'euros.

4.4.3. Méthode différentielle (comparaison avec / sans cars SLO)

Tués

	Reports modaux en milliards de voyageurs * km	Tués par milliard de voyageurs * km		Solde tués
		Autocar	Autre mode	
Ne se serait pas déplacé	0,394	0,72	0	+ 0,28
Voiture	0,300	0,72	3,39	- 0,80
Covoiturage	0,535	0,72	3,05	- 1,25
Train TER	0,054	0,72	0,03	+ 0,04
Train Intercités	0,140	0,72	0,03	+ 0,10
TGV	0,598	0,72	0,03	+ 0,41
Avion	0,083	0,72	0	+ 0,06
Total	2,105	/	/	- 1,16

En 2016, les cars SLO évitent en moyenne 1,16 tué.

Les trajets induits et les reports depuis le train et l'avion font augmenter le nombre de tués, mais cette augmentation est largement contrebalancée par la baisse du nombre de tués liée aux reports depuis le covoiturage et la voiture.

Blessés hospitalisés

	Reports modaux en milliards de voyageurs * km	Blessés hospitalisés par milliard de voyageurs * km		Solde blessés hospitalisés
		Autocar	Autre mode	
Ne se serait pas déplacé	0,394	5,30	0	+ 2,1
Voiture	0,300	5,30	54,62	- 14,8
Covoiturage	0,535	5,30	49,16	- 23,4
Train TER	0,054	5,30	0,03	+ 0,3
Train Intercités	0,140	5,30	0,03	+ 0,7
TGV	0,598	5,30	0,03	+ 3,2
Avion	0,083	5,30	0	+ 0,4
Total	2,105	/	/	- 31,5

En 2016, les cars SLO évitent en moyenne 31,5 blessés hospitalisés.

Comme pour les tués, l'augmentation découlant des trajets induits et des reports depuis le train et l'avion est largement contrebalancée par la baisse liée aux reports depuis le covoiturage et la voiture.

Blessés légers

	Reports modaux en milliards de voyageurs * km	Blessés légers par milliard de voyageurs * km		Solde blessés hospitalisés
		Autocar	Autre mode	
Ne se serait pas déplacé	0,394	27,67	0	+ 10,9
Voiture	0,300	27,67	242,67	- 64,5
Covoiturage	0,535	27,67	218,40	- 101,9
Train TER	0,054	27,67	0,03	+ 1,5
Train Intercités	0,140	27,67	0,03	+ 3,9
TGV	0,598	27,67	0,03	+ 16,6
Avion	0,083	27,67	0	+ 2,3
Total	2,105	/	/	- 131,3

En 2016, les cars SLO évitent en moyenne 131 blessés légers.

Comme pour les tués et les blessés hospitalisés, l'augmentation découlant des trajets induits et des reports depuis le train et l'avion est largement contrebalancée par la baisse liée aux reports depuis le covoiturage et la voiture.

Bilan financier

Nous reprenons les valeurs tutélaires précédentes, soit 3,241 M€ pour un tué, 405 180 € pour un blessé hospitalisé et 16 207 € pour un blessé léger.

Les tués évités génèrent une économie de $3\,241\,000 \times 1,16 \approx 3,8$ M€,

Les blessés hospitalisés évités génèrent une économie de $405\,180 \times 31,5 \approx 12,8$ M€,

Les blessés légers évités génèrent une économie de $16\,207 \times 131,3 \approx 2,1$ M€,

Au total, **les accidents évités grâce aux reports modaux vers les cars SLO génèrent pour la société une économie d'environ $3,8 + 12,8 + 2,1 \approx 18,7$ millions d'euros.**

4.5. USAGE DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES

4.5.1. Méthode économique classique (coûts directs)

Comme nous l'avons vu aux pages 37-38, le coût direct pour la collectivité de l'usure des routes par les cars SLO est de **15,6 millions d'euros**.

4.5.2. Méthode différentielle (comparaison avec / sans cars SLO)

Les kilomètres en voiture ou en covoiturage économisés grâce aux cars SLO auraient eu un coût total de 4,6 millions d'euros.

Explication du calcul

Les reports modaux proviennent pour partie de la voiture (300 millions de voyageurs * km) et du covoiturage (535 millions de voyageurs * km).

Etant donné les taux d'occupation respectifs de ces deux modes sur les déplacements de longue distance (2,2 personne par véhicule pour la voiture et 3,2 pour le covoiturage³³), cela équivaut à un trafic de $300 / 2,2 \approx 136$ millions de véhicules x km pour la voiture et de $535 / 3,2 \approx 167$ millions de véhicules x km pour le covoiturage.

Pour la voiture, le trafic total est de 465 milliards de véhicules x km et le coût de l'usure des routes de 6,1 milliards d'euros³⁴. Les cars SLO permettent donc une économie sur l'usure des routes de $136\,000\,000 / 465\,000\,000\,000 \times 6\,100\,000\,000 \approx 1,78$ M€.

Pour le covoiturage, le trafic total est de 4,2 milliards de véhicules x km et le coût de l'usure des routes de 72 millions d'euros³⁵. Les cars SLO permettent donc une économie sur l'usure des routes de $167\,000\,000 / 4\,200\,000\,000 \times 72\,000\,000 \approx 2,86$ M€.

L'économie totale est donc de $1,78 + 2,86 \approx 4,6$ M€

Les SLO d'autocars génèrent donc un **surcroît de dépenses routières d'environ 15,6 - 4,6 ≈ 11 millions d'euros**. Il ne faut pas se limiter à ce chiffre, car les reports depuis le train et l'avion ont un impact sur l'usure du matériel et des infrastructures ferroviaires et aériens, qu'il ne nous est toutefois pas possible de chiffrer ici, faute de données.

³³ Source : *Aides publiques au covoiturage et à la location de voiture entre particuliers* (ADETEC, 2017).

³⁴ Idem.

³⁵ Idem.

4.6. PERMIS DE CONDUIRE ET MOTORISATION

Les données existantes, y compris les enquêtes de l'Arafer, ne donnent aucune indication sur la détention du permis de conduire et la motorisation des clients des SLO d'autocars, ni *a fortiori* sur un éventuel impact des SLO d'autocars sur ces facteurs (par exemple en contribuant à retarder le passage du permis ou l'achat d'un véhicule).

Quoi qu'il en soit, les SLO d'autocars ne seraient pas forcément le seul ni même le principal facteur explicatif de telles évolutions. D'autres facteurs (entrée dans la vie active, mise en couple, déménagement, usage des transports conventionnés et du covoiturage...) pourraient également jouer un rôle.

