



**PRÉFET
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Analyses et
connaissance**



L'offre des services de transports librement organisés

Septembre 2022

Rapport réalisé par le CEREMA pour le compte de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Pays de la Loire.

Auteur : Alexandre STRAUSS (CEREMA)

Maîtrise d'ouvrage : direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Pays de la Loire – service intermodalité aménagement logement – division intermodalité



RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE

La loi du 6 août 2015 ouvre la possibilité aux opérateurs privés de mettre en place des services réguliers de transport de voyageurs interurbains par autocar, appelés SLO ou STLO (services de transport librement organisés). La DREAL Pays de la Loire effectue depuis plusieurs années un suivi de l'offre de ces nouveaux opérateurs au départ et à l'arrivée de villes de la région. La DREAL s'intéresse notamment au positionnement de cette offre dans le panel de services de transport conventionnés ou non (TER, grandes lignes, covoiturage, etc.). Jusqu'à présent, un recueil des trajets proposés par les opérateurs de SLO au départ des villes de la région des Pays de la Loire était effectué manuellement sur les sites des différents opérateurs. Ce recueil fastidieux ne permet pas de faire une photographie à un instant donné, notamment concernant les tarifs, qui peuvent évoluer d'un jour à un autre.

Pour pérenniser ce recueil et contourner les limites décrites ci-dessus, la DREAL a demandé au CEREMA Ouest de développer un outil de recueil automatisé des données permettant de récolter l'ensemble des trajets au départ et à l'arrivée de la région de façon régulière (2 à 3 fois dans l'année) et suivie. Le présent rapport présente les résultats des recueils effectués sur l'année 2020 ainsi que les évolutions par rapport à ceux de l'année 2018.

Table des matières

| | |
|---|----|
| 1 . Contexte de l'étude..... | 7 |
| 2 . Méthodologie..... | 8 |
| 3 . Résultats..... | 8 |
| 3.1 . Résultats à l'échelle régionale..... | 9 |
| 3.1.1 . Structure générale de l'offre..... | 9 |
| 3.1.1.1 . Les villes desservies et les trajets proposés..... | 9 |
| 3.1.1.2 . Les trajets internes à la région..... | 11 |
| 3.1.1.3 . Analyse des prix pratiqués..... | 12 |
| 3.1.1.4 . Répartition de l'offre suivant le jour de la semaine..... | 13 |
| 3.1.1.5 . Comparaison avec les autres modes de transports..... | 14 |
| 3.1.2 . Comparaison entre les périodes de collecte..... | 15 |
| 3.2 . Résultats par ville..... | 21 |
| 3.2.1 . Nantes..... | 21 |
| 3.2.2 . Angers..... | 24 |
| 3.2.3 . Le Mans..... | 27 |
| 3.2.4 . Laval..... | 30 |
| 3.2.5 . La Roche-sur-Yon..... | 32 |
| 3.2.6 . Saumur..... | 35 |
| 3.2.7 . Cholet..... | 38 |
| 3.2.8 . Les Sables d'Olonne..... | 42 |
| 3.2.9 . Les Herbiers..... | 44 |
| 3.3 . Analyse de l'évolution des prix en fonction du délai de réservation (Yield management)..... | 45 |
| 4 . Conclusions de l'analyse de ce relevé..... | 50 |
| 5 . Conclusions générales de l'observatoire..... | 50 |
| 6 . Annexes..... | 52 |
| 6.1 . Schémas des profils de variation des prix..... | 52 |

Table des illustrations

| | |
|---|----|
| Illustration 1: Villes desservies dans les Pays de la Loire..... | 9 |
| Illustration 2: Nombre de trajets par ville et par opérateur..... | 10 |
| Illustration 3: Nombre de destinations par ville et par opérateur..... | 10 |
| Illustration 4: Nombre de liaisons proposées par opérateur..... | 11 |
| Illustration 5: Trajets internes à la région..... | 11 |
| Illustration 6: Prix kilométrique moyen en fonction du nombre d'opérateurs..... | 12 |
| Illustration 7: Prix kilométrique moyen suivant la classe de distance..... | 12 |
| Illustration 8: Nombre moyen d'opérateurs présents suivant la classe de distance..... | 13 |
| Illustration 9: Nombre de trajets proposés par opérateur suivant le jour de la semaine..... | 13 |
| Illustration 10: Nombre de trajets proposés par mode de transport..... | 14 |
| Illustration 11: Nombre de destinations par ville et par mode de transport..... | 14 |
| Illustration 12: Densité de trajets proposés par prix kilométrique et mode..... | 15 |
| Illustration 13: Répartition des trajets par arrêt à Nantes..... | 21 |
| Illustration 14: Nombre de trajets par opérateur et période (Nantes)..... | 22 |
| Illustration 15: Nombre de départs par créneau horaire et par opérateur (Nantes)..... | 23 |
| Illustration 16: Nombre d'arrivées par créneau horaire et par opérateur (Nantes)..... | 23 |
| Illustration 17: Répartition des trajets par arrêt à Angers..... | 24 |
| Illustration 18: Nombre de trajets par opérateur et période (Angers)..... | 24 |
| Illustration 19: Nombre de départs par créneau horaire et par opérateur (Angers)..... | 26 |
| Illustration 20: Nombre d'arrivées par créneau horaire et par opérateur (Angers)..... | 26 |
| Illustration 21: Répartition des trajets par arrêt au Mans..... | 27 |
| Illustration 22: Nombre de trajets par opérateur et période (Le Mans)..... | 27 |
| Illustration 23: Nombre de départs par créneau horaire et par opérateur (Le Mans)..... | 29 |
| Illustration 24: Nombre d'arrivées par créneau horaire et par opérateur (Le Mans)..... | 29 |
| Illustration 25: Répartition des trajets par arrêt à Laval..... | 30 |
| Illustration 26: Nombre de trajets par opérateur et période (Laval)..... | 30 |
| Illustration 27: Nombre de départs par créneau horaire et par opérateur (Laval)..... | 31 |
| Illustration 28: Nombre d'arrivées par créneau horaire et par opérateur (Laval)..... | 31 |
| Illustration 29: Répartition des trajets par arrêt à La Roche-sur-Yon..... | 32 |
| Illustration 30: Nombre de trajets par opérateur et période (La Roche-sur-Yon)..... | 32 |
| Illustration 31: Nombre de départs par créneau horaire et par opérateur (La Roche-sur-Yon)..... | 34 |
| Illustration 32: Nombre d'arrivées par créneau horaire et par opérateur (La Roche-sur-Yon)..... | 34 |
| Illustration 33: Répartition des trajets par arrêt à Saumur..... | 35 |
| Illustration 34: Nombre de trajets par opérateur et période (Saumur)..... | 35 |
| Illustration 35: Nombre de départs par créneau horaire et par opérateur (Saumur)..... | 37 |
| Illustration 36: Nombre d'arrivées par créneau horaire et par opérateur (Saumur)..... | 37 |

| | |
|---|----|
| Illustration 37: Répartition des trajets par arrêt à Cholet..... | 38 |
| Illustration 38: Nombre de trajets par opérateur et période (Cholet)..... | 39 |
| Illustration 39: Nombre de départs par créneau horaire et par opérateur (Cholet)..... | 41 |
| Illustration 40: Nombre d'arrivées par créneau horaire et par opérateur (Cholet)..... | 41 |
| Illustration 41: Répartition des trajets par arrêt aux Sables d'Olonne..... | 42 |
| Illustration 42: Nombre de trajets par opérateur et période (Les Sables d'Olonne)..... | 42 |
| Illustration 43: Nombre de départs par créneau horaire et par opérateur (Les Sables d'Olonne)..... | 43 |
| Illustration 44: Nombre d'arrivées par créneau horaire et par opérateur (Les Sables d'Olonne)..... | 43 |
| Illustration 45: Répartition des trajets par arrêt aux Herbiers..... | 44 |
| Illustration 46: Nombre de trajets par opérateur et période (Les Herbiers)..... | 44 |
| Illustration 47: Classement des données récoltées suivant ces profils et le mode de transport..... | 47 |
| Illustration 48: Evolution des prix entre J-8 et J-3, en fonction de l'évolution entre J-15 et J-8..... | 49 |

1 . Contexte de l'étude

Jusqu'à la date du 6 août 2015, les liaisons routières de transport collectif non conventionnées étaient très limitées en France. En effet, le droit français transposait de façon minimale le droit européen qui autorise le cabotage dans le cadre de liaisons internationales. Concrètement, les opérateurs de liaisons internationales par car étaient autorisés à vendre des billets pour des liaisons internes au territoire français mais à deux conditions :

- les billets concernant des liaisons internes devaient représenter moins de la moitié de l'ensemble des billets vendus ;
- le chiffre d'affaires de la vente de ces billets devait représenter moins de la moitié du chiffre d'affaires de la ligne internationale à laquelle le service intérieur était rattaché.

Ces deux limitations conduisaient le principal opérateur (Eurolines) à ne proposer que peu de liaisons intérieures et à des prix peu attractifs. Le transport par autocar était très marginal dans les déplacements longue distance en France.

La loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques a largement ouvert ce marché en permettant à des opérateurs privés d'organiser des liaisons routières à l'intérieur du territoire métropolitain. Ces liaisons ne sont soumises à déclaration que si la distance entre deux arrêts est inférieure à 100 kilomètres. Après quelques années, trois opérateurs exploitent des lignes régulières, Flixbus, Ouibus et Isilines. Eurolines propose également quelques dessertes en « cabotage », c'est-à-dire des liaisons nationales incluses dans des liaisons internationales.

De fortes évolutions du marché ont eu lieu en 2019. Flixbus a racheté Isilines et Eurolines. Ouibus a été vendu par la SNCF à Blablacar et est devenu Blablabus. Le marché du car longue distance s'est donc resserré sur deux opérateurs principaux pour les liaisons intérieures.

L'année 2020 a évidemment été marquée par la pandémie de la COVID 19. Durant le premier confinement, en mars 2020, les deux opérateurs nationaux ont totalement interrompu leurs services. La reprise a été progressive à partir du mois de juin puis durant l'été 2020.

Les services de transport librement organisés (STLO ou SLO) se définissent donc comme des liaisons de transport collectif de voyageurs par car, mises en place par des entreprises privées sans convention avec une collectivité ou une autorité organisatrice. Seules les liaisons de moins de 100 km par voie routière doivent faire l'objet d'une déclaration auprès de l'ARAFER (autorité de régulation des activités ferroviaires et routières). La ou les autorité(s) organisatrice(s) concernée(s), qui sont en général les régions dans lesquelles se situent ces liaisons, peuvent faire un recours auprès de l'ARAFER pour demander l'arrêt ou la limitation du service. Pour cela cependant, il est nécessaire de démontrer que le service mis en place met en péril l'équilibre financier des services conventionnés par la région.

En 2018, l'ARAFER a rendu 154 avis suite à des recours de Conseils régionaux. Ces avis sont majoritairement négatifs, c'est-à-dire que l'ARAFER ne modifie pas le service mis en place.

2 . Méthodologie

La DREAL a souhaité connaître les lignes existantes au départ des villes de la région des Pays de la Loire et obtenir un certain nombre de caractéristiques de ces liaisons (par exemple le prix moyen ou la fréquence des dessertes) pour étudier le positionnement de cette nouvelle offre dans le panel de solutions de mobilité existantes (liaison ferroviaire, covoiturage, usage d'un véhicule personnel). Pour ce faire, le CEREMA a développé un outil informatique de récupération des trajets offerts par les différents opérateurs sur internet.

La récolte se déroule en plusieurs étapes :

- récupération des données au format GTFS¹ des principaux réseaux (Flixbus, Eurolines et Blablabus) sur la plate-forme open data du ministère² ;
- établissement par date de récolte des liaisons proposées par les différents opérateurs ;
- recherche des itinéraires proposés sur la période sélectionnée ;
- enregistrement des données sous forme de fichier .csv permettant l'utilisation dans différents logiciels.

Le présent rapport s'appuie sur six recueils de données qui concernent les trajets proposés sur des périodes de juin 2018, septembre 2018, mars 2019, juin 2019, septembre 2019 et juin 2020. En effet, la période de mars 2020 n'a pas fait l'objet de relevé du fait de l'interruption des services.

3 . Résultats

Les résultats sont séparés en trois parties :

- la première partie traitera des résultats issus de la récolte de la dernière période (juin 2020) avec quelques évolutions par rapport à la même période en 2019 et 2018 ;
- la seconde partie portera sur une analyse de l'ensemble des périodes récoltées à ce jour pour mesurer les évolutions de l'offre au cours des trois années 2018, 2019 et 2020 ;
- enfin, un focus particulier sera réalisé sur la variation des prix en fonction du délai entre date de réservation et date de voyage sur une récolte réalisée en juillet 2020 (Yield management³).

Comme indiqué dans la partie précédente, l'étude porte sur les liaisons au départ et à l'arrivée d'une ville des Pays de la Loire.

1 General transit feed specification : spécification générale des flux relatifs aux transports collectifs

2 Transports.data.gouv.fr

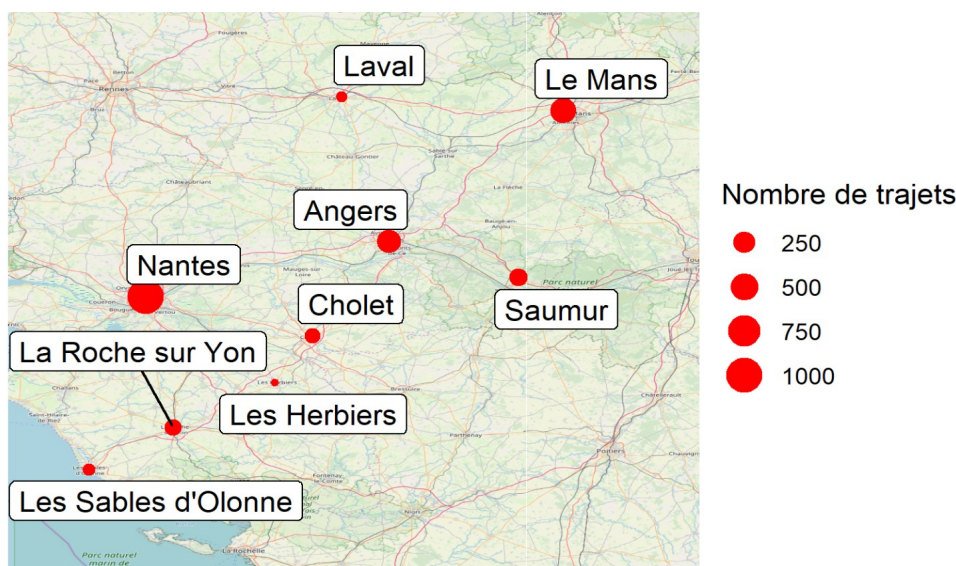
3 Le yield management est une pratique commerciale qui consiste à faire varier les prix en fonction du comportement de la demande des consommateurs

3.1 . Résultats à l'échelle régionale

3.1.1 . Structure générale de l'offre

3.1.1.1 . Les villes desservies et les trajets proposés

Les opérateurs de services librement organisés desservent neuf villes des Pays de la Loire. La carte ci-dessous indique les villes et le nombre total de trajets proposés par ville sur la semaine.



© OpenStreetMap contributors

Illustration 1: Villes desservies dans les Pays de la Loire

Sur l'ensemble de la région, 2 151 trajets ont été répertoriés. Les dix liaisons les plus importantes en nombre de trajets sur l'ensemble de la semaine sont les suivantes :

| Ville départ | Ville arrivée | Nombre de trajets au total ⁴ |
|--------------|---------------|---|
| Le Mans | Paris | 167 |
| Nantes | Paris | 154 |
| Angers | Paris | 121 |
| Nantes | Rennes | 74 |
| Angers | Nantes | 64 |
| Nantes | Angers | 64 |
| Le Mans | Nantes | 58 |
| Nantes | Le Mans | 58 |
| Angers | Le Mans | 52 |
| Le Mans | Angers | 52 |

Les 2 151 trajets se répartissent en 1 532 opérés par Flixbus et 619 par Blablabus. Par ailleurs, Flixbus dessert l'ensemble des villes alors que Blablabus ne dessert que Nantes, Angers et Le Mans.

4 Pour éviter les doubles comptes, les trajets vers des destinations hors de la région des Pays de la Loire sont crédités du nombre de trajets aller-retour (par exemple Le Mans vers Paris et Paris vers Le Mans), par contre, pour les trajets internes à la région, seuls les allers sont indiqués (par exemple Le Mans vers Nantes uniquement)

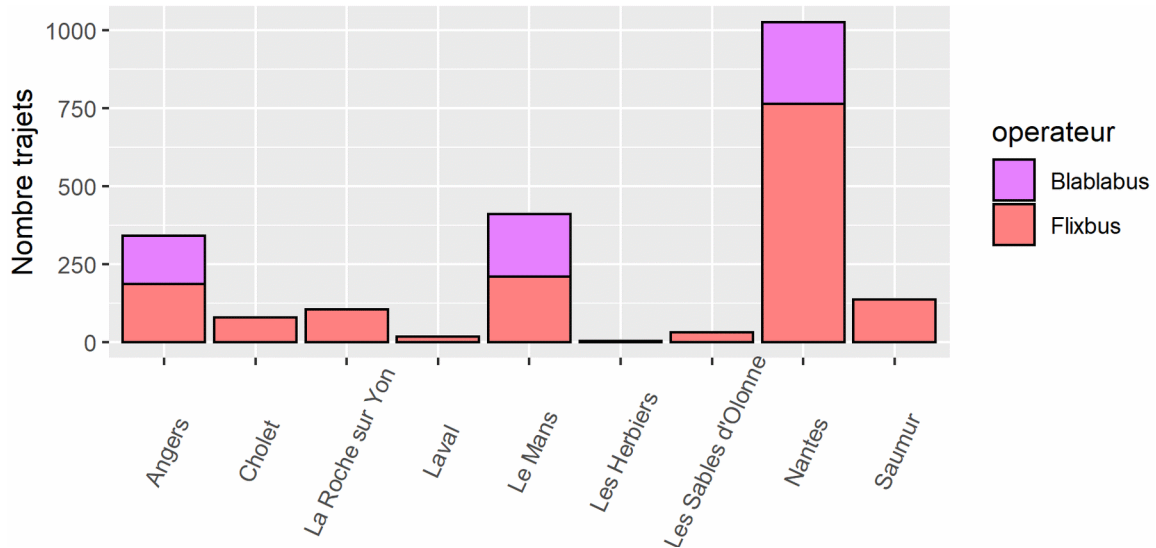


Illustration 2: Nombre de trajets par ville et par opérateur

Une première observation de ces résultats permet de distinguer deux organisations de services différentes suivant les opérateurs. D'une part, Flixbus qui dessert de nombreuses villes avec une forte desserte de Nantes et, dans une moindre mesure Angers et Le Mans, et une desserte plus limitée des autres villes, d'autre part, Blablabus qui concentre ses services sur quelques villes avec des offres assez importantes. Eurolines est absent de ce relevé.

Il apparaît également que, logiquement, les villes desservies par plusieurs opérateurs bénéficient de la meilleure desserte. Ces villes sont les plus importantes en population (Nantes, Angers et Le Mans). Globalement, on observe une très forte desserte de Nantes, qui représente près de la moitié de l'ensemble des trajets proposés, une desserte importante du Mans et d'Angers et une desserte beaucoup plus limitée des autres villes, particulièrement Les Herbiers dont la desserte correspond au parc du Puy du Fou.

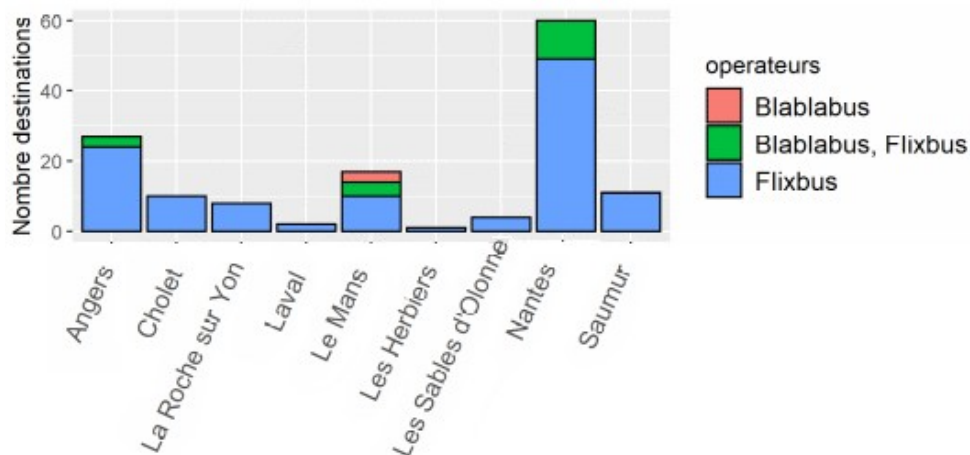


Illustration 3: Nombre de destinations par ville et par opérateur

Le graphique ci-dessus indique pour chacune des villes retenues des Pays de la Loire le nombre de destinations desservies par un ou plusieurs opérateurs. 122 destinations sont desservies par un seul opérateur et 18 sont desservies par deux opérateurs.

On note une certaine corrélation entre le nombre de trajets proposés et le nombre de destinations desservies. La principale exception étant Cholet pour laquelle on observe que malgré un nombre de trajets proposés assez faible le nombre de destinations disponibles est assez important.