5. COMPARAISON AVEC LES AUTRES MODES DE DEPLACEMENT

5.1. DEPENSES PUBLIQUES NETTES

Tous les chiffres qui suivent correspondent aux dépenses nettes (c'est-à-dire recettes déduites). Ils prennent en compte le fonctionnement et les investissements.

5.1.1. Transports collectifs terrestres

Sources des données d'entrée :

- *Les comptes des transports en 2015 et 2016* (CGDD).
- *L'année 2013 des transports urbains* (GART).

En 2016, les dépenses publiques nettes en faveur des transports collectifs terrestres sont de l'ordre de **22,4 milliards d'euros**, avec la répartition suivante :

	Fonctionnement	Investissement	Total
Trains grandes lignes	0,6 Md€	0,3 Md€	0,8 Md€
Trains et cars TER	2,9 Md€	1,3 Md€	4,2 Md€
Transports ex départementaux	3,1 Md€	0,2 Md€	3,3 Md€
Transports urbains Ile-de-France	5,3 Md€	1,5 Md€	6,8 Md€
Transports urbains province	5,0 Md€	2,2 Md€	7,2 Md€
Total	16,9 Md€	5,5 Md€	22,4 Md€

5.1.2. Covoiturage

L'étude *Aides publiques au covoiturage et à la location de véhicule entre particuliers* (ADETEC, 2017) a montré que les dépenses publiques liées au covoiturage sont de **203 millions d'euros** (données 2015), dont 49 millions pour le covoiturage longue distance et 154 millions pour le covoiturage local.

5.1.3. Vélo

D'après l'étude *L'économie du vélo* (Atout France / INDDIGO, 2009), les dépenses publiques en faveur du vélo utilitaire ou de loisirs³⁶ étaient de 466 millions d'euros en 2007.

³⁶ Le vélo sportif et le VTT sont exclus de notre analyse, car il ne s'agit pas de modes de déplacement au sens habituel du terme.

L'inflation a été de 12,9 % entre 2007 et 2016. En supposant que les budgets vélo ont connu la même évolution, on aboutit à des dépenses publiques en faveur du vélo de l'ordre de $466 \times 1,129 \approx 526$ millions d'euros en 2016.

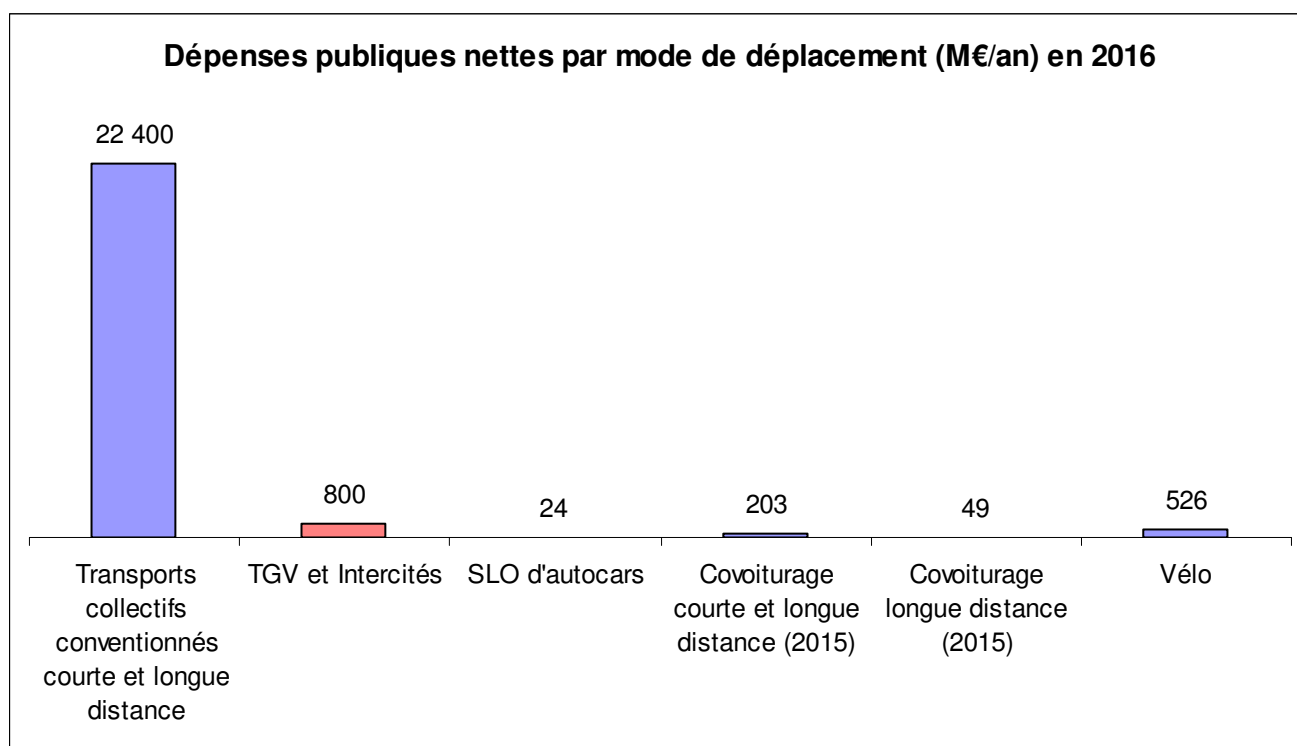
5.1.4. Marche à pied

Aucun chiffre n'est disponible sur les dépenses publiques en faveur de la marche à pied, celle-ci faisant rarement l'objet de budgets spécifiques de la part des collectivités locales.

5.1.5. Comparaison avec les SLO d'autocars

Sur ce graphique et aux pages suivantes, nous faisons une double comparaison :

- avec les modes terrestres autres que la voiture solo (transports collectifs conventionnés, covoiturage, vélo), toutes distances confondues (en bleu sur les graphiques et dans les tableaux),
- en isolant parmi ces derniers la longue distance (en rose).



Sur ce graphique, les SLO d'autocars sont le mode de déplacement générant le moins de dépenses publiques. En particulier, celles-ci sont 2 fois moins élevées que pour le covoiturage longue distance et 9 fois moins que pour le covoiturage pris dans son ensemble.