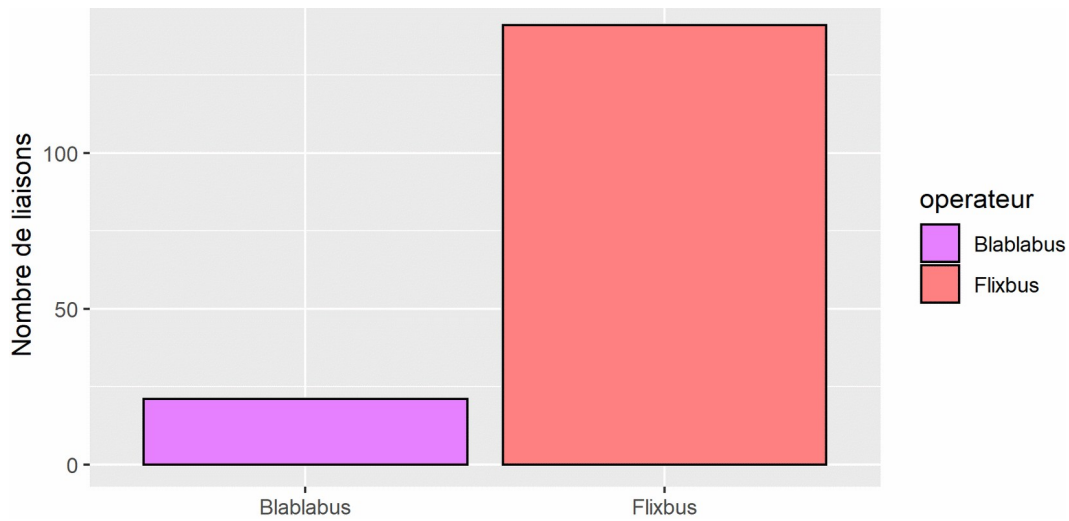
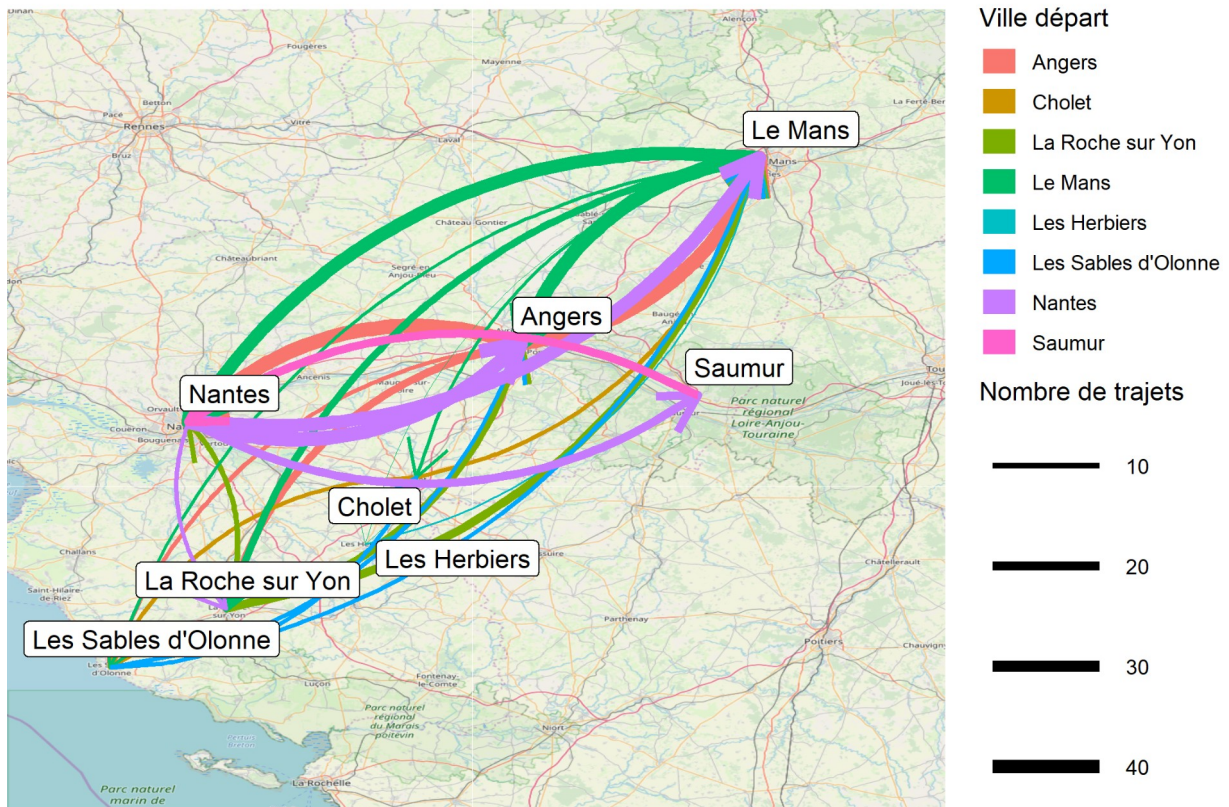


Illustration 4: Nombre de liaisons proposées par opérateur

Concernant les liaisons desservies par opérateur, on note la même différence que pour les villes desservies. D'un côté, Flixbus dessert un nombre important de liaisons, de l'autre Blablabus en dessert beaucoup moins mais avec des fréquences plus élevées. L'exemple d'Angers illustre très bien cette différence. En effet, alors que près de la moitié des trajets proposés au départ ou à l'arrivée à Angers sont opérés par Blablabus, ce dernier ne dessert qu'une toute petite partie des destinations disponibles.

3.1.1.2 . Les trajets internes à la région

La carte ci-dessous indique les trajets proposés à l'intérieur de la région :



© OpenStreetMap contributors

Illustration 5: Trajets internes à la région

On remarque l'absence de Laval parmi les liaisons intérieures. On observe également que Nantes n'est pas reliée directement à toutes les autres villes de la région (seulement Angers, Le Mans, Saumur et La Roche-sur-Yon). Il se dégage a contrario un axe Le Mans – Angers – Cholet – La Roche-sur-Yon – Les Sables d'Olonne. On remarque également que Les Herbiers n'est relié directement qu'à la ville du Mans.

3.1.1.3 . Analyse des prix pratiqués

Les prix proposés ont également été collectés. Ces prix, ainsi que des calculs de distance entre les villes desservies, permettent de calculer les prix kilométriques. Une première analyse possible consiste à comparer les prix moyens suivant le nombre d'opérateurs présents sur la liaison considérée.

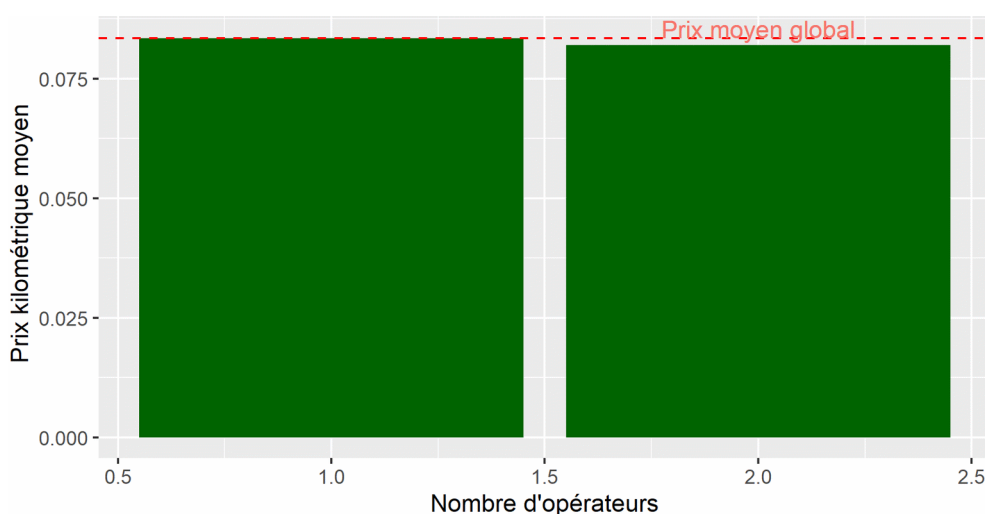


Illustration 6: Prix kilométrique moyen en fonction du nombre d'opérateurs

Le prix moyen est en effet légèrement inférieur sur les trajets bénéficiant de la présence des deux opérateurs. Attention cependant, ces trajets sont assez limités. Cela s'observe d'ailleurs sur le graphique où l'on voit que le prix moyen sur les trajets opérés par un seul opérateur est très proche du prix moyen global.

Un autre aspect concernant le prix est son évolution par rapport à la distance totale de la liaison. Les prix sont-ils moins élevés au kilomètre pour les longues distances pour rester dans une fourchette considérée comme attractive ?

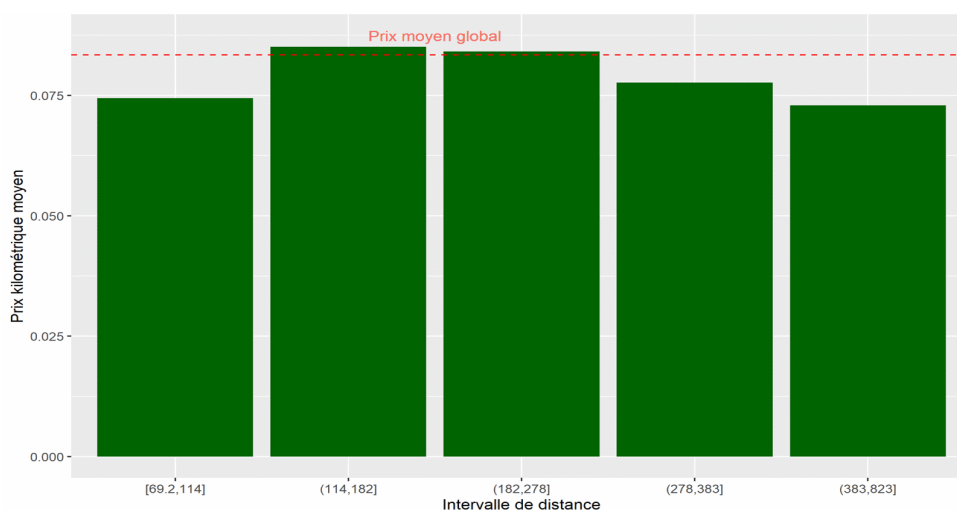


Illustration 7: Prix kilométrique moyen suivant la classe de distance

On observe effectivement une baisse du prix moyen pour les distances les plus importantes. Par contre, les courtes distances ont également un prix moyen assez faible. Ceci s'explique par une concurrence plus marquée sur ces trajets de courte distance, comme on peut l'observer sur le graphique ci-dessous.

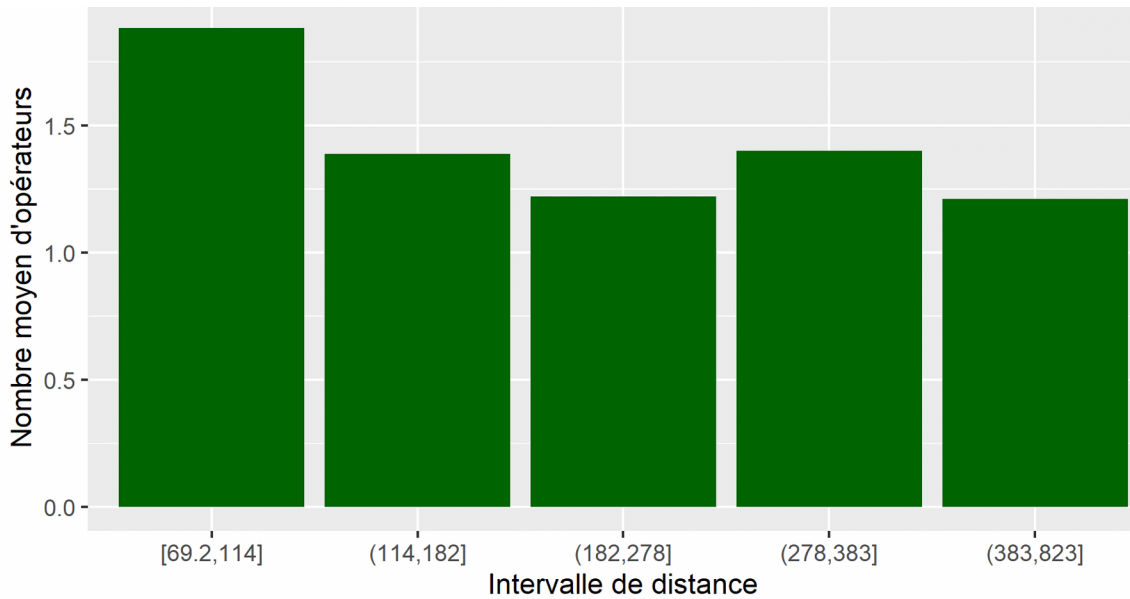


Illustration 8: Nombre moyen d'opérateurs présents suivant la classe de distance

3.1.1.4 . Répartition de l'offre suivant le jour de la semaine

Le nombre de trajets proposés varie fortement suivant le jour de la semaine. Le graphique ci-dessous montre la répartition des trajets par jour de la semaine et par opérateur :

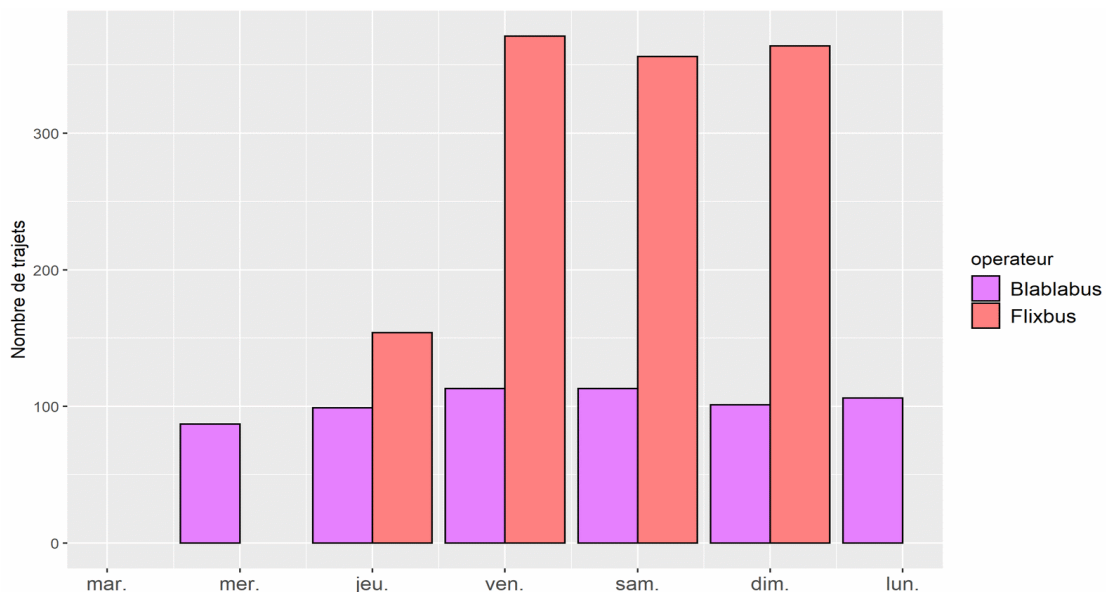


Illustration 9: Nombre de trajets proposés par opérateur suivant le jour de la semaine

Il apparaît clairement que le week-end est une période de plus forte activité, surtout pour Flixbus. On observe également un creux d'activité les mardi et mercredi. L'amplitude de ces variations d'offre est par contre très différente suivant l'opérateur : alors que Flixbus concentre son offre les vendredi, samedi et dimanche, Blablabus fait peu varier son offre.

3.1.1.5 . Comparaison avec les autres modes de transports

Comme en 2019, la collecte des données 2020 a couvert les modes de transport alternatifs ferroviaire, aérien et par covoiturage. Ces données permettent ainsi de comparer l'offre des services librement organisés par car avec les offres pré-existantes de liaisons ferroviaires et de propositions de covoiturage. La première comparaison concerne le nombre de trajets proposés. Le graphique ci-dessous indique par ville de la région le nombre de trajets proposés à l'aller et au retour suivant le mode de transport.

Il faut préciser ici qu'il a été regardé les trajets en covoiturage, train et avion sur les liaisons a priori existant en car longue distance. L'exhaustivité des offres de covoiturage, de liaison par train et par avion n'a pas été recherchée ici.

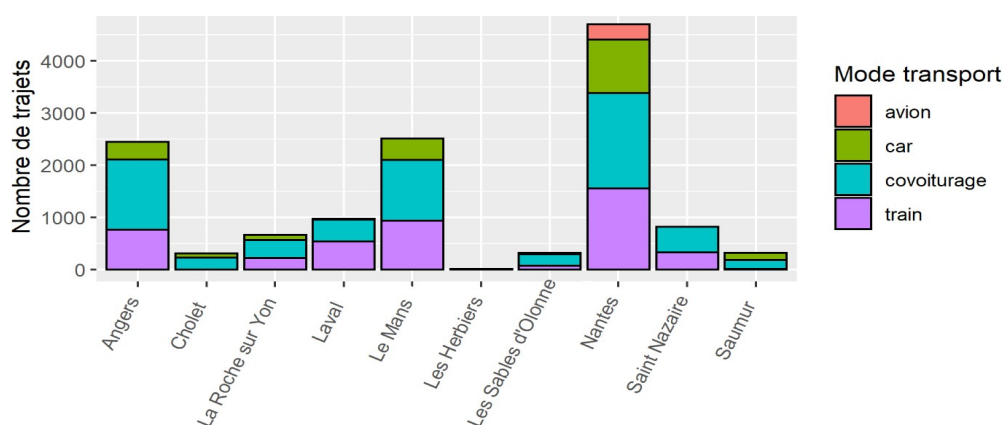


Illustration 10: Nombre de trajets proposés par mode de transport

On observe que le covoiturage est présent dans l'ensemble des villes et que le mode ferroviaire est présent dans toutes les villes sauf Les Herbiers, la ville étant dépourvue de gare ferroviaire⁵.

En termes de nombre de trajets proposés, il apparaît que le train propose généralement beaucoup plus de trajets que les autres modes, principalement dans les villes les plus importantes. La capacité en nombre de passagers des trains étant bien plus importantes que celles des voitures et des cars, le nombre de places offertes au départ des différentes villes est donc bien plus important pour le mode ferroviaire que pour les autres modes.

Quand on regarde les destinations proposées par combinaison de modes, le constat est un peu différent :

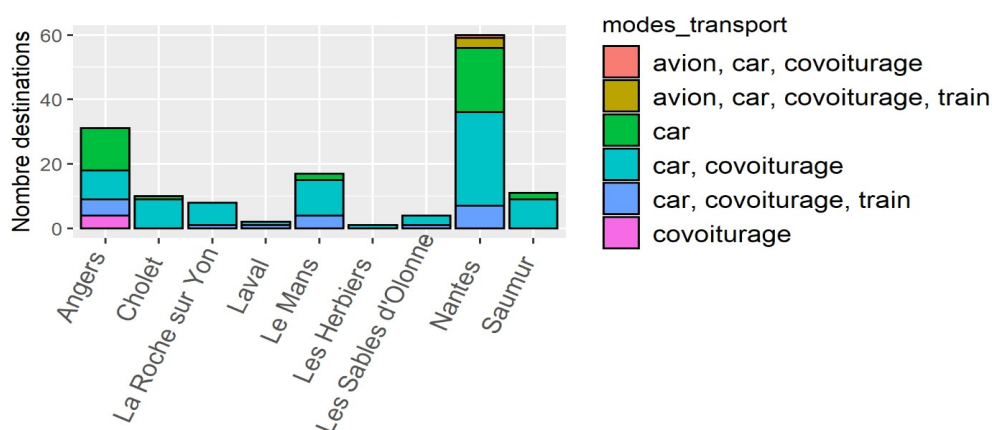


Illustration 11: Nombre de destinations par ville et par mode de transport

5 L'absence de trajets par train à Saumur semble plutôt dû à un souci sur la récolte, une liaison entre Nantes et Saumur étant assurée par les TER et les Intercités.

Le premier point marquant du graphique ci-dessus est la présence d'au moins trois modes de transports dès que le train ou l'avion dessert une liaison. Le covoiturage est rarement seul à desservir une liaison, seules quelques destinations au départ d'Angers sont dans ce cas⁶. On peut voir également que les destinations desservies uniquement par car sont peu nombreuses et principalement au départ de Nantes et Angers.

En termes de prix proposé, les quatre modes sont assez différents. Le graphique ci-dessous représente la densité des trajets recueillis en fonction du prix kilométrique et du mode de transport. Il permet de voir la distribution des trajets par mode en fonction du prix par kilomètre de la liaison routière entre les deux villes reliées.

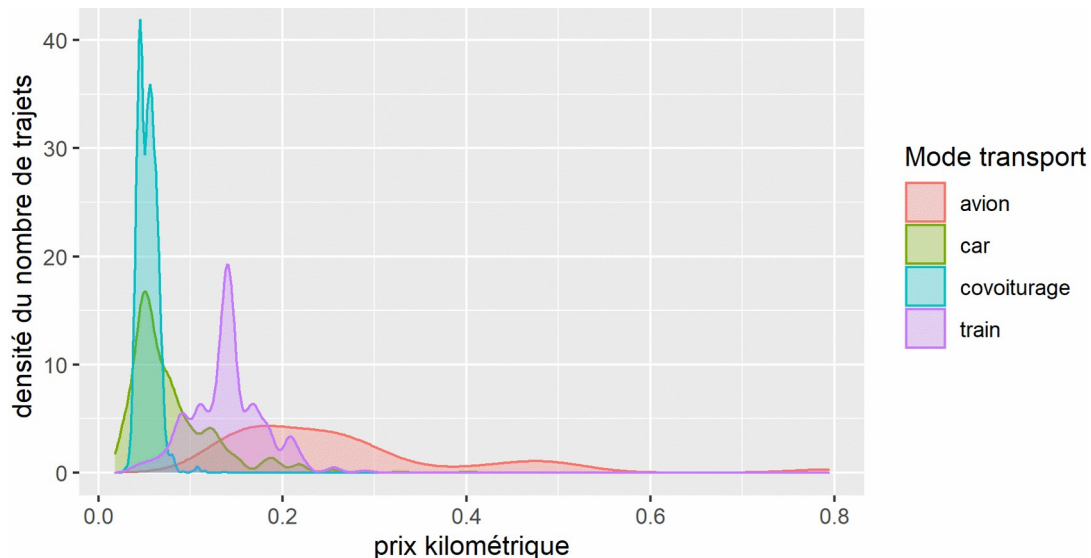


Illustration 12: Densité de trajets proposés par prix kilométrique et mode

Ce graphique fait apparaître deux caractéristiques qui distinguent les quatre modes de déplacement :

- en moyenne, le car et le covoiturage sont les moins chers, suivi du train puis de l'avion ;
- le covoiturage a la plus petite variabilité avec un pic très haut autour du prix moyen suivi du car, du train et de l'avion qui a la plus grande variabilité.

Concernant le train, on observe distinctement les pics de prix correspondant aux différents types d'offres (TER, TGV, OUIGO, etc.). Pour l'avion en revanche, il est plus difficile de dégager un pic, les prix se répartissent plutôt en une colline principale centrée au même niveau que les prix du TGV.

3.1.2 . Comparaison entre les périodes de collecte

Comme indiqué en début du rapport, six jeux de données ont été récoltés. Les analyses par ville permettront de tous les utiliser. Ici, deux types de comparaisons seront effectuées :

- Par rapport à la période précédente : comparaison entre la période du 10 au 16 septembre 2019 et celle du 24 au 29 juin 2020⁷.
- Par rapport à la même période de l'année précédente : comparaison entre la période du 30 juin au 5 juillet 2019 et celle du 24 au 29 juin 2020.

6 Ce point paraît cohérent, puisque, comme expliqué précédemment, seules les liaisons théoriquement desservies par les cars longue distance (d'après les données fournies par les opérateurs) sont récoltées.

7 Pour rappel, la collecte de mars 2020 n'a pas eu lieu, les services des opérateurs ayant été suspendu à cette période du fait du confinement.

Les vingt liaisons les plus importantes en volume sur la dernière période ayant vu leur desserte évoluer sont les suivantes :

| Ville départ | Ville arrivée | Nombre de trajets | Evolution par rapport à la période précédente | Evolution par rapport à l'année précédente |
|------------------|---------------|-------------------|---|--|
| Le Mans | Paris | 167 | -13 | -6 |
| Nantes | Paris | 154 | 2 | -50 |
| Angers | Paris | 121 | -9 | 37 |
| Nantes | Rennes | 74 | -29 | -41 |
| Angers | Nantes | 64 | -12 | 25 |
| Nantes | Angers | 64 | -12 | 25 |
| Le Mans | Nantes | 58 | -4 | 25 |
| Nantes | Le Mans | 58 | -4 | 25 |
| Angers | Le Mans | 52 | -40 | 22 |
| Le Mans | Angers | 52 | -44 | 21 |
| Nantes | Bordeaux | 45 | -19 | -55 |
| Nantes | Lorient | 42 | -9 | -4 |
| Nantes | Vannes | 42 | -9 | -6 |
| Nantes | Toulouse | 40 | -17 | -44 |
| La Roche-sur-Yon | Paris | 27 | 12 | -14 |
| Nantes | Auray | 26 | -3 | 0 |
| Nantes | La Rochelle | 26 | -25 | -41 |
| Nantes | Niort | 25 | 2 | -5 |
| Nantes | Quimper | 25 | -9 | -3 |
| Nantes | Agen | 24 | -5 | -28 |

Les évolutions sont principalement orientées à la baisse, ce qui est cohérent avec la fusion de Flixbus et Isilines ayant conduit à une suppression presque complète de l'offre d'Isilines. Le contexte particulier de l'année 2020 avec les mesures sanitaires a également pu avoir un impact sur l'offre mise en place. Ainsi, seule la liaison entre La Roche-sur-Yon et Paris a augmenté de manière significative, les autres liaisons sont soit stables, soit en baisse.

La comparaison par rapport à l'année 2019 indique également une baisse de l'ensemble des liaisons, sauf quelques liaisons internes à la région qui ont été renforcées (Nantes – Angers, Nantes – Le Mans et Le Mans – Angers) ainsi que la liaison Angers – Paris qui a également vu une augmentation de l'offre.

L'évolution de l'ensemble des liaisons internes à la région est la suivante :

| Ville départ | Ville arrivée | Nombre de trajets | Evolution par rapport à la période précédente | Evolution par rapport à l'année précédente |
|---------------------|---------------------|-------------------|---|--|
| Angers | Nantes | 64 | -12 | 25 |
| Nantes | Angers | 64 | -12 | 25 |
| Le Mans | Nantes | 58 | -4 | 25 |
| Nantes | Le Mans | 58 | -4 | 25 |
| Angers | Le Mans | 52 | -40 | 22 |
| Le Mans | Angers | 52 | -44 | 21 |
| La Roche-sur-Yon | Angers | 18 | -2 | 11 |
| La Roche-sur-Yon | Le Mans | 18 | -2 | 9 |
| Nantes | Saumur | 18 | -2 | 6 |
| Saumur | Nantes | 18 | -2 | 6 |
| Angers | La Roche-sur-Yon | 16 | -4 | 10 |
| Le Mans | La Roche-sur-Yon | 14 | -4 | 6 |
| La Roche-sur-Yon | Nantes | 10 | -2 | 5 |
| Angers | Les Sables d'Olonne | 8 | 4 | 5 |
| Cholet | Le Mans | 8 | 0 | 6 |
| Cholet | Les Sables d'Olonne | 8 | 4 | 5 |
| Les Sables d'Olonne | Angers | 8 | 4 | 5 |
| Les Sables d'Olonne | Cholet | 8 | 4 | 5 |
| Les Sables d'Olonne | Le Mans | 8 | 4 | 5 |
| Nantes | La Roche-sur-Yon | 8 | -4 | 3 |
| Le Mans | Cholet | 6 | 0 | 4 |
| Le Mans | Les Sables d'Olonne | 6 | 3 | 4 |
| Les Herbiers | Le Mans | 4 | -4 | 0 |
| Le Mans | Les Herbiers | 3 | -3 | 0 |

Le constat sur les liaisons internes est globalement le même que pour les autres dessertes. En dehors de la desserte des Sables d'Olonne qui a augmenté, toutes les autres liaisons ont stagné, ou ont diminué par rapport à la période précédente.

Par contre, l'offre reste globalement plus importante que l'année précédente. Entre septembre 2019 et juin 2020 et entre juin 2019 et juin 2020, certaines liaisons ont été créées ou supprimées.

Liaisons créées entre septembre 2019 et juin 2020 :

| Ville départ | Ville arrivée | Opérateur |
|------------------|-------------------------------------|--------------------|
| Cholet | Lussac-les-Châteaux | Flixbus |
| La Roche-sur-Yon | Aéroport Paris Orly | Flixbus |
| La Roche-sur-Yon | Aéroport Roissy – Charles de Gaulle | Flixbus |
| Le Mans | Aéroport Paris Orly | Flixbus |
| Le Mans | Aéroport Roissy – Charles de Gaulle | Blablabus, Flixbus |
| Nantes | Lussac-les-Châteaux | Flixbus |

Le tableau précédent indique l'ensemble des liaisons créées par les opérateurs entre les deux dernières périodes de collecte. Une première analyse de ce tableau démontre que :

- Flixbus est à l'origine de la quasi-totalité des créations de lignes en 2020. Blablabus n'est présent qu'en concurrence sur la liaison entre Le Mans et l'aéroport Roissy Charles de Gaulle ;
- Les liaisons créées sont des liaisons vers les aéroports parisiens ainsi qu'une nouvelle liaison entre Nantes et Lussac-les-Châteaux (ou l'ajout d'un arrêt sur une liaison existante, vers Bellac par exemple) avec un arrêt intermédiaire à Cholet.

Liaisons supprimées entre septembre 2019 et juin 2020 :

| Ville départ | Ville arrivée | Opérateur |
|------------------|---------------------|-----------|
| Angers | Bourges | Flixbus |
| Angers | Cholet | Flixbus |
| Angers | La Rochelle | Flixbus |
| Angers | Lille | Flixbus |
| Angers | Rochefort | Flixbus |
| Angers | Thiers | Flixbus |
| Cholet | Angers | Flixbus |
| Cholet | La Roche-sur-Yon | Flixbus |
| La Roche-sur-Yon | Cholet | Flixbus |
| La Roche-sur-Yon | Les Sables-d'Olonne | Flixbus |
| Laval | Brest | Ouibus |
| Laval | Lorient | Ouibus |
| Laval | Quimper | Ouibus |
| Laval | Rennes | Ouibus |
| Le Mans | Besançon | Flixbus |
| Le Mans | Brest | Ouibus |
| Le Mans | Laval | Ouibus |
| Le Mans | Metz | Ouibus |

| Ville départ | Ville arrivée | Opérateur |
|---------------------|------------------|-----------|
| Le Mans | Reims | Ouibus |
| Le Mans | Rennes | Ouibus |
| Les Herbiers | Paris | Flixbus |
| Les Sables-d'Olonne | La Roche-sur-Yon | Flixbus |
| Nantes | Bayonne | Ouibus |
| Nantes | Marmande | Eurolines |
| Nantes | Saint-Nazaire | Flixbus |
| Nantes | Saintes | Eurolines |
| Saint-Nazaire | Nantes | Flixbus |
| Saint-Nazaire | Paris | Flixbus |

Le tableau indique les liaisons supprimées entre les deux dernières périodes. On peut remarquer que la réduction du nombre d'opérateurs en présence et le rachat de Ouibus par Blablabus a eu des répercussions sur la desserte proposée. En effet, plusieurs liaisons opérées par Ouibus et Eurolines n'ont pas été reprises par Flixbus ni Blablabus.

Après avoir observé les évolutions entre les deux derniers relevés, il est également intéressant de comparer l'offre sur la même période de l'année, entre les relevés de juin 2019 et de juin 2020.

Les liaisons créées entre juin 2019 et juin 2020 sont les suivantes :

| Ville départ | Ville arrivée | Opérateur |
|------------------|---------------|-----------|
| Angers | Auray | Flixbus |
| La Roche-sur-Yon | La Rochelle | Flixbus |
| Le Mans | Les Herbiers | Flixbus |
| Les Herbiers | Le Mans | Flixbus |
| Nantes | Auray | Flixbus |
| Nantes | Montpellier | Flixbus |
| Saumur | Auray | Flixbus |

Le tableau ci-dessus montre qu'il y a eu peu de création de liaisons entre juin 2019 et juin 2020. On note principalement des liaisons vers Auray depuis Saumur, Angers et Nantes, une liaison entre La Roche-sur-Yon et La Rochelle, qui peut être une conséquence de la fermeture de la ligne ferroviaire pour travaux, une liaison entre Nantes et Montpellier et enfin, une liaison interne à la région entre Le Mans et Les Herbiers (probablement pour desservir le Puy du Fou).

Liaisons supprimées entre juin 2019 et juin 2020 :

| Ville départ | Ville arrivée | Opérateur |
|--------------|------------------|-----------------|
| Angers | Metz | Flixbus |
| Angers | Reims | Flixbus |
| Angers | Strasbourg | Flixbus |
| Laval | Clermont-Ferrand | Flixbus, Ouibus |
| Laval | Grenoble | Flixbus, Ouibus |
| Laval | Le Mans | Ouibus |
| Laval | Lyon | Flixbus |
| Laval | Ploërmel | Flixbus |
| Laval | Saint-Malo | Flixbus |
| Laval | Tours | Flixbus, Ouibus |
| Le Mans | Clermont-Ferrand | Flixbus, Ouibus |
| Le Mans | Grenoble | Flixbus, Ouibus |
| Le Mans | Lamballe | Ouibus |
| Le Mans | Lyon | Flixbus, Ouibus |
| Le Mans | Saint-Malo | Flixbus |
| Le Mans | Tours | Ouibus |
| Nantes | Metz | Flixbus |
| Nantes | Reims | Flixbus |
| Nantes | Strasbourg | Flixbus |

Le tableau précédent permet d'observer que les suppressions de liaisons entre juin 2019 et juin 2020 concernent principalement les longues distances (vers l'est et le sud-est) ainsi que les liaisons passant par Laval.

Enfin, les opérateurs ont modifié certaines liaisons entre les trois périodes. Si l'on exclut les changements « automatiques » (disparition d'Eurolines et remplacement de Ouibus par Blablabus), les modifications sont les suivantes :

| Ville départ | Ville arrivée | Opérateurs juin 2019 | Opérateurs septembre 2019 | Opérateurs juin 2020 |
|--------------|---------------|----------------------|---------------------------|----------------------|
| Angers | Paris | Flixbus | Flixbus, Ouibus | Blablabus, Flixbus |
| Laval | Paris | Flixbus, Ouibus | Flixbus, Ouibus | Flixbus |
| Nantes | Brest | Flixbus, Ouibus | Flixbus, Ouibus | Flixbus |

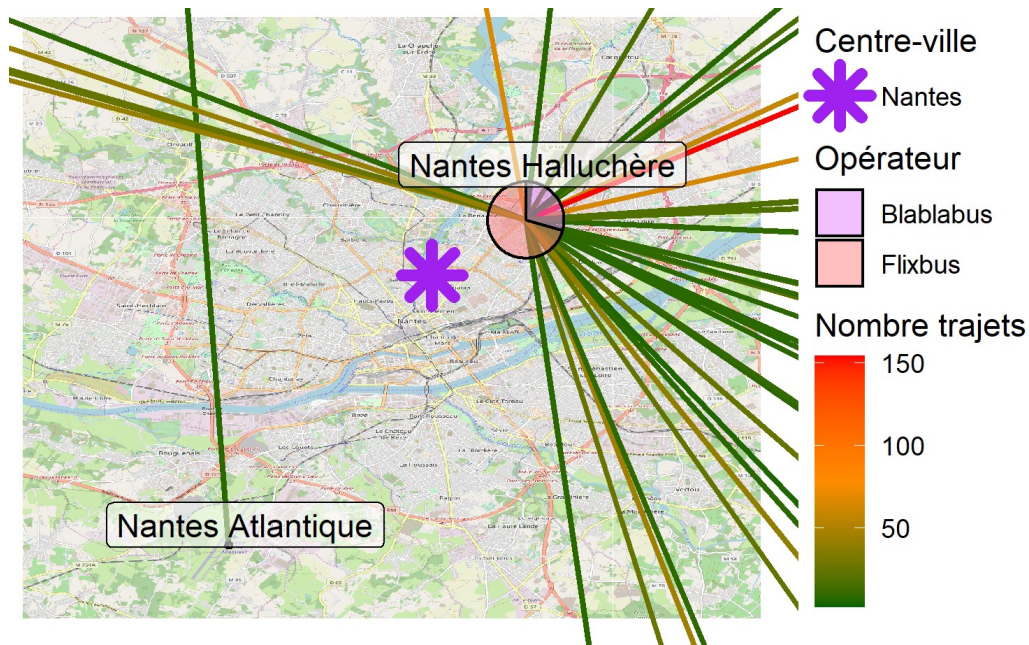
Le tableau ci-dessus montre, qu'en dehors des modifications liées au changement d'opérateurs au niveau national, il y a peu d'évolution des opérateurs présents sur les liaisons maintenues.

On observe l'arrêt de deux liaisons opérées par Ouibus en concurrence face à Flixbus lors du rachat par Blablabus. Le passage à deux opérateurs a de nouveau diminué la concurrence entre les opérateurs. En effet, alors qu'en juin 2019, 103 liaisons sur les 133 proposées étaient effectuées par un seul opérateur (soit 77 %), en juin 2020, ce sont 122 liaisons sur les 140 proposées qui sont effectuées par un seul opérateur (soit 87 %).

3.2 . Résultats par ville

3.2.1 . Nantes

La carte ci-dessous permet de visualiser le nombre de trajets proposés par arrêt à Nantes, la répartition des trajets par opérateur ainsi que les liaisons colorées selon le nombre de trajets (les lignes représentées sur la carte sont orientées vers la ville d'arrivée de la liaison) :



© OpenStreetMap contributors

Illustration 13: Répartition des trajets par arrêt à Nantes

On note que l'arrêt de car est bien desservi par les transports en commun.

Les dix principales liaisons au départ de Nantes sont les suivantes :

| Ville départ | Ville arrivée | Nombre de trajets ⁸ |
|--------------|---------------|--------------------------------|
| Nantes | Paris | 154 |
| Nantes | Rennes | 74 |
| Nantes | Angers | 64 |
| Nantes | Le Mans | 58 |
| Nantes | Bordeaux | 45 |
| Nantes | Lorient | 42 |
| Nantes | Vannes | 42 |
| Nantes | Toulouse | 40 |
| Nantes | Auray | 26 |
| Nantes | La Rochelle | 26 |

⁸ Note : le nombre de trajet est compté aller + retour pour les destinations hors de la région. Par contre, pour éviter les doubles comptes, les trajets internes à la région sont uniquement ceux au départ de Nantes.

Paris est de loin la destination la mieux desservie. En supposant que les liaisons sont symétriques, ce sont bien Angers et Le Mans qui sont les destinations suivantes, puis Rennes et Bordeaux. Ainsi, après Paris, ce sont les liaisons vers les principales villes de la région et les grandes métropoles des régions voisines qui sont les mieux desservies.

On remarque par ailleurs que les liaisons vers Bordeaux, Toulouse et La Rochelle sont assez mal desservies par le train.

Les dix liaisons ayant le plus évolué par rapport au relevé précédent sont les suivantes :

| Ville départ | Ville arrivée | Nombre de trajets | Évolution par rapport à la période précédente | Évolution par rapport à l'année précédente |
|--------------|---------------|-------------------|---|--|
| Nantes | Rennes | 74 | -29 | -41 |
| Nantes | La Rochelle | 26 | -25 | -41 |
| Nantes | Bordeaux | 45 | -19 | -55 |
| Nantes | Toulouse | 40 | -17 | -44 |
| Nantes | Brest | 9 | -13 | -19 |
| Nantes | Lorient | 42 | -9 | -4 |
| Nantes | Vannes | 42 | -9 | -6 |
| Nantes | Quimper | 25 | -9 | -3 |
| Nantes | Caen | 17 | -9 | -9 |
| Nantes | Avranches | 8 | -8 | -8 |

Toutes les évolutions observées sont à la baisse, particulièrement vers les métropoles régionales et, dans une moindre mesure, vers la Bretagne et la Normandie.

Le graphique ci-dessous représente l'évolution du nombre de trajets proposés suivant les opérateurs desservant les liaisons concernées :

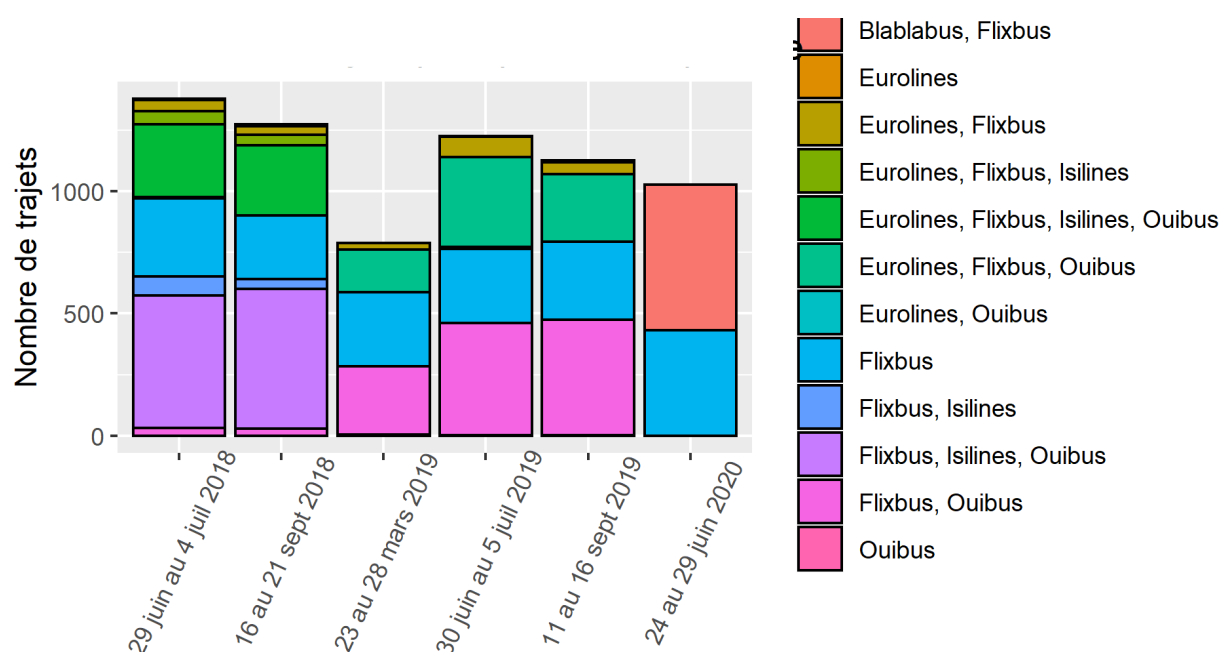


Illustration 14: Nombre de trajets par opérateur et période (Nantes)

Il permet d'observer une diminution du nombre de trajets proposés par rapport à la période précédente, mais également par rapport aux deux années précédentes. Un autre point intéressant est la grande simplification de l'offre, les liaisons n'étant maintenant divisées qu'en deux groupes : celles effectuées par Flixbus et celles effectuées par les deux opérateurs (Flixbus et Blablabus).