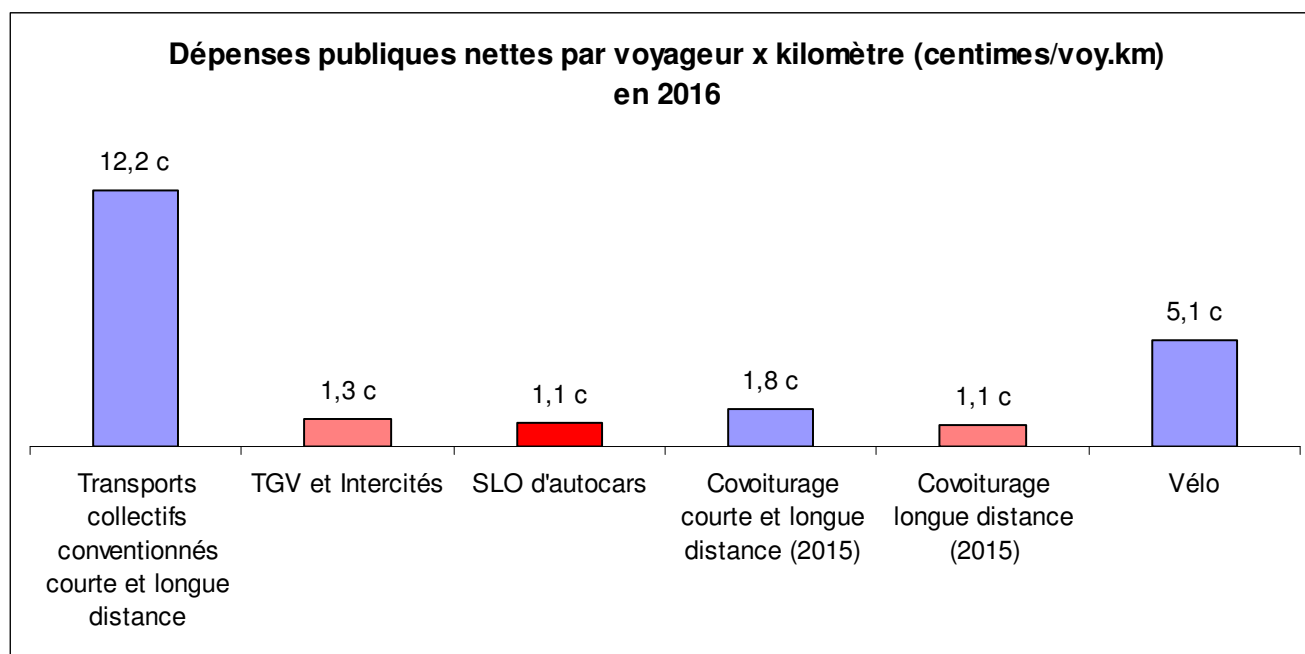
Cette comparaison présente toutefois des limites, dans la mesure où le nombre de déplacements et le kilométrage annuel sont très différents selon les modes. C'est pourquoi nous présentons des comparaisons plus significatives dans les pages qui suivent : dépenses par km parcouru, par déplacement, par kg de CO₂ évité (le cas échéant) et par kg équivalent pétrole économisé (idem).

5.2. DEPENSES PUBLIQUES PAR KILOMETRE PARCOURU

Sources des données d'entrée :

- Les comptes des transports en 2016 (CGDD).
- Aides publiques au covoiturage et à la location de véhicule entre particuliers (ADETEC).

	Transports collectifs conventionnés courte et longue distance	TGV et Intercités	SLO d'autocars	Covoiturage courte et longue distance (2015)	Covoiturage longue distance (2015)	Vélo
Dépenses publiques (en M€)	22 400	800	24	203	49	526
Voyageurs * km (en milliards)	183	60,2	2,1	11,5	4,6	10,3
Dépenses unitaires (centimes par voyageur*km)	12,2 c	1,3 c	1,1 c	1,8 c	1,1 c	5,1 c



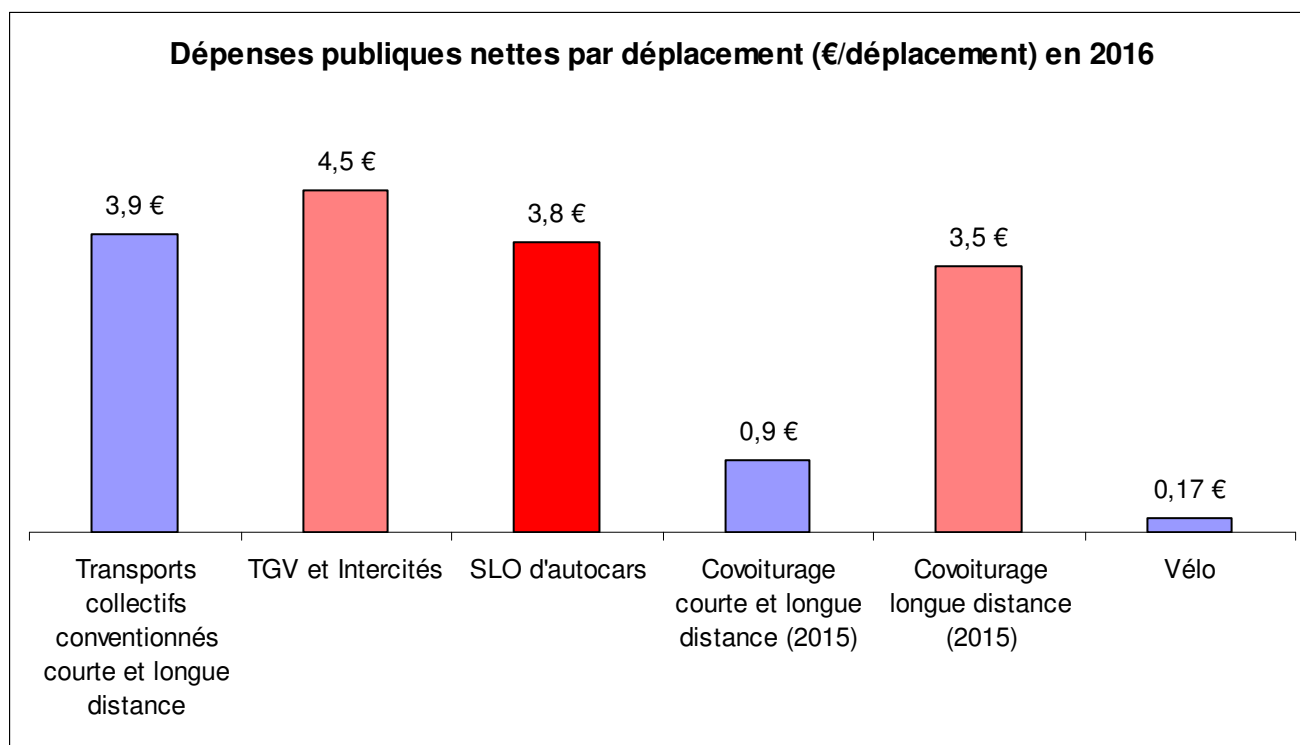
En 2016, rapportées au kilométrage parcouru avec chaque mode, les dépenses publiques occasionnées par les SLO d'autocars sont :

- du même ordre que celles des autres modes de longue distance (train et covoiturage), alors que le train devrait en théorie bénéficier davantage des financements publics, puisqu'il s'agit d'un mode de transport conventionné et très bénéfique pour l'environnement,
- moindres que pour les autres modes, toutes distances confondues, ce qui est logique car ces derniers incluent une part de déplacements courte distance (la totalité pour le vélo).

5.3. DEPENSES PUBLIQUES PAR DEPLACEMENT

Sources des données d'entrée : idem que page précédente.

	Transports collectifs conventionnés courte et longue distance	TGV et Intercités	SLO d'autocars	Covoiturage courte et longue distance (2015)	Covoiturage longue distance (2015)	Vélo
Dépenses publiques (en M€)	22 400	800	24	203	49	526
Déplacements (en millions)	5 720	178	6,2	217	14	3 040
Dépenses par déplacement (€/déplacement)	3,9 €	4,5 €	3,8 €	0,9 €	3,5 €	0,17 €



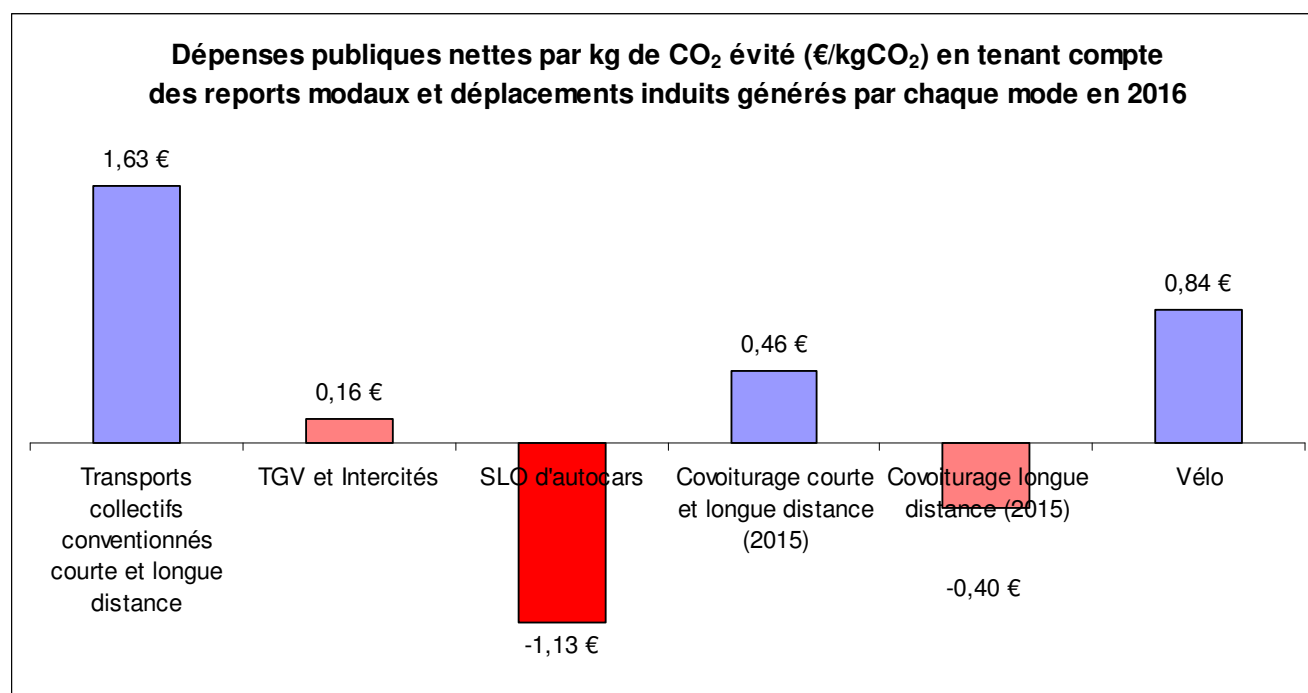
En 2016, rapportées au nombre de déplacements effectués avec chaque mode, les dépenses publiques occasionnées par les SLO d'autocars sont :

- du même ordre que celles des autres modes de longue distance (train et covoiturage) ainsi que des transports collectifs conventionnés dans leur ensemble,
- plus élevées que pour le covoiturage, toutes distances confondues, et surtout que le vélo, ce qui est logique car les distances moyennes sont elles aussi plus élevées.

5.4. DEPENSES PUBLIQUES PAR KILOGRAMME DE CO₂ EVITE

Sources des données d'entrée : idem que pages précédentes.

	Transports collectifs conventionnés courte et longue distance	TGV et Intercités	SLO d'autocars	Covoiturage courte et longue distance (2015)	Covoiturage longue distance (2015)	Vélo
Dépenses publiques (en M€)	22 400	800	24	203	49	526
CO ₂ évité (en milliers de tonnes)	13 755	5 000	- 21	438	- 123	625
Dépenses par kg de CO ₂ évité (€/kgCO ₂)	1,63 €	0,16 €	- 1,13 €	0,46 €	- 0,40 €	0,84 €



Les chiffres tiennent compte des reports modaux et déplacements induits générés par chaque mode, comme au chapitre 4.

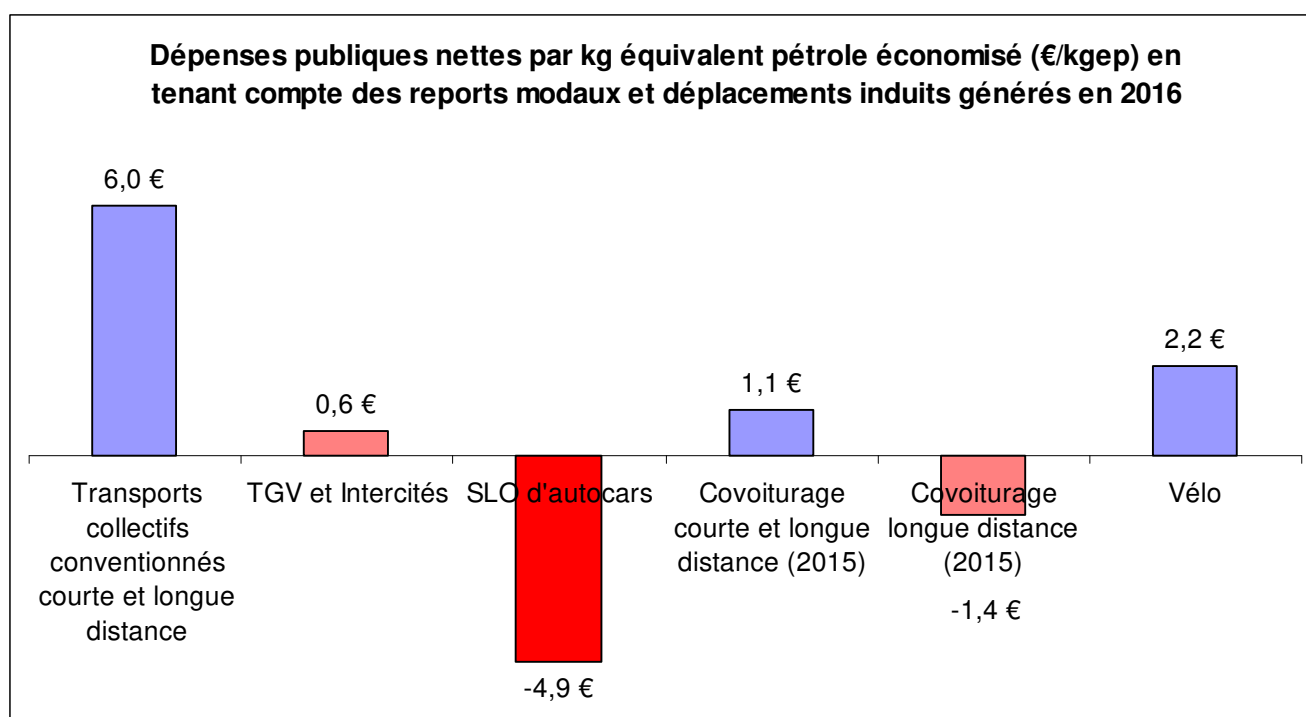
Il y a davantage de CO₂ avec les SLO d'autocars que sans, donc l'argent public est, de ce point de vue, contreproductif. Cela est encore plus vrai en 2017, car le bilan CO₂ s'est dégradé (voir page 71).