Les deux graphiques ci-dessous représentent la répartition des départs et des arrivées selon l'heure de la journée par opérateur et par arrêt.

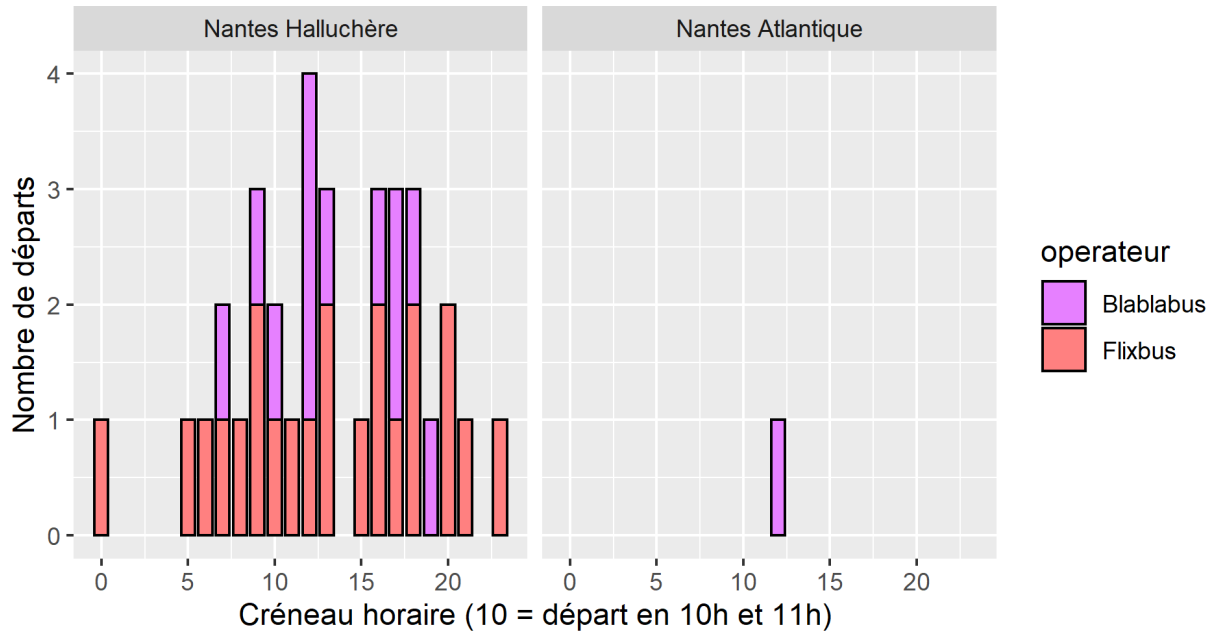


Illustration 15: Nombre de départs par créneau horaire et par opérateur (Nantes)

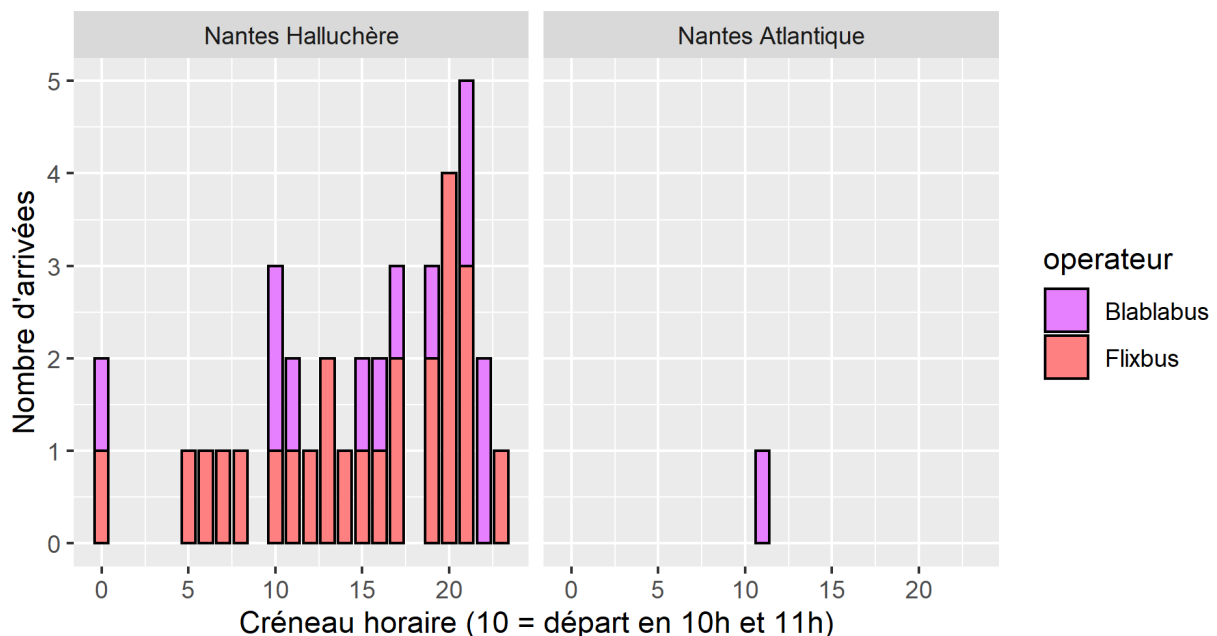
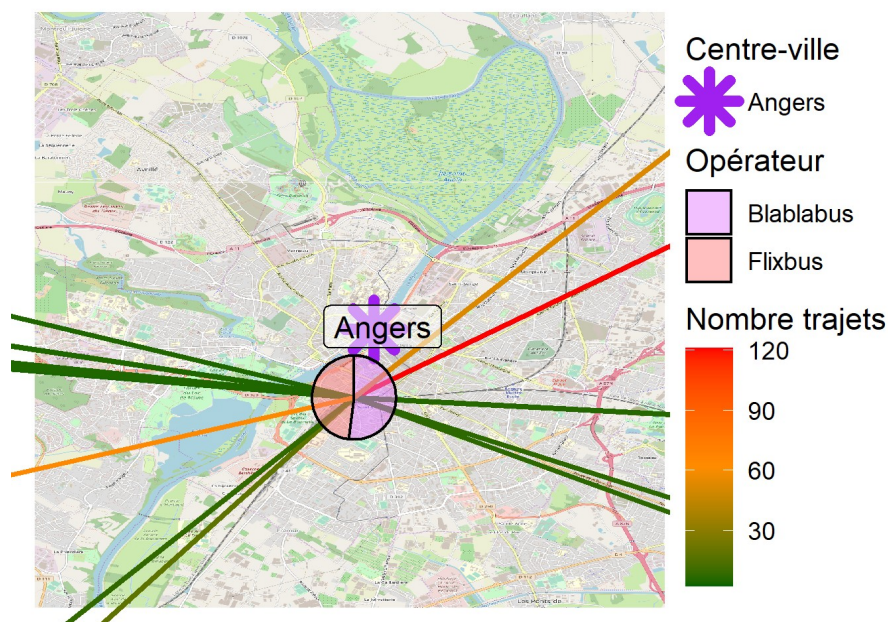


Illustration 16: Nombre d'arrivées par créneau horaire et par opérateur (Nantes)

Du fait de la diminution du nombre d'opérateurs et de liaisons, le nombre de départs et arrivées sur un même créneau horaire a diminué. Le plus fort pic est observé pour les arrivées entre 21 h et 22 h mais ne s'élève qu'à 5 arrivées sur une heure.

3.2.2 . Angers



© OpenStreetMap contributors

Illustration 17: Répartition des trajets par arrêt à Angers

Les deux opérateurs en présence se partagent les trajets proposés à Angers de manière équilibrée. Il apparaît nettement que l'axe Nantes – Angers – Le Mans – Paris est plus desservi que les autres destinations.

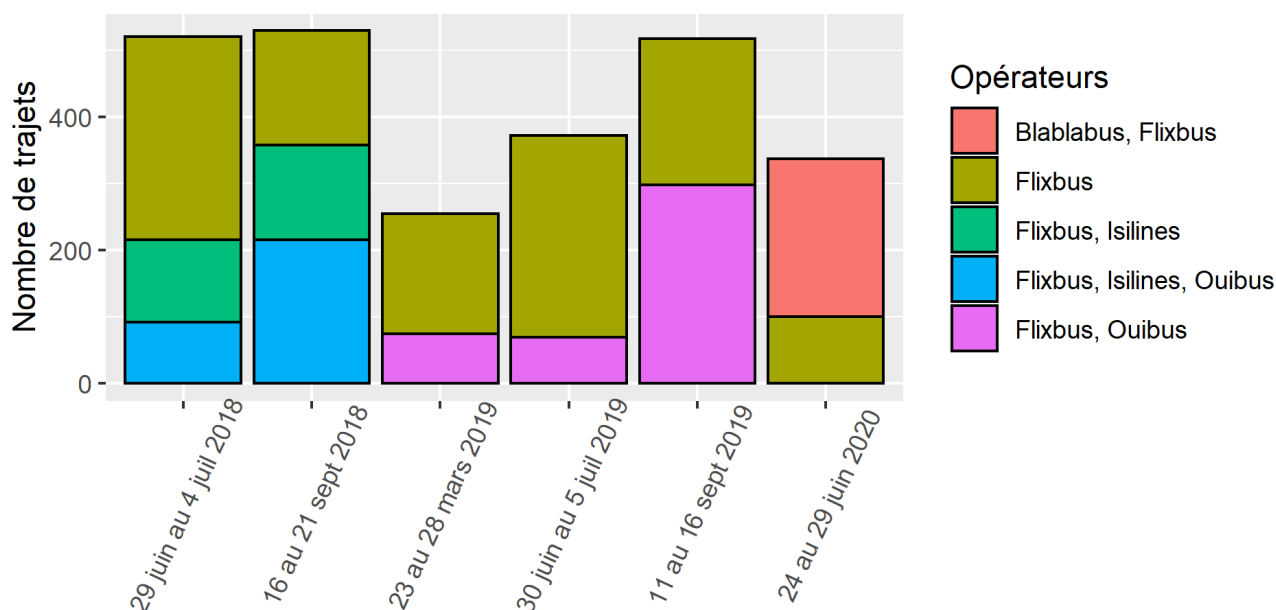


Illustration 18: Nombre de trajets par opérateur et période (Angers)

Ce graphique permet d'observer une légère baisse du nombre de trajets par rapport à une période comparable de l'année précédente. Par contre, on note une forte augmentation de la présence de Blablabus par rapport à Ouibus. En effet, les trajets proposés par les deux opérateurs étaient minoritaires en 2019 et sont largement majoritaires en 2020.

On observe également que la diminution de l'offre observée entre fin juin 2018 et fin juin 2019 se confirme pour 2020.

Les dix principales liaisons au départ d'Angers sont les suivantes :

| Ville départ | Ville arrivée | Nombre de trajets ⁹ |
|--------------|---------------------|--------------------------------|
| Angers | Paris | 121 |
| Angers | Nantes | 64 |
| Angers | Le Mans | 52 |
| Angers | La Roche sur Yon | 16 |
| Angers | Les Sables d'Olonne | 8 |
| Angers | Grenoble | 7 |
| Angers | Lyon | 7 |
| Angers | Tours | 6 |
| Angers | Brest | 5 |
| Angers | Lorient | 5 |

Le tableau ci-dessus montre la très forte concentration de l'offre sur Angers. En effet, en dehors de l'axe Nantes – Angers – Le Mans – Paris, les liaisons ne comptent pas plus de 16 trajets par semaine soit environ deux allers-retours par jour.

Les évolutions les plus importantes sont les suivantes :

| Ville départ | Ville arrivée | Nombre de trajets | Évolution par rapport à la période précédente | Évolution par rapport à l'année précédente |
|--------------|---------------|-------------------|---|--|
| Angers | Tours | 6 | -14 | -18 |
| Angers | Grenoble | 7 | -13 | -17 |
| Angers | Lyon | 7 | -13 | -17 |
| Angers | La Rochelle | 1 | -11 | -9 |
| Angers | Rochefort | 1 | -11 | -11 |
| Angers | Paris | 121 | -9 | 37 |
| Angers | Auray | 4 | -8 | NA |
| Angers | Brest | 5 | -7 | -7 |
| Angers | Lorient | 5 | -7 | -7 |
| Angers | Quimper | 5 | -7 | -7 |

Le tableau ci-dessus montre que les évolutions de l'offre à Angers sont moins importantes qu'à Nantes. On note notamment que, par rapport à l'année précédente, la liaison vers Paris a été renforcée. La liaison vers Auray a par ailleurs été créée par rapport à 2019. Par contre en proportion, certaines liaisons ont fortement diminué. Celles vers La Rochelle et Rochefort ont ainsi perdu plus de 90 % de leur fréquence.

⁹ Note: le nombre de trajet est compté aller + retour pour les destinations hors de la région. Par contre, pour éviter les doubles comptes, les trajets internes à la région sont uniquement ceux au départ de Nantes.

À Angers, les arrivées et départs sont légèrement moins concentrés qu'à Nantes. On note également que Flixbus répartit beaucoup plus ses arrivées et départs dans la journée et Blablabus les regroupe un peu plus.

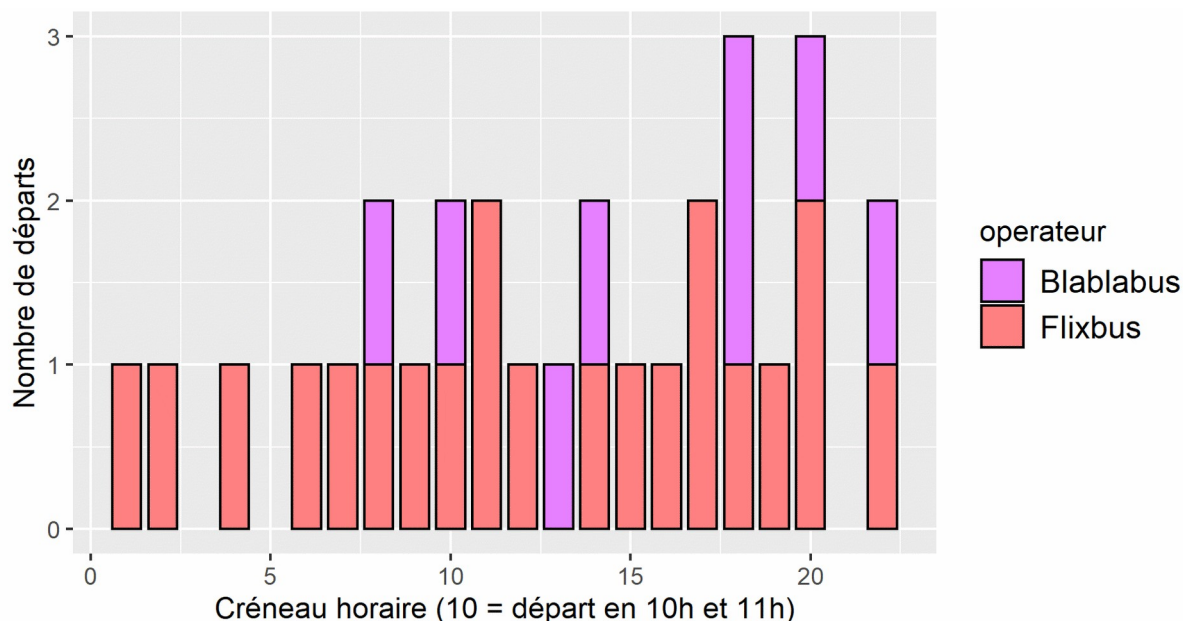


Illustration 19: Nombre de départs par créneau horaire et par opérateur (Angers)

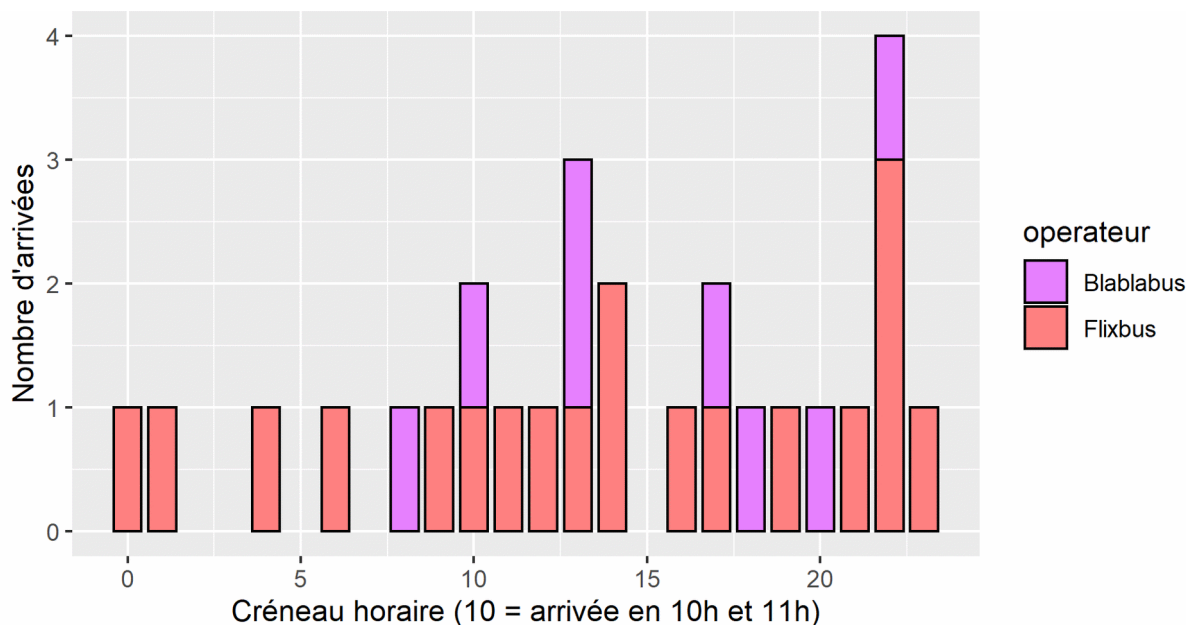
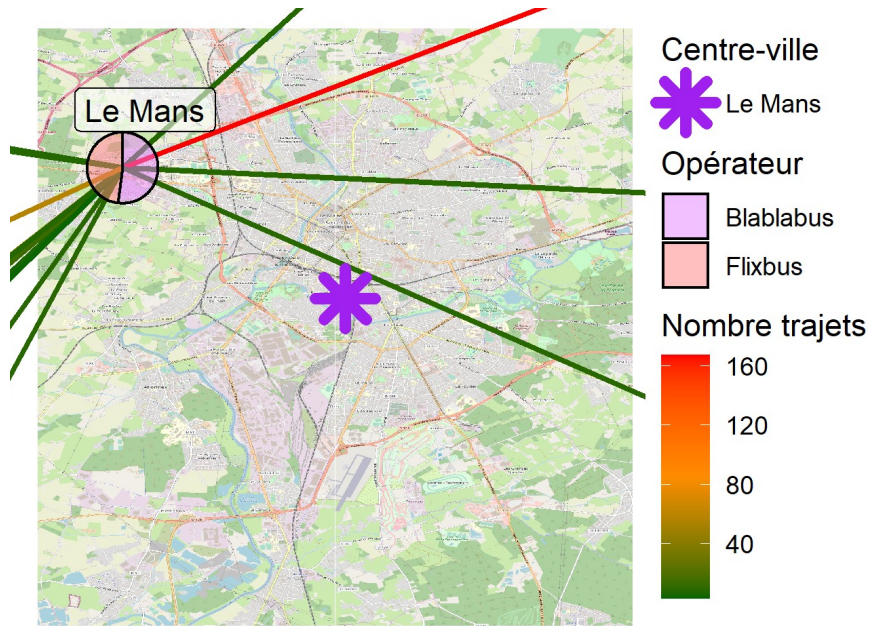


Illustration 20: Nombre d'arrivées par créneau horaire et par opérateur (Angers)

Comme à Nantes, on peut noter que Blablabus n'a ni départ ni arrivée en début de matinée, contrairement à Flixbus dont plusieurs trajets se déroulent entre minuit et 5 h du matin.

3.2.3 . Le Mans



© OpenStreetMap contributors

Illustration 21: Répartition des trajets par arrêt au Mans

Sur la carte ci-dessus, on remarque qu'à l'inverse de Nantes et Angers, l'arrêt desservi par les opérateurs de SLO est assez excentré. L'arrêt se situe à proximité du campus universitaire et est desservi par le tramway. Le trajet vers le centre-ville paraît aisé en transports en commun, mais cela peut diminuer l'attractivité des liaisons.

Comme à Angers, les deux opérateurs opèrent sensiblement le même nombre de trajets, environ 200 chacun.