Le covoiturage longue distance a lui aussi un bilan CO₂ négatif.

Tous les autres modes ont un bilan positif. Les TGV et Intercités obtiennent le meilleur résultat, avec 0,16 € d'argent public par kg de CO₂ évité.

5.5. DEPENSES PUBLIQUES PAR KILOGRAMME EQUIVALENT PETROLE ECONOMISE

	Transports collectifs conventionnés courte et longue distance	TGV et Intercités	SLO d'autocars	Covoiturage courte et longue distance (2015)	Covoiturage longue distance (2015)	Vélo
Dépenses publiques (en M€)	22 400	800	24	203	49	526
Economies d'énergie (en milliers de tonnes équivalent pétrole)	3 715	1 300	- 4,8	181	- 35	241
Dépenses par kg équivalent pétrole économisé (€/kgep)	6,0 €	0,6 €	- 4,9 €	1,1 €	- 1,4 €	2,2 €



Comme à la page précédente, les chiffres tiennent compte des reports modaux et déplacements induits générés par chaque mode.

Il y a davantage de consommation d'énergie avec les SLO d'autocars que sans, donc l'argent public est, comme pour le CO₂, contreproductif. Cela est encore plus vrai en 2017, car le bilan énergétique s'est dégradé.

Le covoiturage longue distance a lui aussi un bilan énergétique négatif.

Tous les autres modes ont un bilan positif. Les TGV et Intercités obtiennent le meilleur résultat, avec 0,6 € d'argent public par kg équivalent pétrole économisé.

6. CONCLUSION ET ENJEUX

En 2016, les SLO bénéficient d'environ 24 M€ de financements publics. Ceux-ci sont liés pour l'essentiel à l'usage des infrastructures routières (environ 15,6 M€ en coût direct, 11 M€ si l'on déduit les économies dues à la baisse du trafic automobile) et aux pertes de recettes des transports conventionnés (environ 5,5 M€).

Il y a par ailleurs des pertes de recettes restant à la charge de SNCF Mobilités, qui s'élèvent à quelque 54 M€.

En 2017, l'impact financier des SLO croît de 11 % pour les finances publiques (environ 26 M€) et de 24 % pour SNCF Mobilités (environ 67 M€), du fait principalement de reports modaux croissants depuis le train.

La hausse de ces reports modaux entraîne en outre la dégradation du bilan environnemental, lequel était déjà négatif. Ainsi, le surcroît de CO₂ généré par les SLO passe de 21 000 à 35 000 tonnes.

Le principal enjeu réside dans l'évolution de la clientèle des SLO d'autocars :

- diminution des reports modaux depuis le train,
- hausse des reports depuis la voiture, le covoiturage et l'avion.

Comme le montre le tableau ci-dessous, les conséquences seraient très positives en termes de développement durable :

	Principaux intérêts économiques	Principaux intérêts environnementaux	Principaux intérêts sociaux
Diminution des reports modaux depuis le train	• Baisse des dépenses publiques. • Baisse des pertes de recettes de SNCF Mobilités. • Baisse des coûts liés aux externalités.	• Baisse des émissions de CO₂. • Baisse de la consommation d'énergie.	• Baisse de l'accidentologie.
Hausse des reports modaux depuis la voiture, le covoiturage et l'avion	• Baisse des dépenses publiques. • Baisse du budget automobile des ménages. • Baisse des coûts liés aux externalités.	• Baisse des émissions de CO₂. • Baisse de la consommation d'énergie.	• Baisse du budget automobile des ménages. • Baisse de l'accidentologie. • Baisse des nuisances pour les riverains des infrastructures routières et aériennes.

De leur côté, les déplacements induits ont un bilan plus mitigé. En effet, leur hausse aurait des impacts négatifs en termes environnementaux (hausse du trafic routier) et économiques (hausse des dépenses publiques), mais positifs en termes sociaux (meilleur accès à la mobilité des personnes à revenu bas ou moyen). C'est pourquoi leur stabilité est recommandée.

ANNEXES

Annexe 1 - Présentation de l'association Qualité Mobilité

L'association Qualité Mobilité a été créée le 3 juillet 2015.

Elle a pour objet de :