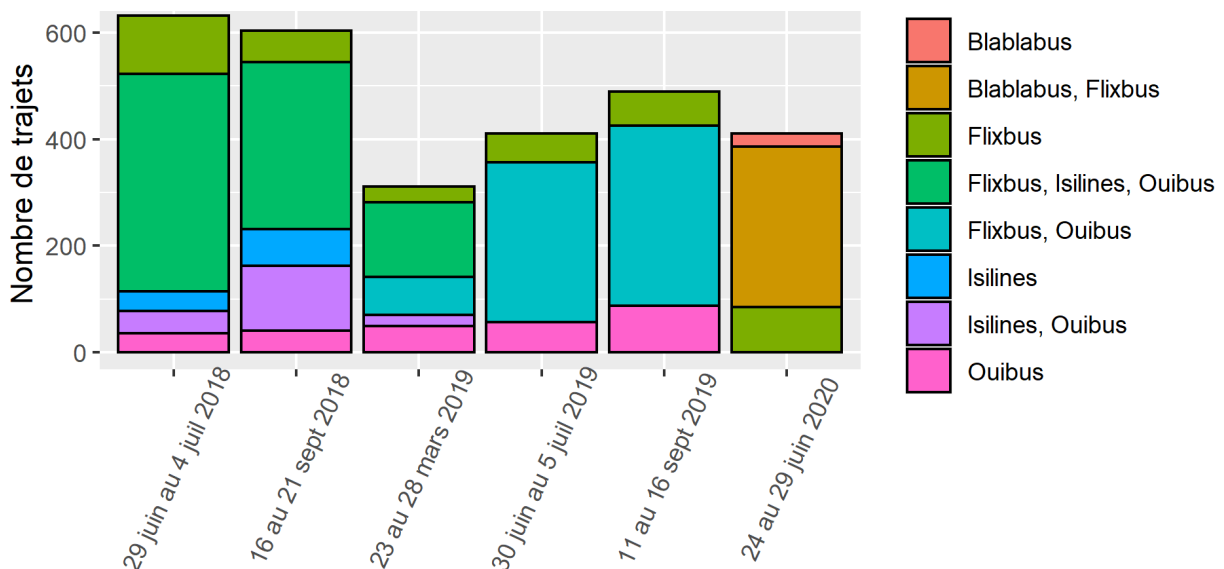


Illustration 22: Nombre de trajets par opérateur et période (Le Mans)

Il apparaît sur le graphique ci-dessus que le nombre de trajets est globalement stable entre juin 2019 et juin 2020. Par rapport à l'année précédente. Il y a légèrement moins de trajets effectués par Blablabus seul que par Ouibus seul et un peu plus opérés par Flixbus seul.

Les dix principales liaisons opérées depuis ou vers Le Mans sont les suivantes :

| Ville départ | Ville arrivée | Nombre de trajets ¹⁰ |
|--------------|------------------|---------------------------------|
| Le Mans | Paris | 167 |
| Le Mans | Nantes | 58 |
| Le Mans | Angers | 52 |
| Le Mans | La Roche-sur-Yon | 14 |
| Le Mans | La Rochelle | 9 |
| Le Mans | Rochefort | 9 |
| Le Mans | Guingamp | 8 |
| Le Mans | Lille | 8 |
| Le Mans | Morlaix | 8 |
| Le Mans | Saint-Brieuc | 8 |

On observe au Mans une situation assez similaire à celle d'Angers avec une desserte très concentrée sur l'axe Nantes – Angers – Le Mans – Paris. La desserte vers Paris est un peu plus élevée que pour Angers, du fait notamment de la présence des liaisons vers la Bretagne.

Les évolutions les plus importantes sont les suivantes :

| Ville départ | Ville arrivée | Nombre de trajets | Évolution par rapport à la période précédente | Évolution par rapport à l'année précédente |
|--------------|------------------------------------|-------------------|---|--|
| Le Mans | Paris | 167 | -13 | -6 |
| Le Mans | Guingamp | 8 | -4 | -5 |
| Le Mans | Morlaix | 8 | -4 | -5 |
| Le Mans | Saint-Brieuc | 8 | -4 | -5 |
| Le Mans | Rochefort | 9 | -3 | -3 |
| Le Mans | La Rochelle | 9 | -1 | -3 |
| Le Mans | Lille | 8 | 0 | 2 |
| Le Mans | Aéroport Paris – Charles de Gaulle | 24 | NA | NA |
| Le Mans | Aéroport Paris - Orly | 14 | NA | NA |

Par rapport à Nantes, on observe que la desserte du Mans est bien plus stable, notamment en comparaison de l'année précédente. Ainsi, l'évolution la plus importante se limite à une baisse de six allers-retours sur la semaine. On note que seules sept liaisons existantes ont été modifiées. On observe également la création de deux trajets vers les aéroports de Paris Charles de Gaulle et Paris Orly.

¹⁰ Note: le nombre de trajet est compté aller + retour pour les destinations hors de la région. Par contre, pour éviter les doubles comptes, les trajets internes à la région sont uniquement ceux au départ de Nantes.

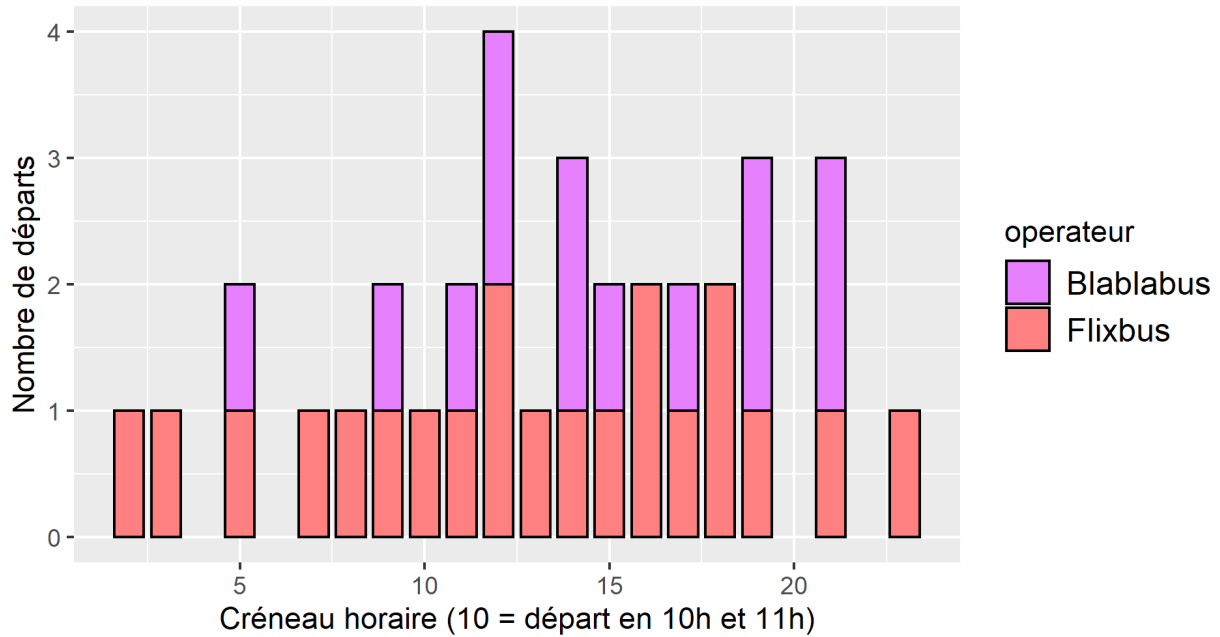


Illustration 23: Nombre de départs par créneau horaire et par opérateur (Le Mans)

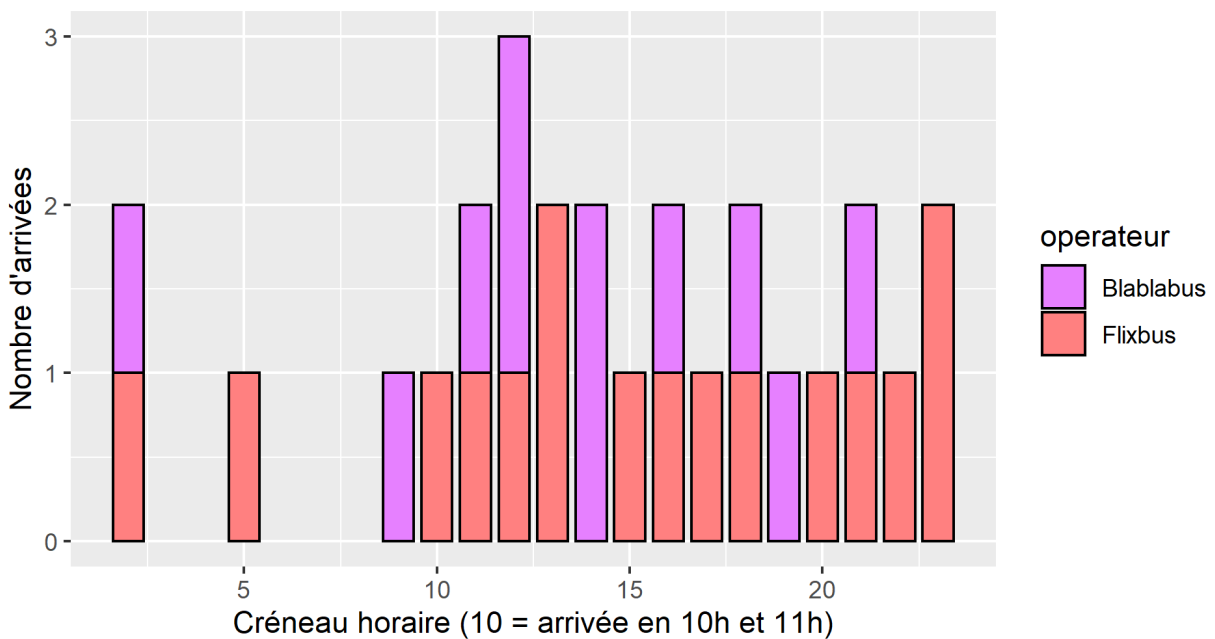
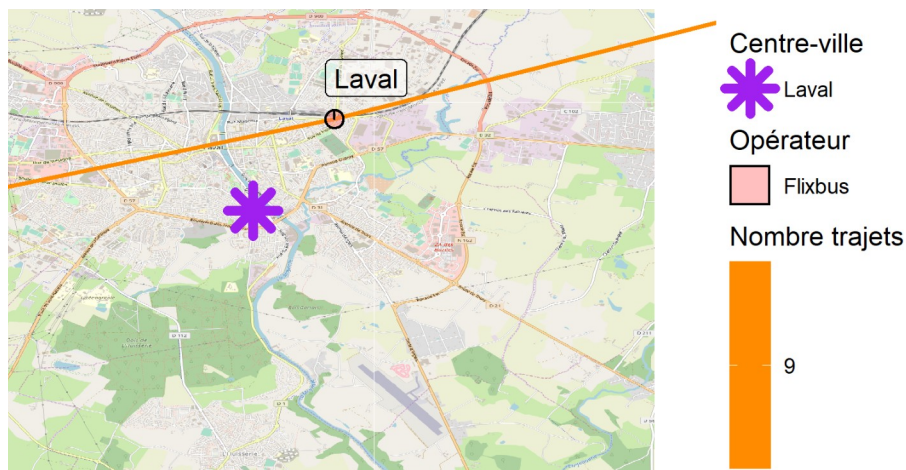


Illustration 24: Nombre d'arrivées par créneau horaire et par opérateur (Le Mans)

Les pics de départs et d'arrivées au Mans sont globalement au même niveau qu'à Nantes et Angers. En revanche, ils ne se déroulent pas au même moment de la journée. Alors qu'à Nantes et Angers, les pics se déroulent dans l'après-midi, au Mans, ils ont lieu en milieu de journée.

3.2.4 . Laval



© OpenStreetMap contributors

Illustration 25: Répartition des trajets par arrêt à Laval

Laval apparaît clairement comme la ville ayant connu la plus importante baisse de sa desserte. Cela s'explique par l'arrêt total des liaisons opérées par Ouibus lors du rachat par Blablabus. Or, Ouibus représentait environ les deux tiers des trajets effectués à Laval. On peut également observer que seules deux destinations sont proposées, Paris et Vannes.

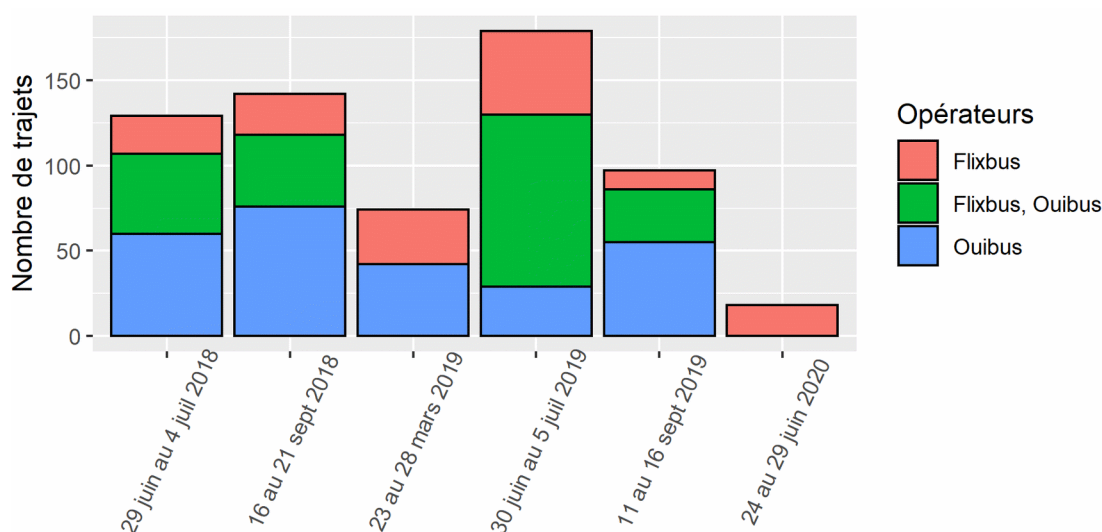


Illustration 26: Nombre de trajets par opérateur et période (Laval)

Le graphique ci-dessus confirme la forte baisse de l'offre au départ et à l'arrivée de Laval. En effet, entre juin 2019 et juin 2020, le nombre de trajets proposés est passé d'environ 175 à 18. Cette baisse s'explique à la fois par l'arrêt des dessertes opérées par Ouibus, mais aussi par une baisse conséquente de celles opérées par Flixbus (auparavant représentées par les parties rouge et verte du graphique).

Les liaisons principales au départ et à l'arrivée de Laval sont les suivantes :

| Ville départ | Ville arrivée | Nombre de trajets ¹¹ |
|--------------|---------------|---------------------------------|
| Laval | Paris | 9 |
| Laval | Vannes | 9 |

11 Note: le nombre de trajet est compté aller + retour pour les destinations hors de la région. Par contre, pour éviter les doubles comptes, les trajets internes à la région sont uniquement ceux au départ de Nantes.

Il y a donc à la fois très peu de destinations proposées, mais en plus, le nombre de trajets est limité. Les principales évolutions de liaisons sont les suivantes :

| Ville départ | Ville arrivée | Nombre de trajets | Évolution par rapport à la période précédente | Évolution par rapport à l'année précédente |
|--------------|---------------|-------------------|---|--|
| Laval | Paris | 9 | -22 | -18 |
| Laval | Vannes | 9 | -2 | -3 |

En termes d'évolution, les fréquences des deux liaisons restantes ont diminué, fortement pour la liaison vers Paris, légèrement pour celle vers Vannes. Il est probable qu'une partie de la baisse de la liaison vers Paris s'explique par le fait que certaines liaisons vers la Bretagne ont été supprimées, ou du moins, qu'elles ne desservent plus Laval.

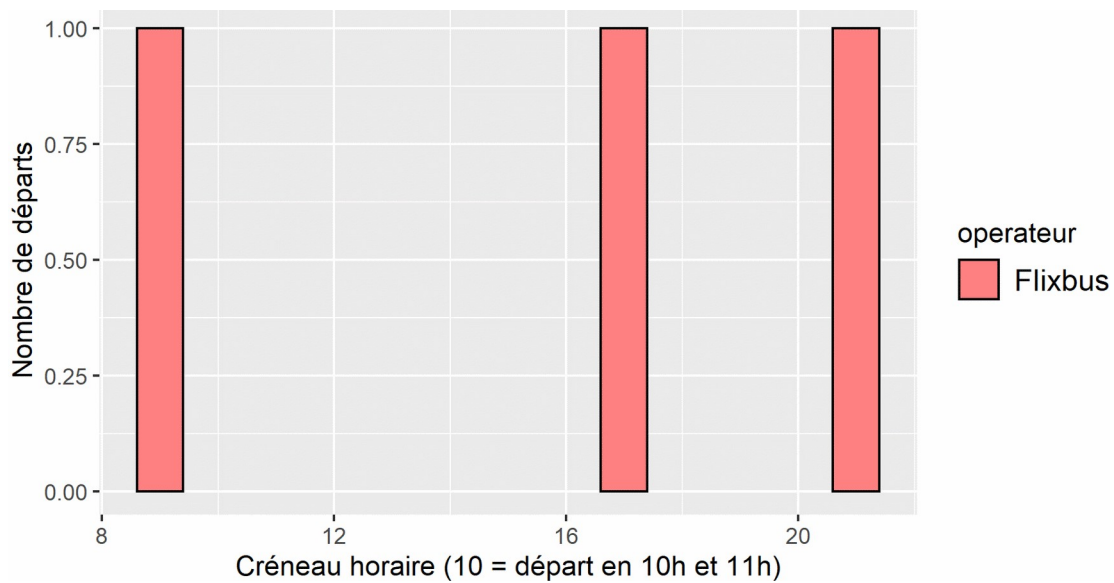


Illustration 27: Nombre de départs par créneau horaire et par opérateur (Laval)

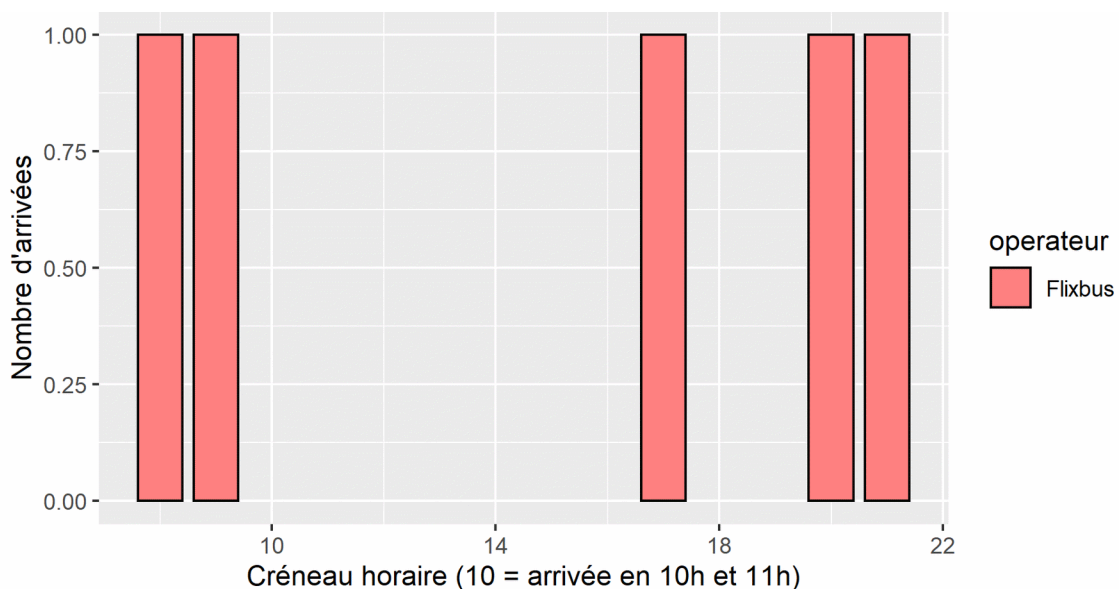
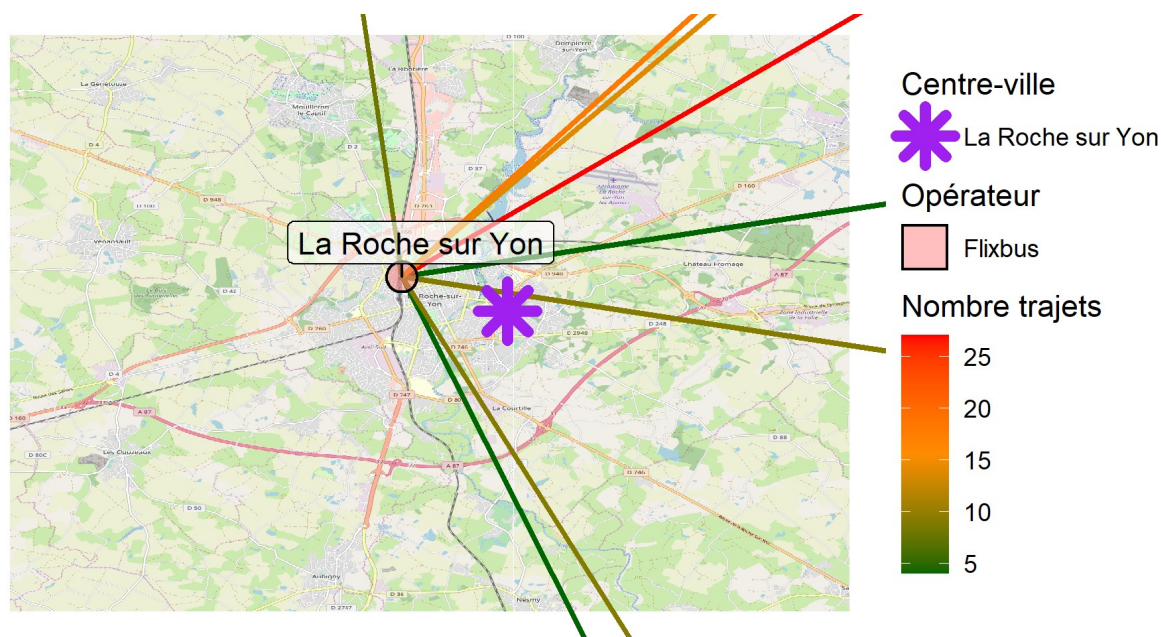


Illustration 28: Nombre d'arrivées par créneau horaire et par opérateur (Laval)

Assez logiquement, du fait du niveau de desserte de Laval, aucun pic n'est observé pour les départs et les arrivées. On peut remarquer qu'aucun service n'est proposé durant la nuit.

3.2.5 . La Roche-sur-Yon



© OpenStreetMap contributors

Illustration 29: Répartition des trajets par arrêt à La Roche-sur-Yon

La carte ci-dessus permet de mettre en évidence la desserte de La Roche-sur-Yon sur deux axes principaux : Nantes – Rochefort et Paris – La Roche-sur-Yon. Par rapport à l'année 2019, Flixbus a modifié l'arrêt desservi. Les cars de l'opérateur desservent désormais le pôle de la gare SNCF situé à proximité immédiate du centre-ville.

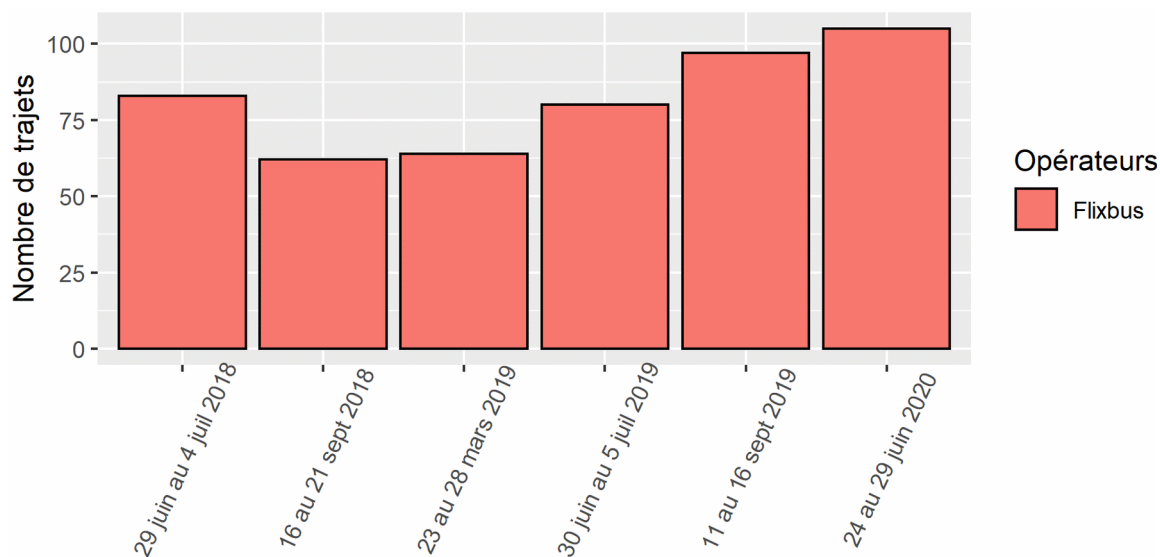


Illustration 30: Nombre de trajets par opérateur et période (La Roche-sur-Yon)

Le graphique ci-dessus montre une nette augmentation de la desserte entre 2019 et 2020¹². La Roche-sur-Yon a donc connu une évolution inverse des autres villes étudiées jusqu'ici.

12 Une consultation du site de Flixbus à l'heure actuelle (mai 2021) montre cependant que la ville n'est plus desservie par Flixbus. Ce changement est assez inattendu au vu de l'évolution montrée par la graphique ci-dessus, cette évolution pourrait traduire un changement de stratégie de Flixbus en France.

Les dix liaisons principales au départ et à l'arrivée de La Roche-sur-Yon sont les suivantes :

| Ville départ | Ville arrivée | Nombre de trajets ¹³ |
|------------------|---------------------------------------|---------------------------------|
| La Roche-sur-Yon | Paris | 27 |
| La Roche-sur-Yon | Angers | 18 |
| La Roche-sur-Yon | Le Mans | 18 |
| La Roche-sur-Yon | Aéroport de Paris – Charles de Gaulle | 10 |
| La Roche-sur-Yon | Nantes | 10 |
| La Roche-sur-Yon | Aéroport de Paris – Orly | 9 |
| La Roche-sur-Yon | Rochefort | 9 |
| La Roche-sur-Yon | La Rochelle | 4 |

Le tableau ci-dessus montre que, sans être concentrée sur un seul axe, l'offre au départ de La Roche-sur-Yon est limitée à quelques destinations. À l'exception de La Rochelle, ces destinations font l'objet d'une offre assez importante.

Les dix principales évolutions de liaisons sont les suivantes :

| Ville départ | Ville arrivée | Nombre de trajets | Évolution par rapport à la période précédente | Évolution par rapport à l'année précédente |
|------------------|----------------------------------|-------------------|---|--|
| La Roche-sur-Yon | Paris | 27 | 12 | -14 |
| La Roche-sur-Yon | Rochefort | 9 | -3 | -3 |
| La Roche-sur-Yon | La Rochelle | 4 | -2 | NA |
| La Roche-sur-Yon | Aéroport Paris-Charles de Gaulle | 10 | NA | NA |
| La Roche-sur-Yon | Aéroport Paris - Orly | 9 | NA | NA |

¹³ Note: le nombre de trajet est compté aller + retour pour les destinations hors de la région. Par contre, pour éviter les doubles comptes, les trajets internes à la région sont uniquement ceux au départ de Nantes.

La liaison vers Paris a augmenté par rapport à septembre 2019 mais a diminué par rapport à juin 2019, deux autres liaisons ont légèrement diminué. On remarque également l'apparition de liaisons vers les aéroports parisiens.

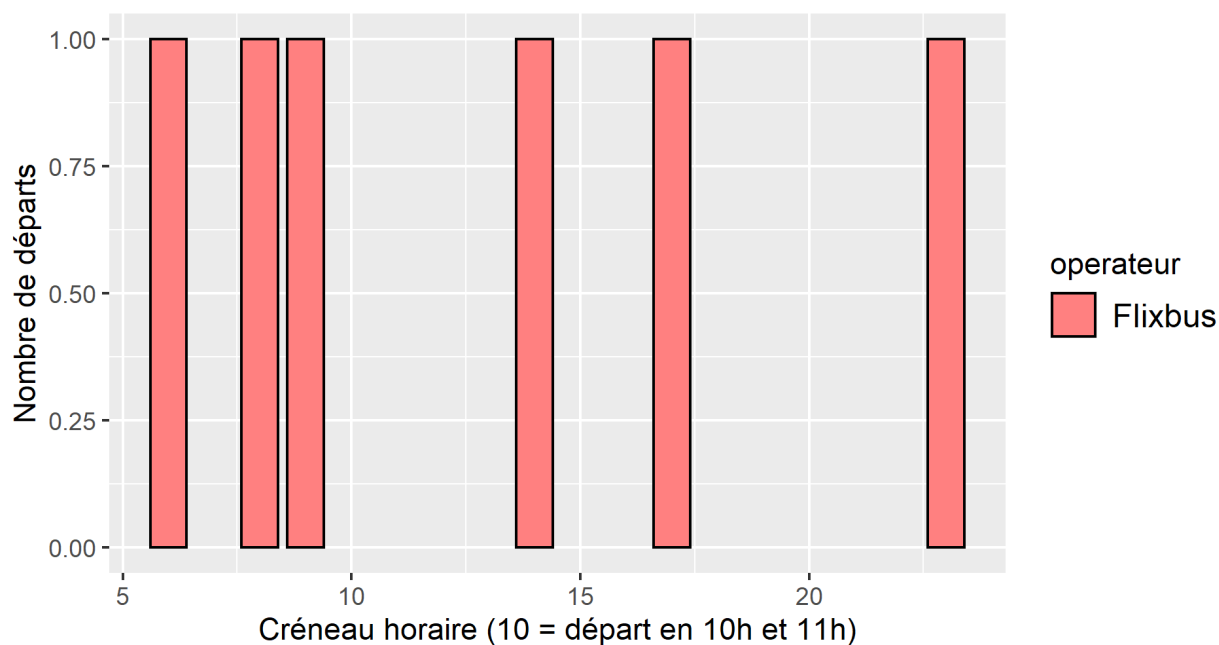


Illustration 31: Nombre de départs par créneau horaire et par opérateur (La Roche-sur-Yon)

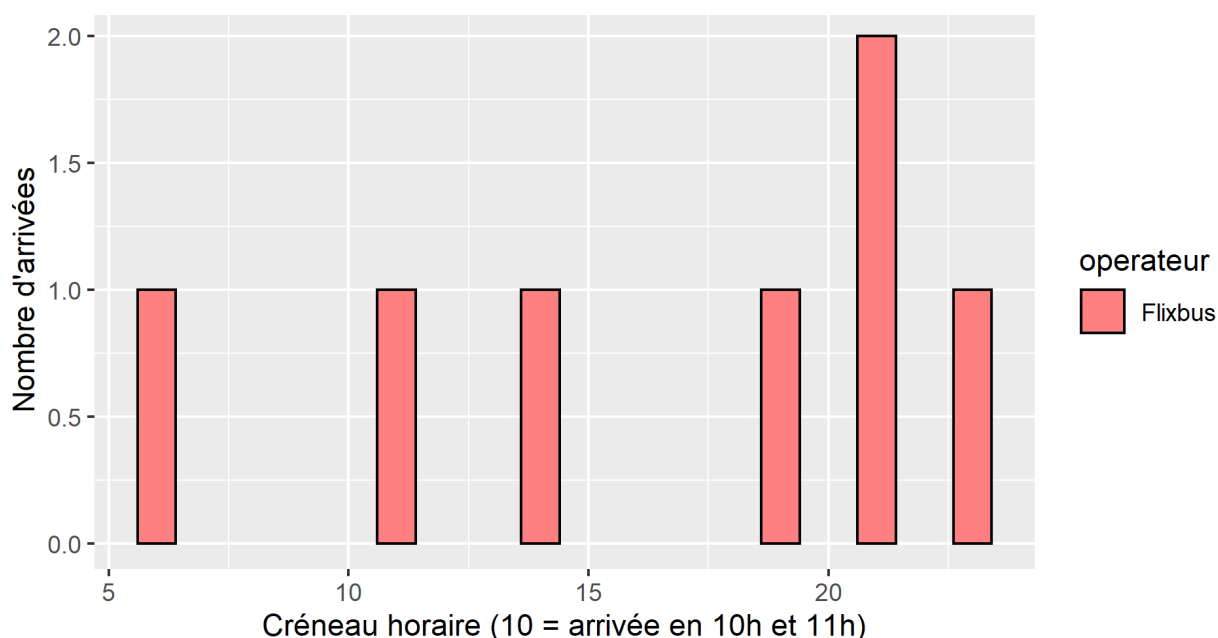
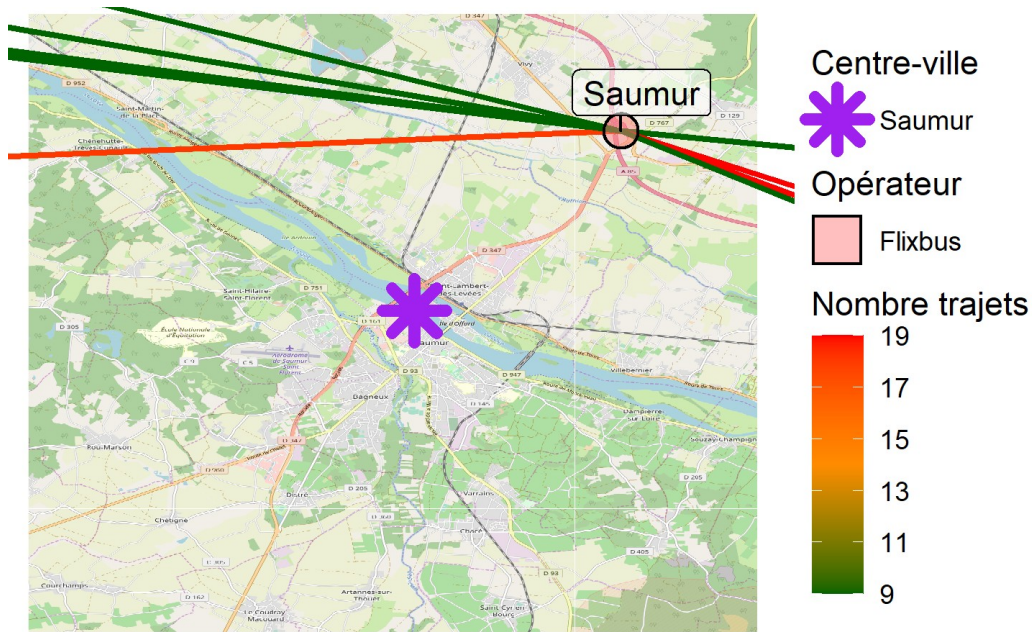


Illustration 32: Nombre d'arrivées par créneau horaire et par opérateur (La Roche-sur-Yon)

Assez logiquement, il y a peu de pic de départs ou d'arrivées durant la journée. En comparaison à Laval, les départs et arrivées sont plus étalés dans la journée.

3.2.6 . Saumur



© OpenStreetMap contributors

Illustration 33: Répartition des trajets par arrêt à Saumur

La carte ci-dessus montre que le site desservi par Flixbus est excentré par rapport au centre-ville, situé au niveau de la sortie de l'A85. On remarque que la ville bénéficie principalement d'arrêts sur les liaisons entre Nantes et Lyon.

Il est intéressant de noter qu'il n'existe pas d'offre de transports collectifs entre l'arrêt desservi par Flixbus et le centre-ville (situé à environ 1h30 à pied). L'arrêt de transports collectifs le plus proche est celui de l'Ecoparc situé à environ une heure de marche du péage où s'arrêtent les cars.

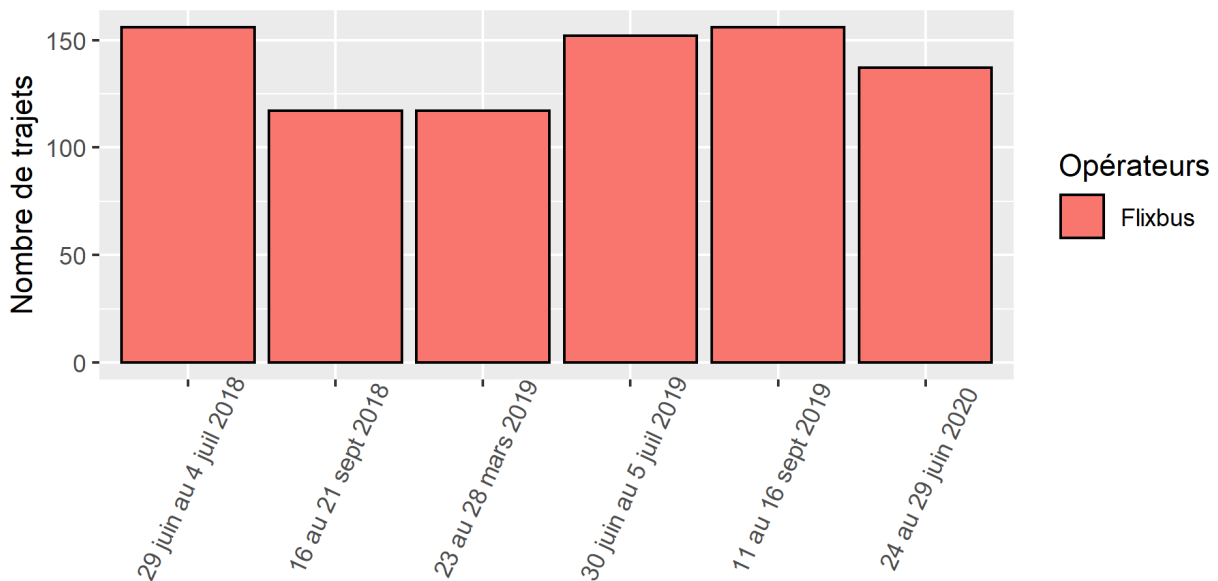


Illustration 34: Nombre de trajets par opérateur et période (Saumur)

À Saumur, l'offre est en légère baisse par rapport à l'année précédente mais reste supérieure à septembre 2018 et mars 2019.

Les dix liaisons principales au départ de Saumur sont les suivantes :

| Ville départ | Ville arrivée | Nombre de trajets ¹⁴ |
|--------------|------------------|---------------------------------|
| Saumur | Grenoble | 19 |
| Saumur | Lyon | 19 |
| Saumur | Clermont-Ferrand | 18 |
| Saumur | Nantes | 18 |
| Saumur | Auray | 9 |
| Saumur | Bourges | 9 |
| Saumur | Brest | 9 |
| Saumur | Lorient | 9 |
| Saumur | Quimper | 9 |
| Saumur | Thiers | 9 |

Le tableau ci-dessus montre que l'offre au départ de Saumur est assez éclatée. Beaucoup de destinations sont proposées mais avec des fréquences assez faibles. À partir de la cinquième liaison principale, le nombre de trajets diminue à neuf par semaine, soit à peine plus d'un par jour.

Les principales évolutions de liaisons sont les suivantes :

| Ville départ | Ville arrivée | Nombre de trajets | Évolution par rapport à la période précédente | Évolution par rapport à l'année précédente |
|--------------|------------------|-------------------|---|--|
| Saumur | Auray | 9 | -3 | NA |
| Saumur | Brest | 9 | -3 | -3 |
| Saumur | Lorient | 9 | -3 | -3 |
| Saumur | Quimper | 9 | -3 | -3 |
| Saumur | Vannes | 9 | -3 | -3 |
| Saumur | Grenoble | 19 | -1 | -5 |
| Saumur | Lyon | 19 | -1 | -1 |
| Saumur | Bourges | 9 | 1 | -3 |
| Saumur | Thiers | 9 | 1 | -3 |
| Saumur | Clermont-Ferrand | 18 | NA | NA |

14 Note : le nombre de trajet est compté aller + retour pour les destinations hors de la région. Par contre, pour éviter les doubles comptes, les trajets internes à la région sont uniquement ceux au départ de Nantes.

Le tableau ci-dessus montre une évolution limitée des dessertes à Saumur. La baisse du nombre de trajets offerts par rapport à l'année précédente s'explique par une baisse de la desserte sur l'ensemble des liaisons. On note la création d'une liaison à destination de Clermont-Ferrand.