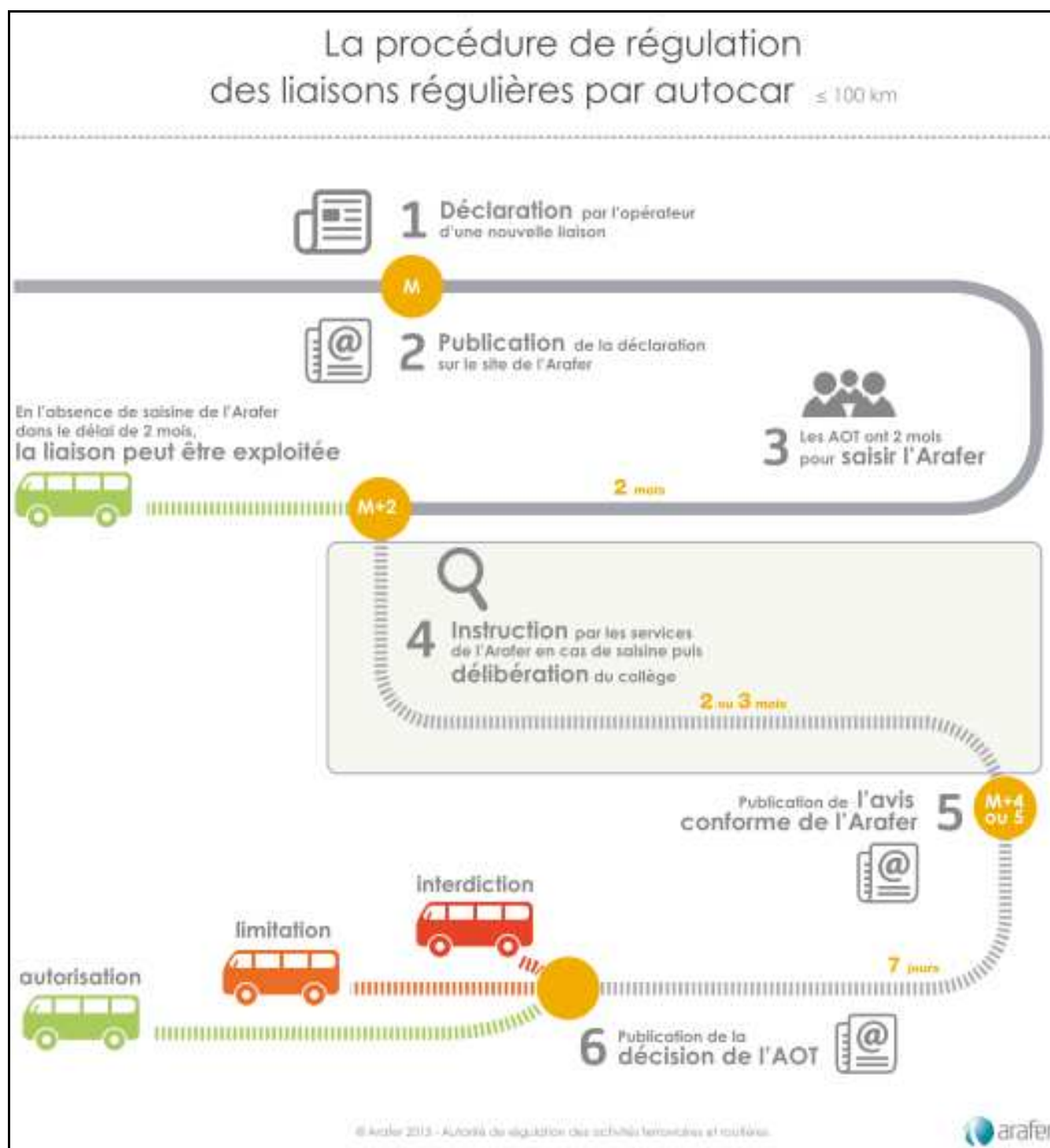
- promouvoir les transports collectifs et les modes de déplacement non motorisés de personnes,
- suivre l'évolution de la qualité de service, notamment sous la forme d'observatoires de la qualité, l'évaluer et en promouvoir les bonnes pratiques,
- être un lieu d'échanges et de réflexion entre les différents acteurs de la production des services de transport public et de mobilité,
- promouvoir, appuyer et coordonner la réflexion et les actions visant à améliorer l'organisation des déplacements et à protéger l'environnement,
- réaliser, faire réaliser, promouvoir et diffuser toute étude et enquête concernant ses domaines d'intervention,
- contribuer à la représentation des intérêts des utilisateurs des transports publics dans tout colloque, congrès, conférence et réunion,
- plus généralement, mettre en œuvre tous les moyens susceptibles de contribuer à la réalisation de son objet et prendre toute initiative conforme à son objet.

Elle regroupe :

- des autorités organisatrices, des organisations d'élus de collectivités territoriales et des organisations les regroupant,
- des gestionnaires d'infrastructures,
- des opérateurs de transports, publics et privés, tous modes de transport collectifs,
- des organisations professionnelles, institutions publiques et autres institutions impliquées dans la qualité de service.

Elle est dotée d'un comité scientifique.

Annexe 2 - Procédure de régulation des liaisons de moins de 100 km



Annexe 3 - Mode de financement du déficit des trains Intercités

Les pages qui suivent sont extraites du chapitre *Les trains Intercités : sortir de l'indécision*, figurant dans le rapport public annuel 2015 de la Cour des Comptes.

2 - Une subvention à la SNCF financée par elle-même

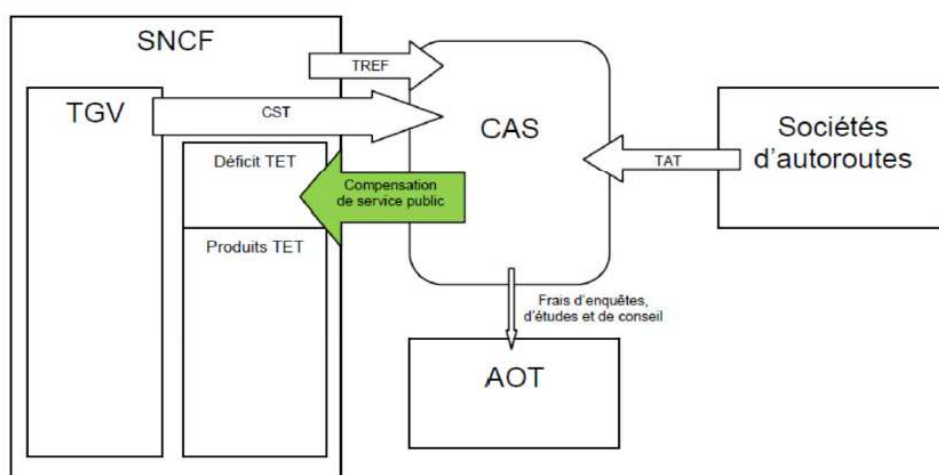
Jusqu'en 2010, la SNCF assurait le financement des lignes déficitaires autres que les TER par prélèvement sur les résultats des lignes à grande vitesse, globalement bénéficiaires. La convention signée le 13 décembre 2010 entre la SNCF et l'État prévoyait que ce dernier assure le versement d'une contribution pour charges de service public en contrepartie de la réalisation effective des obligations définies dans la convention. Cette contribution, versée par l'intermédiaire d'un compte d'affectation spéciale (CAS), était fixée à 210 M€ pour la première année (2011).

Le financement du déficit des trains Intercités repose sur le principe d'une double solidarité, ferroviaire et routière. La solidarité ferroviaire est assurée par deux contributions créées par la loi de finances pour 2011 et versées au CAS : la contribution de solidarité territoriale (CST) et la taxe sur les résultats des entreprises ferroviaires (TREF). La solidarité routière, quant à elle, est assurée par l'affectation au CAS d'une fraction d'une taxe qui existait déjà, la taxe d'aménagement du territoire (TAT) acquittée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes ; cette fraction a été plafonnée à l'origine à 35 M€ par an, ce qui, en 2011, représentait 17 % des recettes du CAS.

Ce dispositif avait été créé dans la perspective de l'ouverture du transport ferroviaire de voyageurs à la concurrence, envisagée pour 2015 ou 2016 lors de la signature de la convention, qui aurait élargi l'assiette des deux taxes ferroviaires aux nouveaux entrants. Cette perspective s'est éloignée tandis que, à partir de 2014, le plafond de la fraction de la TAT versée au CAS a été abaissé à 19 M€.

De ce fait, depuis 2014, le CAS est alimenté à 94 % par des taxes prélevées sur la seule SNCF. Le mode de financement actuel du déficit des trains Intercités constitue donc pour l'essentiel un circuit fermé qui voit l'État reverser à la SNCF sous forme de subvention d'équilibre le produit de taxes qu'il a précédemment prélevées sur elle.

Graphique n° 3 : mode de financement des Intercités (TET) depuis 2011



Source : Cour des comptes

La contribution de l'État n'est pas inexistante pour autant : outre l'acquisition de nouveaux matériels roulants qu'il s'est résolu à financer depuis 2013, il paie au gestionnaire d'infrastructure la redevance d'accès de ces trains¹⁵⁰, pour un montant annuel supérieur à 400 M€¹⁵¹.

Malgré cela, le mode de financement du déficit des Intercités tel qu'organisé par la convention de 2010 se révèle une réforme en trompe l'œil : ce qui est, formellement, la contribution de l'État aux charges de service public imposées à la SNCF pour faire circuler ces trains, n'est en pratique, pour l'essentiel, qu'un habillage juridique de la péréquation interne à la SNCF qui existait auparavant.

Censé être incitatif pour la SNCF, le dispositif ne l'est pas dans la réalité. Il se révèle même caricatural en matière d'incitation à la qualité de service : si la SNCF fait mieux que l'objectif, elle a droit à un bonus qui lui est versé par le CAS mais l'ajustement des crédits de ce dernier se fait en augmentant le taux des taxes prélevées sur la SNCF.

De même, censé être responsabilisant pour l'État, le dispositif ne l'est pas non plus, les conséquences financières de ses décisions n'étant pas à sa charge : ainsi, en 2012, un an après la signature de la convention triennale, l'État revenait sur le programme de suppression de quelques lignes déficitaires prévu par la convention, et le surcoût correspondant pour le budget était aussitôt mis à la charge de la SNCF par un relèvement de sa contribution au CAS, au détriment, pour l'essentiel, des résultats de la grande vitesse.

Ce dispositif s'est révélé au surplus très fragile avec l'érosion des ressources tirées de la grande vitesse. La dégradation en 2013 des résultats de la SNCF a ainsi compromis le produit de la TREF, qui assurait les deux tiers du financement du CAS.

BIBLIOGRAPHIE

ADEME, 2017 - *Les chiffres clés 2015 - Climat, air et énergie*.

ADETEC, 2017 - *Aides publiques au covoiturage et à la location de véhicule entre particuliers* (financement association Qualité Mobilité).

ADETEC, 2014 - *Covoiturage et transports collectifs : concurrence ou complémentarité sur les déplacements longue distance ?* (financement GART et UTP).

AJBD, 2016 - *Evaluation de l'impact environnemental du développement du transport par autocar* (financement ADEME).

Arafer, 2017 et 2018 - *Les pratiques de mobilité des voyageurs sur les lignes régulières d'autocar librement organisées - Enquêtes de terrain (2016 et 2017)*.

Arafer, 2015 à 2018 - *Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar - Bilans trimestriels (du 3^e trimestre 2015 au 3^e trimestre 2018³⁷)*.

Arafer, 2016 à 2018 - *Rapports annuels - Marché du transport par autocar et gares routières (août 2015 - juin 2016, exercice 2016 et exercice 2017)*.

Arafer, 2017 - *Règles d'accès aux gares routières françaises et européennes, allocation des capacités et tarification*.

Arafer, 2018 - *Registre public et carte interactive des gares routières*.

Arafer, 2018 - *Rapport d'activité 2017*.

Arafer, 2017 - *Rapport d'activité 2016*.

Atout France / INDDIGO, 2009 - *L'économie du vélo*.

Autorité de la concurrence - *Décision n° 17-D-08 du 1^{er} juin 2017 relative à des pratiques mises en œuvre dans le secteur du transport de voyageurs*.

Autorité de la concurrence, 2017 - *Rapport d'activité 2016*.

Beauvais Consultants, 2012 - *Estimation des dépenses unitaires selon les différents modes de transport en 2011*.

BFM Business, 13 février 2018 - *Cars : FlixBus met en cause la SNCF qui favoriserait Ouibus*.

CGDD, 2017 - *Parc des véhicules au 1^{er} janvier 2017*.

CGDD, 2017 - *Les comptes des transports en 2016*.

CGDD, 2016 - *Les comptes des transports en 2015*.

³⁷ Certains chiffres des trimestres précédents sont réajustés a posteriori.

CGDD, 2016 - *Le transport collectif routier de voyageurs en 2015.*

CGDD, 2016 - *Vingt-cinq années de transport intérieur de voyageurs.*

CGDD, 2016 - *Projections de la demande de transport sur le long terme.*

CGDD, 2014 - *L'utilisation et les équipements des autocars en 2013.*

CGDD, 2012 - *Les comptes des transports en 2011 - Tome 2 : dossiers d'analyse économique des politiques publiques de transport.*

CGDD, 2010 - *Fichiers Excel présentant les résultats détaillés de l'enquête nationale transports et déplacements de 2008.*

CGDD, 2010 - *La mobilité des Français - Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008.*

CGEDD, 2017 - *Rapport annuel 2016.*

Cerema, 2017 - *Gares routières.*

Cerema, 2018 - *Transport routier de voyageurs : les services librement organisés par autocar - Etude bibliographique, état des lieux et analyse des tarifs.*

Commissariat Général à la Stratégie et à la Prospective, 2013 - *Evaluation socioéconomique des investissements publics - Rapport de la mission présidée par Emile Quinet* (couramment appelé *Rapport Quinet*).

Cour des Comptes, 2015 - *Les trains Intercités : sortir de l'indécision* (in *Rapport public annuel 2015*).