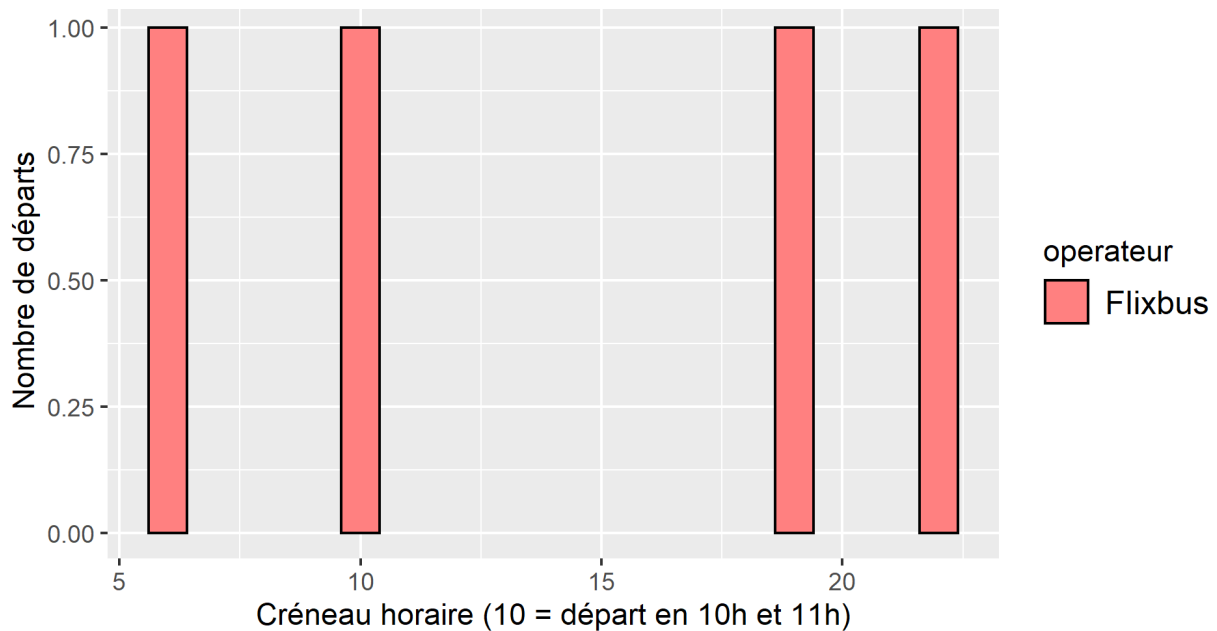


Illustration 35: Nombre de départs par créneau horaire et par opérateur (Saumur)

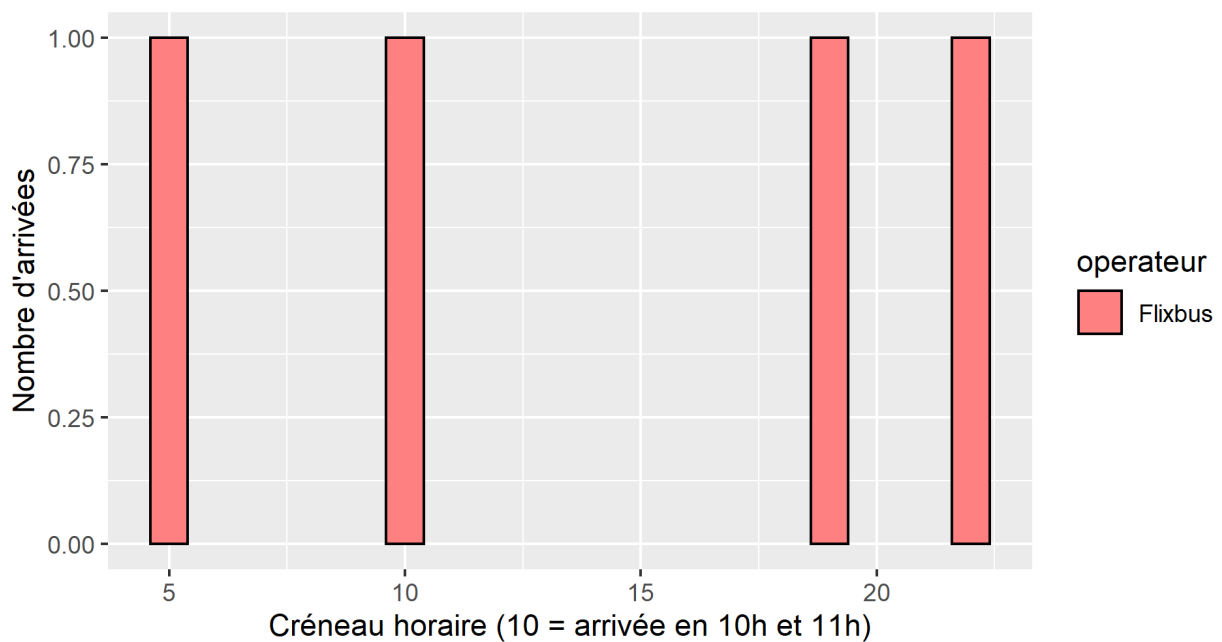
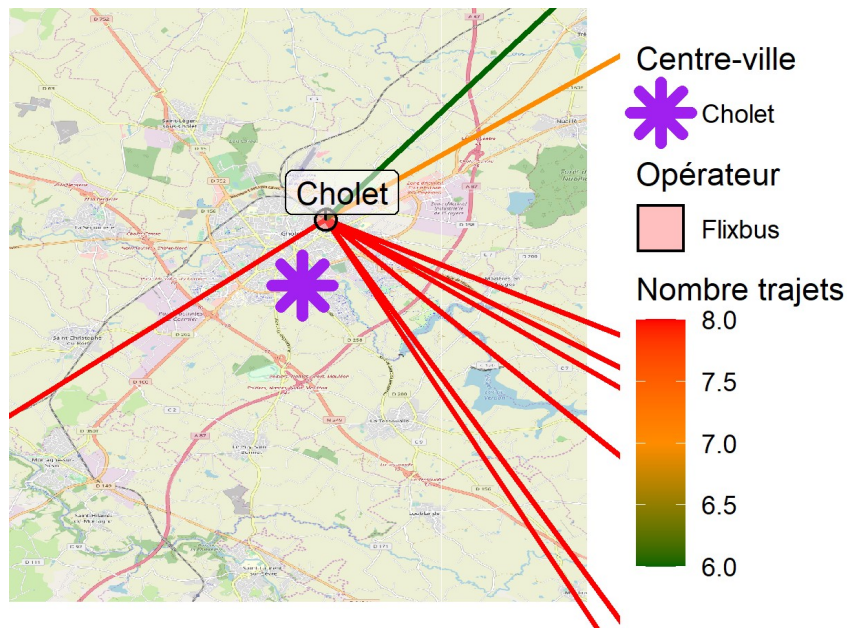


Illustration 36: Nombre d'arrivées par créneau horaire et par opérateur (Saumur)

Étant donné le nombre limité des liaisons à Saumur, on n'observe pas de pics des départs ou d'arrivées. On remarque cependant que malgré le peu de mouvements réalisés, certains sont à des horaires assez décalés (5 h le matin et 22 h). Ceci peut s'expliquer par l'offre sur des destinations plus éloignées (Lyon et Grenoble, Quimper et Brest) qui peuvent être réalisées de nuit.

3.2.7 . Cholet

La carte ci-dessus montre que Flixbus a choisi la gare ferroviaire, proche du centre-ville, comme point d'arrêt. La ville est donc bien desservie de ce point de vue.



© OpenStreetMap contributors

Illustration 37: Répartition des trajets par arrêt à Cholet

Les couleurs des liaisons pourraient faire penser que la desserte est satisfaisante. En fait, la desserte est assez faible mais très homogène entre les destinations proposées. Ainsi, toutes les destinations ont presque le même niveau d'offre, à un niveau assez faible cependant.

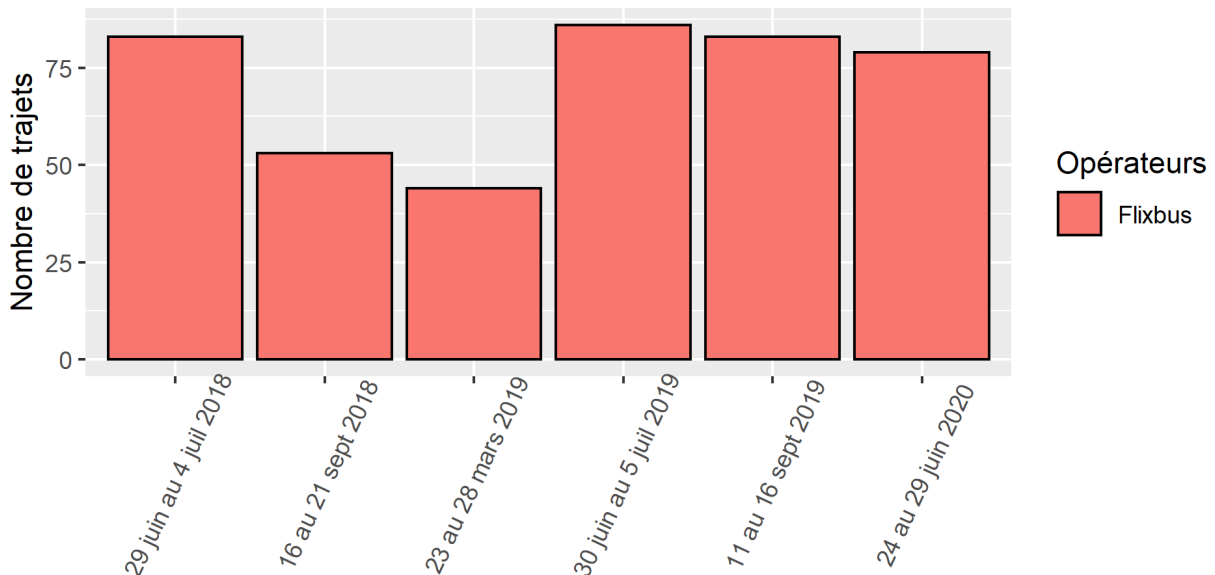


Illustration 38: Nombre de trajets par opérateur et période (Cholet)

Globalement, le niveau d'offre a peu évolué. Par rapport à l'année précédente, il est en très légère baisse.

Les dix principales liaisons au départ de Cholet sont les suivantes :

| Ville départ | Ville arrivée | Nombre de trajets ¹⁵ |
|--------------|---------------------|---------------------------------|
| Cholet | Bellac | 8 |
| Cholet | Brive-la-Gaillarde | 8 |
| Cholet | Le Mans | 8 |
| Cholet | Les Sables-d'Olonne | 8 |
| Cholet | Limoges | 8 |
| Cholet | Lussac-les-Châteaux | 8 |
| Cholet | Montauban | 8 |
| Cholet | Poitiers | 8 |
| Cholet | Toulouse | 8 |
| Cholet | Paris | 7 |

Le tableau ci-dessus confirme l'interprétation de la carte, c'est-à-dire que les différentes destinations sont desservies de façon très uniforme.

Les dix principales évolutions de liaisons au départ de Cholet sont les suivantes :

| Ville départ | Ville arrivée | Nombre de trajets | Évolution par rapport à la période précédente | Évolution par rapport à l'année précédente |
|--------------|---------------------|-------------------|---|--|
| Cholet | Bellac | 8 | 0 | -2 |
| Cholet | Brive-la-Gaillarde | 8 | 0 | -4 |
| Cholet | Limoges | 8 | 0 | -4 |
| Cholet | Montauban | 8 | 0 | -4 |
| Cholet | Poitiers | 8 | 0 | -4 |
| Cholet | Toulouse | 8 | 0 | -4 |
| Cholet | Paris | 7 | 0 | 2 |
| Cholet | Lussac-les-Châteaux | 8 | NA | NA |

Par rapport à la période précédente, mise à part la création de la liaison vers Lussac-les-Châteaux, aucune modification n'a été observée. Quelques petites modifications apparaissent néanmoins par rapport à l'année précédente.

¹⁵ Note: le nombre de trajet est compté aller + retour pour les destinations hors de la région. Par contre, pour éviter les doubles comptes, les trajets internes à la région sont uniquement ceux au départ de Nantes.

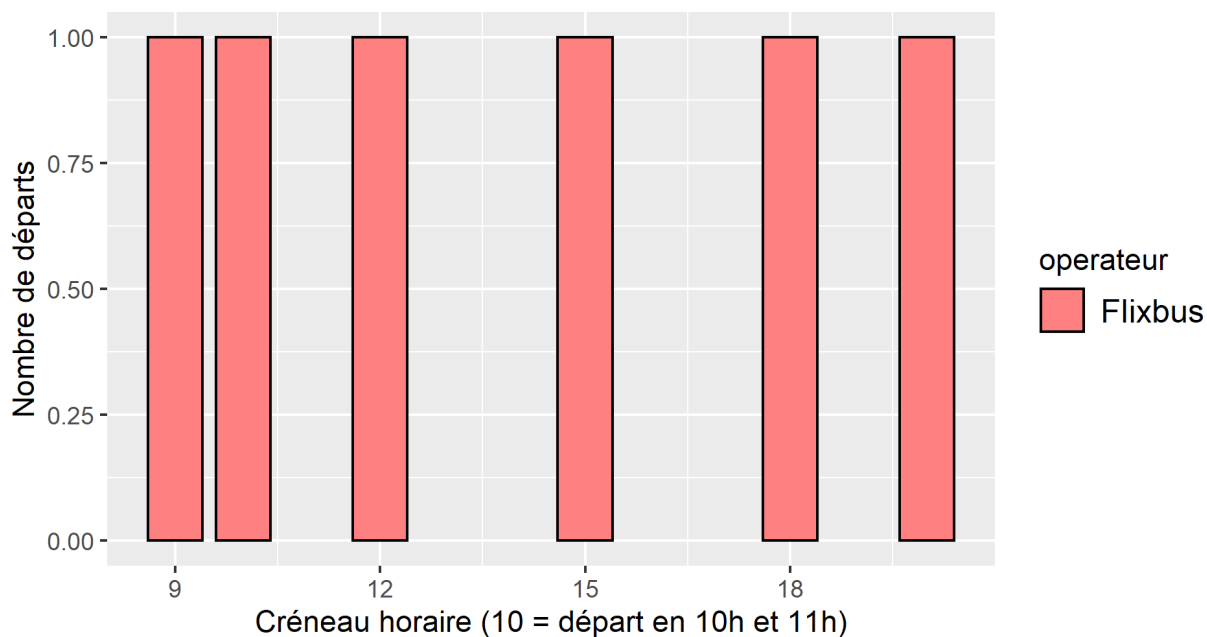


Illustration 39: Nombre de départs par créneau horaire et par opérateur (Cholet)



Illustration 40: Nombre d'arrivées par créneau horaire et par opérateur (Cholet)

Par rapport à la desserte de Saumur, on peut noter une plus grande concentration des départs et arrivées qui sont plus resserrés autour du milieu de la journée et plus rapprochés les uns des autres, sans dépasser une arrivée et un départ par heure.

3.2.8 . Les Sables d'Olonne

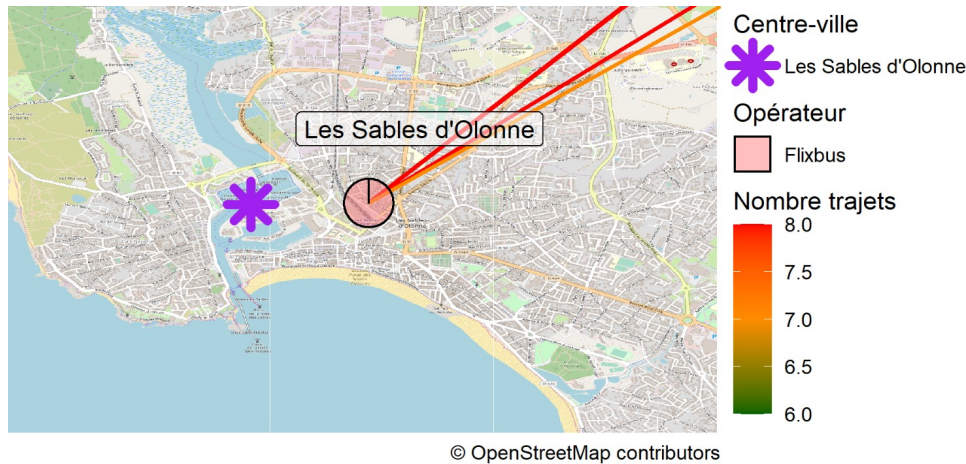


Illustration 41: Répartition des trajets par arrêt aux Sables d'Olonne

Comme pour Cholet, l'arrêt desservi est situé à la gare SNCF à proximité du centre-ville. On peut noter que seules quelques destinations sont proposées avec un niveau de desserte équivalent.

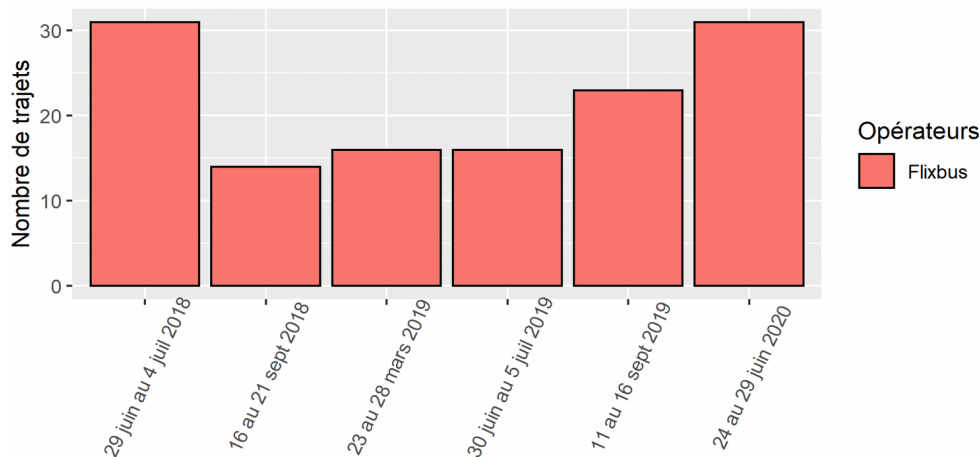


Illustration 42: Nombre de trajets par opérateur et période (Les Sables d'Olonne)

L'offre a fortement augmenté entre l'été 2019 et l'été 2020 pour retrouver son niveau de l'été 2018. Le nombre de trajets proposés restant cependant limité, à hauteur d'une trentaine de trajets par semaine (ce nombre de trajets pouvant être proposés par moins de cars, certains desservant plusieurs destinations).

Les principales liaisons proposées au départ des Sables d'Olonne sont les suivantes :

| Ville départ | Ville arrivée | Nombre de trajets ¹⁶ |
|---------------------|---------------|---------------------------------|
| Les Sables d'Olonne | Angers | 8 |
| Les Sables d'Olonne | Cholet | 8 |
| Les Sables d'Olonne | Le Mans | 8 |
| Les Sables d'Olonne | Paris | 7 |

Le tableau précédent confirme le peu de destinations proposées et l'homogénéité des dessertes. L'ensemble des trajets proposés sont sur l'axe Les Sables d'Olonne – Paris.

¹⁶ Note : le nombre de trajet est compté aller + retour pour les destinations hors de la région. Par contre, pour éviter les doubles comptes, les trajets internes à la région sont uniquement ceux au départ de Nantes.

Les principales évolutions des liaisons au départ des Sables d'Olonne sont les suivantes :

| Ville départ | Ville arrivée | Nombre de trajets | Évolution par rapport à la période précédente | Évolution par rapport à l'année précédente |
|---------------------|---------------|-------------------|---|--|
| Les Sables d'Olonne | Angers | 8 | 4 | 5 |
| Les Sables d'Olonne | Cholet | 8 | 4 | 5 |
| Les Sables d'Olonne | Le Mans | 8 | 4 | 5 |
| Les Sables d'Olonne | Paris | 7 | 0 | 3 |

L'augmentation du nombre de trajets proposés aux Sables d'Olonne s'explique par une augmentation de l'ensemble des liaisons proposées.

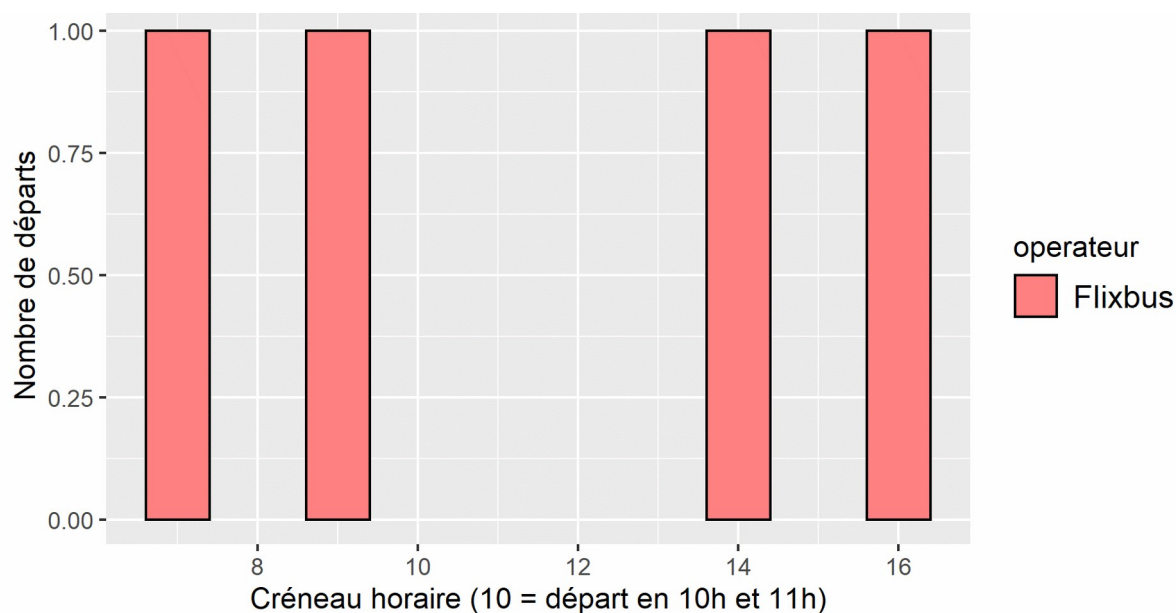


Illustration 43: Nombre de départs par créneau horaire et par opérateur (Les Sables d'Olonne)

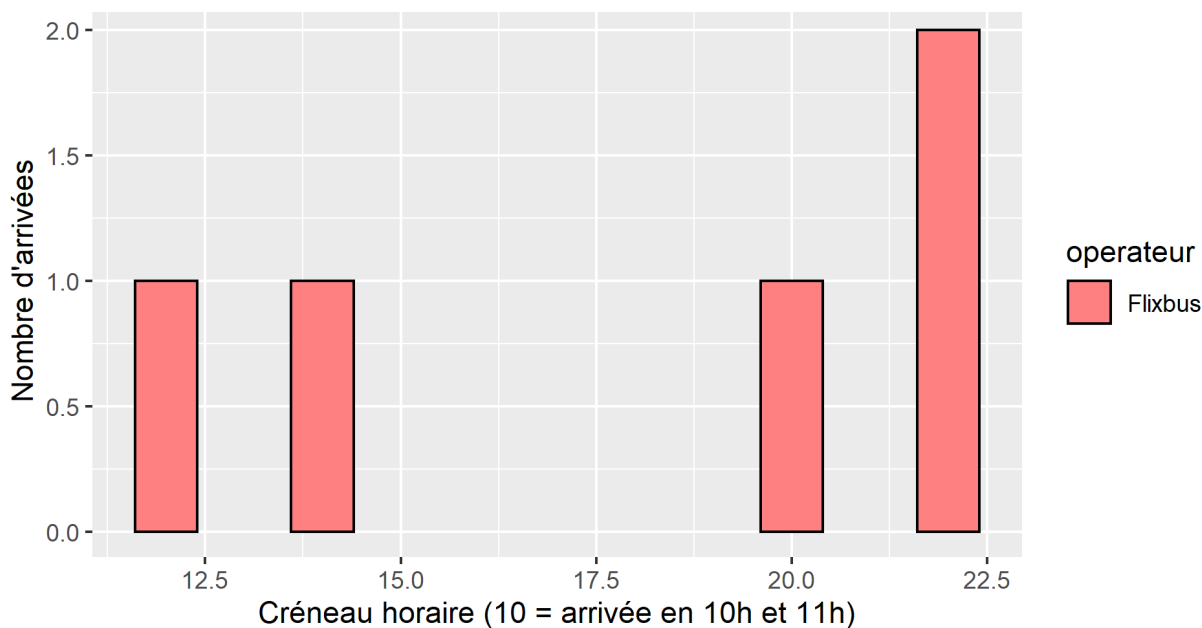
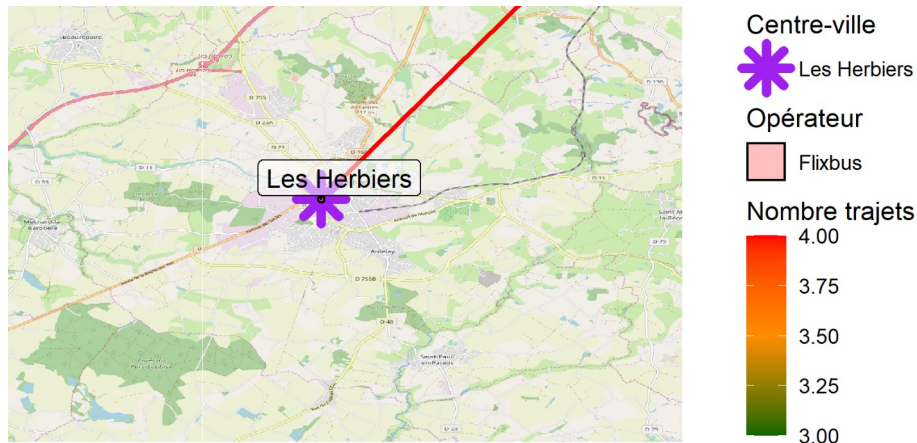


Illustration 44: Nombre d'arrivées par créneau horaire et par opérateur (Les Sables d'Olonne)

Étant donné le peu de trajets proposés par semaine, aucun pic de départ ou d'arrivée n'est observé. On peut par contre noter que les départs et arrivées sont assez regroupés en milieu de journée.