Direction générale de l'aviation civile (DGAC), 2017 - *Rapport sur la sécurité aérienne 2016.*

DGCCRF, 2017- *Bilan des contrôles des droits des passagers dans le transport par autobus et autocar.*

Les Echos, 4 septembre 2017 - « *Cars Macron* » : *Ouibus optimiste malgré ses lourdes pertes.*

France Stratégie, 2017 - *Perspectives de développement des autocars.*

France Stratégie, 2016 - *L'ouverture à la concurrence du transport interurbain par autocars : un bilan après 6 mois.*

GART, 2015 - *L'année 2013 des transports urbains* (non réédité depuis).

INSEE, 2018 - *Les salaires dans la fonction publique de l'Etat en 2016.*

INSEE, 2018 - *Les salaires dans la fonction publique territoriale en 2016.*

Journal Officiel de la République Française, 2016 - *Ordonnance 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.*

Journal Officiel de la République Française, 2015 - *Décret n° 2015-1266 du 13 octobre 2015 relatif aux services réguliers interurbains de transport public routier de personnes librement organisés.*

Journal Officiel de la République Française, 2015 - *Décret n° 2015-1170 du 22 septembre 2015 relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services réguliers interurbains de transport public*

routier de personnes librement organisés.

Journal Officiel de la République Française, 2015 - *Arrêté du 22 septembre 2015 fixant les normes d'émission de polluants atmosphériques des véhicules assurant des services réguliers interurbains de transport public routier de personnes librement organisés.*

Journal Officiel de la République Française, 2015 - *Loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.*

Légifrance, 2018 - *Code de la Route.*

Légifrance, 2018 - *Code des Transports.*

Ministère du Budget, 2016 - *Projet de loi de finances 2017.*

MobiliCités, 20 octobre 2017 - *Ouibus : 45 millions de chiffre d'affaires pour 45 millions de pertes en 2016.*

Le Monde Economie, 13 février 2018 - *FlixBus bataille pour devenir rentable en France.*

Le Monde Economie, 25 novembre 2017 - *Les « cars Macron » vont continuer à perdre des dizaines de millions d'euros en 2017.*

ONISR, 2017 - *La sécurité routière en France - Bilan de l'accidentalité de l'année 2016.*

ONISR, 2011 - *La sécurité routière en France - Bilan 2010.*

Le Quotidien du Tourisme, 13 février 2018 - *FlixBus dénonce la concurrence déloyale de la SNCF.*

SNCF, 2018 - *SNCF s'allie avec Blablacar pour développer la multimodalité* (communiqué de presse du 12 novembre 2018).

SNCF, 2017 - *Les accidents de passagers de train de 2008 à 2016.*

Société d'économie de la gare routière de Clermont-Ferrand, 2017 - *Rapport d'activité de la gare routière de Clermont-Ferrand sur l'exercice 2016.*

TourMag.com, 13 février 2018 - *Face à la SNCF, les conditions de concurrence sont scandaleuses.*

Ville Rail et Transports, 13 octobre 2017 - *Cars Macron : la nouvelle stratégie d'Isilines.*

Wikipedia, 2018 - *Liste des accidents ferroviaires en France au 21^e siècle.*

GLOSSAIRE

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie.

AFITF : Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France.

AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité (auparavant AOTU, Autorité Organisatrice de Transport Urbain).

AQST : Autorité de la Qualité de Service dans les Transports.

Arafer : Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

Autocars * km : unité permettant de prendre en compte le kilométrage total parcouru par les SLO d'autocars. Par exemple, si deux autocars parcourent respectivement 500 et 400 km, l'offre cumulée est de $500 + 400 = 900$ autocars * km.

Cabotage : transport de voyageurs entre deux points du territoire national dans le cadre de services internationaux réguliers.

Cerema : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (auparavant Certu).

CGDD : Commissariat Général au Développement Durable.

CGEDD : Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable.

Courte distance / longue distance : par souci d'homogénéité des données, nous retenons la définition la plus couramment utilisée, notamment dans l'Enquête Nationale Transports et Déplacements, à savoir moins de 80 km à vol d'oiseau pour la courte distance (ce qui équivaut à environ 100 km en distance réelle) et plus de 80 km à vol d'oiseau pour la longue distance.

Covoiturage : sont considérés comme trajet en covoiturage, les trajets en voiture avec des personnes ne faisant pas partie de la sphère de proximité et notamment de la famille.

DGCCRF : Direction Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes.

DGITM : Direction Générale des Infrastructures des Transports et de la Mer (Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire).

GART : Groupement des Autorités Responsables de Transport.

Ifsttar : Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux.

kgep : kilogramme équivalent pétrole.

Liaison (définition Arafer) : une liaison est une combinaison « commune de départ / commune d'arrivée » pour un trajet direct. Par exemple, une ligne Paris - Dijon - Lyon effectue 3 liaisons : Paris -

Dijon, Paris - Lyon et Dijon - Lyon. Une même liaison peut être effectuée par plusieurs lignes et plusieurs opérateurs. L'adresse des points de départ et d'arrivée peut différer suivant les opérateurs.

Longue distance : voir « Courte distance ».

M€ : millions d'euros.

Md€ : milliards d'euros.

Mtep : million de tonnes équivalent pétrole.

M voyageurs : millions de voyageurs.

ONISR : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière.

Services librement organisés (SLO) : services routiers réguliers interurbains visés par la « loi Macron » du 6 août 2015, qui ne nécessitent pas de conventionnement avec une autorité organisatrice de transport pour être ouverts au public. Ils sont couramment appelés « cars Macron ».

Sièges * km : unité permettant de prendre en compte le kilométrage total parcouru par les SLO d'autocars et le nombre de places offertes. Par exemple, si un autocar de 55 places assises parcourt 500 km, l'offre est de $55 * 500 = 27\,500$ sièges * km.

SLO : services librement organisés (voir ce terme).

Taux d'occupation : le taux d'occupation tient compte du nombre de sièges occupés par tronçon de ligne et de la longueur de chaque tronçon. Par exemple, si un car de 50 places parcourt une ligne de 500 km comptant deux tronçons de 300 et 200 km et s'il y a 40 passagers dans le car sur le premier tronçon et 30 sur le second, le taux d'occupation est de $(40 * 300 + 30 * 200) / (50 * 500) = 18\,000 / 25\,000 = 0,72 = 72\%$.

TICPE : taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques.

Toucher : arrêt d'un car dans une gare routière pour la dépose et/ou la prise en charge de voyageurs.

Transport occasionnel par autocar : le transport occasionnel par autocar inclut les voyages de tourisme, les déplacements des clubs sportifs, des associations, des classes de découverte, etc.

UTP : Union des Transports Publics et ferroviaires.

Voyageurs * km : unité prenant en compte la distance totale parcourue par l'ensemble des voyageurs. Par exemple, si 20 voyageurs parcourent 100 km, cela représente $20 * 100 = 2\,000$ voyageurs * km.