3.2.9 . Les Herbiers



© OpenStreetMap contributors

Illustration 45: Répartition des trajets par arrêt aux Herbiers

L'arrêt desservi est situé au centre des Herbiers. Une seule liaison est proposée avec une desserte limitée à quatre trajets par semaine.

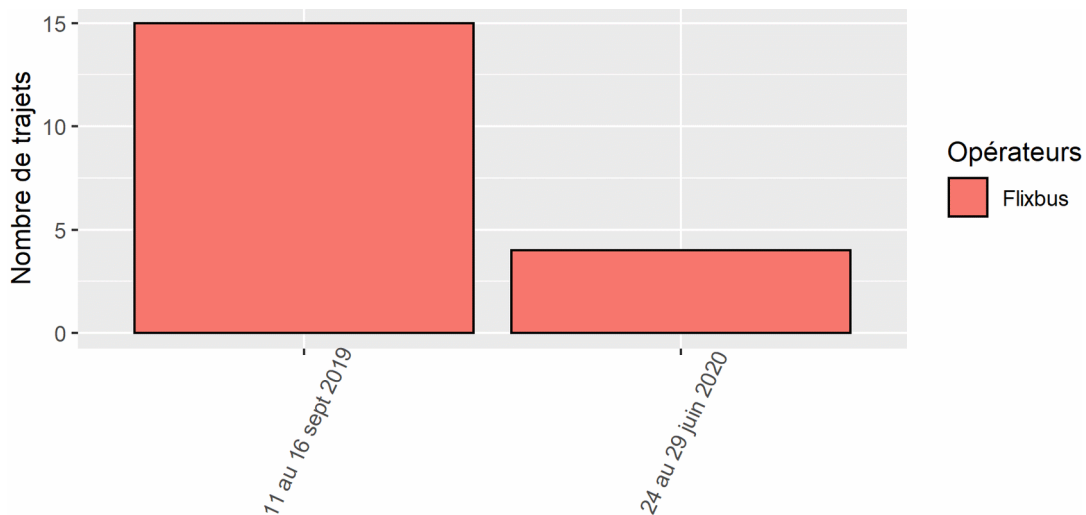


Illustration 46: Nombre de trajets par opérateur et période (Les Herbiers)

La desserte des Herbiers est récente et n'est apparue que sur la période précédente (septembre 2019). Elle a cependant fortement baissé depuis. Par ailleurs, une consultation du site de Flixbus (mai 2021) permet de noter que la desserte n'est plus proposée.

La principale liaison au départ des Herbiers est la suivante :

| Ville départ | Ville arrivée | Nombre de trajets ¹⁷ |
|--------------|---------------|---------------------------------|
| Les Herbiers | Le Mans | 4 |

La principale évolution de liaisons au départ des Herbiers est la suivante :

| Ville départ | Ville arrivée | Nombre de trajets | Évolution par rapport à la période précédente | Évolution par rapport à l'année précédente |
|--------------|---------------|-------------------|---|--|
| Les Herbiers | Le Mans | 4 | -4 | NA |

¹⁷ Note: le nombre de trajet est compté aller + retour pour les destinations hors de la région. Par contre, pour éviter les doubles comptes, les trajets internes à la région sont uniquement ceux au départ de Nantes.

Les deux tableaux précédents confirment la présence d'une seule liaison au départ des Herbiers et la forte diminution de l'offre. La liaison vers Paris a par ailleurs été supprimée, comme indiqué dans la première partie du présent rapport.

3.3 . Analyse de l'évolution des prix en fonction du délai de réservation (Yield management)

Durant la collecte des données de l'année 2020, il a été possible de procéder à une récolte un peu différente. Celle-ci porte sur la période du 10 au 16 juillet 2020 et a été réalisée en trois fois pour récolter les offres de car, covoiturage, train et avion quinze jours, huit jours et trois jours avant la date du trajet recherché¹⁸. Les données ainsi recueillies permettent de mener une analyse sur l'évolution des prix au cours du temps suivant le mode de transport choisi.

L'analyse est cependant assez complexe. En effet, tous les trajets ne sont pas toujours proposés au moment où la recherche est menée. Deux solutions sont alors possibles :

- Ne conserver que les trajets effectivement recueillis sur les trois relevés. L'avantage de cette méthode est de simplifier l'analyse. En effet, dans ce cas, il n'y a que neuf situations possibles. L'inconvénient est de supprimer de nombreuses observations de l'échantillon¹⁹;
- Conserver l'ensemble des trajets collectés. L'avantage est d'augmenter la base de donnée analysée et de garder toutes les situations rencontrées. L'inconvénient est la complexité de l'analyse. En effet, dans ce cas, il n'y a pas moins de 21 situations possibles.

Le choix a été fait de conserver le maximum de données, c'est donc la deuxième solution qui est retenue.

L'échantillon sera analysé pour attribuer à chaque trajet un profil de variation des prix. Ce profil correspondra à l'une des situations listée ci-dessous :

- Augmente entre J – 15 et J – 8 puis augmente entre J – 8 et J – 3 ;
- Augmente entre J – 15 et J – 8 puis diminue entre J – 8 et J – 3 ;
- Augmente entre J – 15 et J – 8 puis stagne entre J – 8 et J – 3 ;
- Diminue entre J – 15 et J – 8 puis augmente entre J – 8 et J – 3 ;
- Diminue entre J – 15 et J – 8 puis diminue entre J – 8 et J – 3 ;
- Diminue entre J – 15 et J – 8 puis stagne entre J – 8 et J – 3 ;
- Stagne entre J – 15 et J – 8 puis augmente entre J – 8 et J – 3 ;
- Stagne entre J – 15 et J – 8 puis diminue entre J – 8 et J – 3 ;
- Stagne de J – 15 à J – 3 ;
- Pas de prix à J – 15 puis augmente entre J – 8 et J – 3 ;
- Pas de prix à J – 15 puis diminue entre J – 8 et J – 3 ;
- Pas de prix à J – 15 puis stagne entre J – 8 et J – 3 ;
- Pas de prix à J – 8 et augmentation entre J – 15 et J – 3 ;

18 Ainsi, par exemple pour un trajet du 10 juillet, celui-ci aura été recherché le 26 juin, le 3 juillet et le 7 juillet

19 Cela revient à ignorer plus de la moitié de l'échantillon récolté (le filtre garde exactement 64 728 trajets sur 175 197 au total dans la base)

- Pas de prix à J – 8 et diminution entre J – 15 et J – 3 ;
- Pas de prix à J – 8 et stagnation entre J – 15 et J – 3 ;
- Pas de prix à J – 3 et augmentation entre J – 15 et J – 8 ;
- Pas de prix à J – 3 et diminution entre J – 15 et J – 8 ;
- Pas de pris à J – 3 et stagnation entre J – 15 et J – 8 ;
- Prix à J – 15 seulement ;
- Prix à J – 8 seulement ;
- Prix à J – 3 seulement.

Le classement des données récoltées suivant ces profils et le mode de transport permet d'obtenir le graphique suivant :

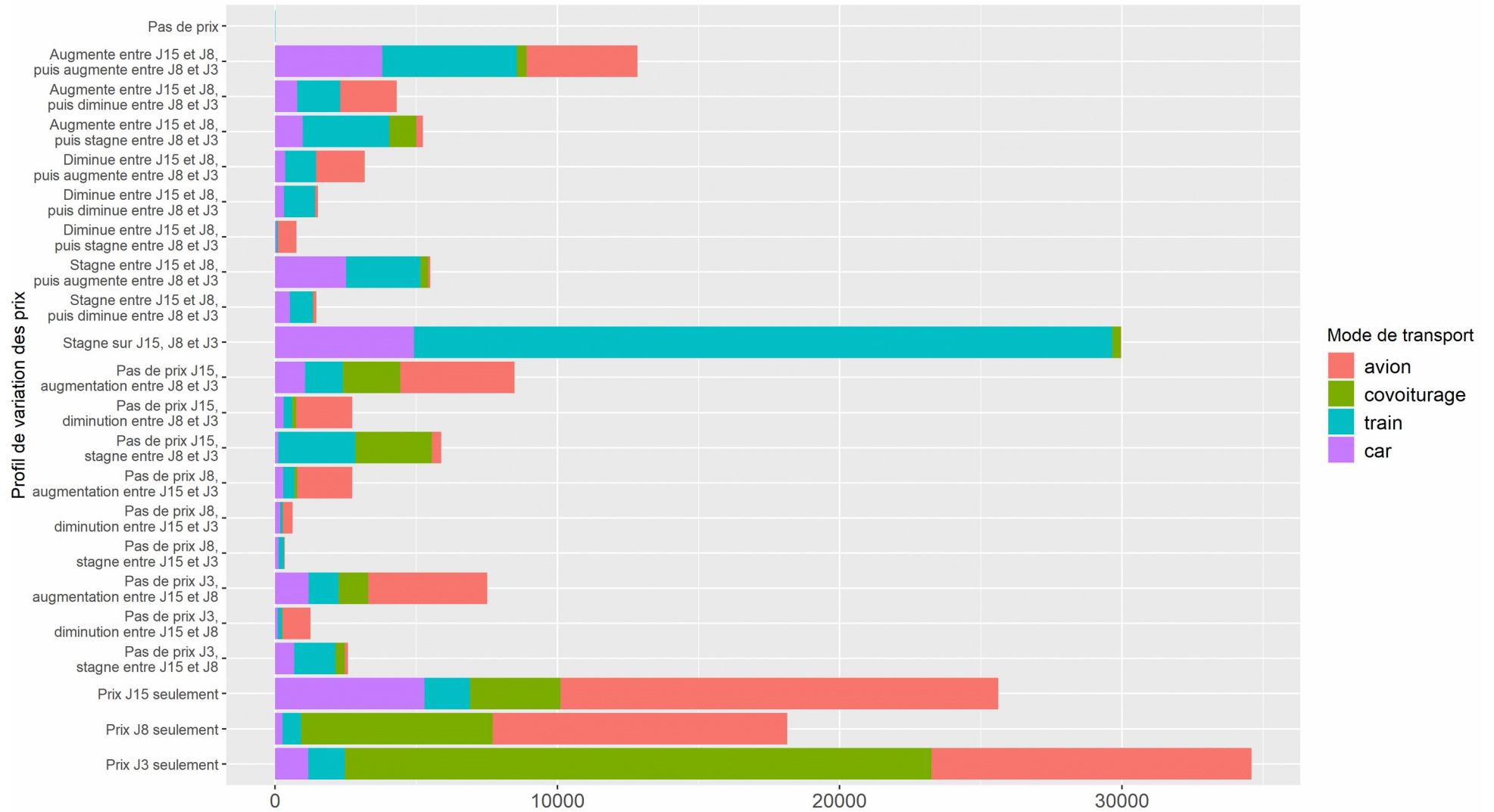


Illustration 47: Classement des données récoltées suivant ces profils et le mode de transport

Les premières interprétations qui peuvent être faites de l'illustration 47 sont les suivantes :

- En considérant l'ensemble des modes de déplacement, les situations les plus courantes sont, dans l'ordre, seulement un prix à J – 3, le même prix à toutes les dates, seulement un prix à J – 15, seulement un prix à J – 8. Viennent ensuite les situations où les prix augmentent (qu'il y ait deux ou trois prix trouvés) ;
- Concernant la comparaison entre les différents modes, on peut observer que le train est le plus représenté pour le profil de stagnation des prix sur les trois dates, ce qui est cohérent avec le fait que, jusqu'à très récemment, et encore pour une majorité des trajets, les prix des TER sont fixes. On observe également que l'avion est surreprésenté dans les situations où il n'y a qu'un seul prix, ceci peut être interprété comme le signe d'une certaine instabilité de l'offre de transport aérien. Concernant le covoiturage, on observe qu'il y a beaucoup de trajets apparus à J-3, ce qui pourrait illustrer une anticipation moins importante de l'inscription des trajets par les conducteurs souhaitant proposer des places.
- Les profils d'évolution des prix des liaisons par car les plus observées sont, dans l'ordre, la présence d'un prix uniquement à J – 15, le même prix aux différentes dates et l'augmentation sur les deux périodes. Le premier profil est difficile à interpréter. Il peut en effet tout autant être le signe d'un remplissage très rapide de certaines liaisons qui sont complètes dès J – 8, mais pourrait aussi être le signe d'un remplissage trop faible qui conduit l'opérateur à annuler certains trajets. Le deuxième profil montre que, même si les prix fluctuent, certaines liaisons ont des prix stables. Il est intéressant de noter que l'avion ne propose aucune liaison à prix stable et le covoiturage très peu. On peut cependant supposer que, si pour l'avion, les opérateurs changent les prix de façon très répandue, pour le covoiturage, c'est plutôt lié au peu de places proposées qui conduit à retrouver peu de trajets sur une aussi longue période. Enfin, le fait que le profil avec deux augmentations soit assez répandu montre un certain succès des liaisons par car, en effet, les opérateurs ne pourraient probablement pas augmenter les prix si les billets ne se vendaient pas.

Un autre aspect intéressant à analyser concerne le lien entre l'évolution entre J – 15 et J – 8 et celle entre J – 8 et J – 3.

Le graphique suivant représente l'évolution relative²⁰ entre J – 8 et J – 3 en fonction de l'évolution relative entre J – 15 et J – 8.

²⁰ L'évolution relative est calculée en divisant la différence de prix par le prix au début de la période.

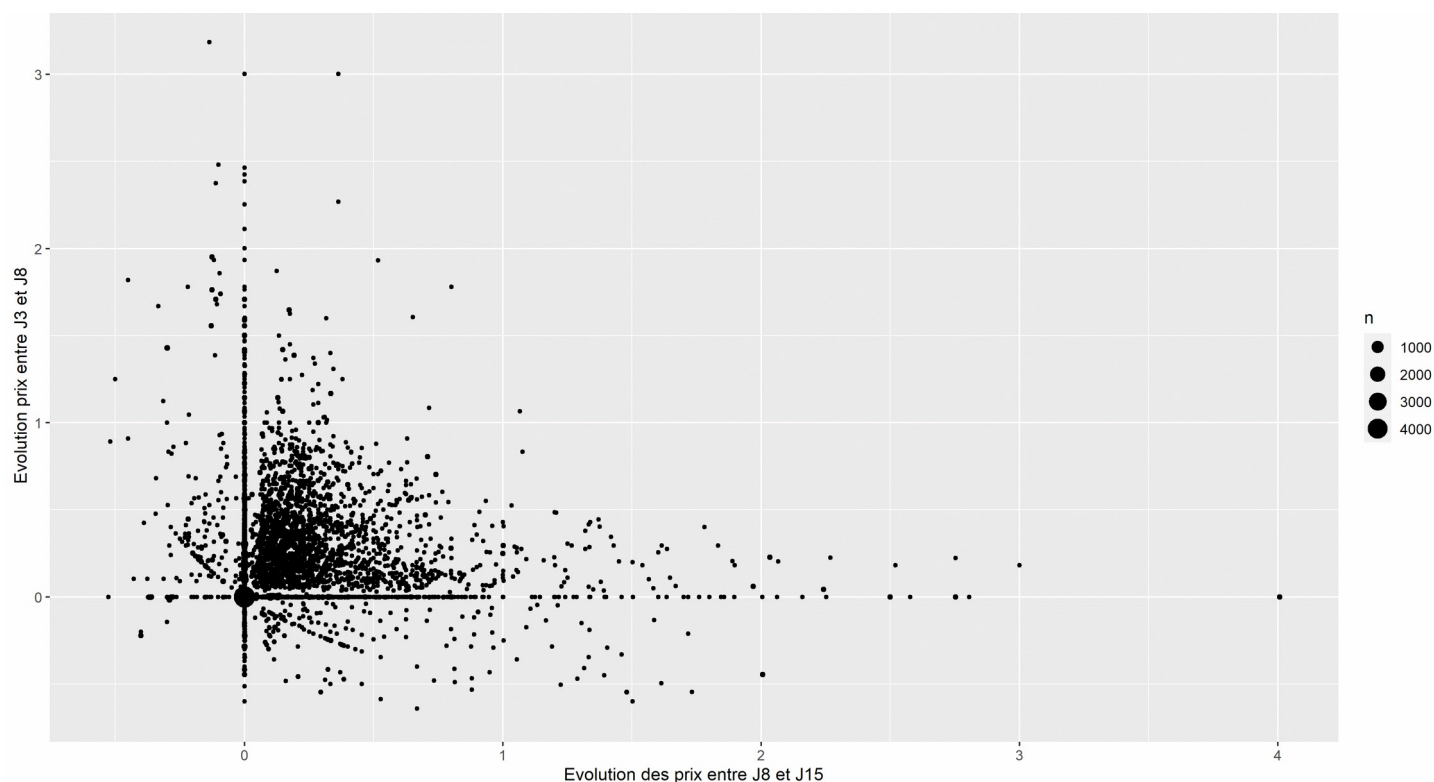


Illustration 48: Evolution des prix entre J-8 et J-3, en fonction de l'évolution entre J-15 et J-8

On peut constater que, globalement, lorsque le prix a augmenté durant la première période, il a tendance à augmenter aussi durant la deuxième. On remarque également un rond particulièrement grand au point représentant les prix fixes. Par contre, il est rare que le prix diminue lors des deux périodes (partie en bas à gauche du graphique). Il apparaît également que la stagnation du prix entre J – 15 et J – 8 influe peu sur l'évolution entre J – 8 et J – 3 et inversement, une stagnation peut être observée sur la deuxième période quelle que soit l'évolution sur la première.

4 . Conclusions de l'analyse de ce relevé

L'année 2020 a été marquée par la crise sanitaire et les mesures fortes de limitations des mobilités qui ont été prises pour lutter contre la propagation du virus. Ces mesures ont largement limité l'activité des opérateurs de cars longue distance. Indépendamment de ce contexte très particulier, le paysage des opérateurs de services librement organisés s'est également fortement recomposé avec le rachat d'Isilines par Flixbus et la vente de Ouibus à Blablacar. À l'image de la situation en Allemagne, le marché s'est ainsi concentré autour de deux opérateurs. La répartition des liaisons entre les deux opérateurs est cependant plus équilibrée pour le moment en France avec environ 30 % des trajets (du moins au départ et à l'arrivée de la région des Pays de la Loire) effectués par Blablabus²¹.

Cette concentration conduit à une concurrence moindre entre les opérateurs nationaux. Ainsi, sur 122 trajets proposés, seuls 18 sont effectués par Flixbus et Blablabus. En comparaison, en 2018, sur 118 trajets proposés, 28 étaient proposés par au moins deux entreprises, en 2019, sur 126 trajets proposés, 22 étaient opérés par au moins deux exploitants. Ce constat peut néanmoins être relativisé par un chiffre issu du rapport de l'ARAFER sur le marché des cars longues distances. Au niveau national, si seuls 18 % des trajets sont en situation de concurrence entre les deux opérateurs nationaux, ils représentent 84 % des passagers transportés. Ainsi, la part des clients pouvant choisir leur opérateur reste très élevée.

La collecte 2020 confirme également la très grande agilité des opérateurs à modifier leurs services en fonction des contraintes et de la demande. Ainsi, après avoir totalement arrêté leurs services lors du premier confinement, le nombre de trajets offerts à l'été 2020 représente près de 90 % de l'offre proposée un an avant. Cette performance est d'autant plus remarquable que, dans le même temps, plusieurs autorités organisatrices de liaisons routières régionales connaissent de grandes difficultés de recrutement de chauffeurs pour assurer leur plan de transport. C'est le cas notamment de la région des Pays de la Loire²².

5 . Conclusions générales de l'observatoire

Le principal objectif de cet observatoire était de caractériser l'offre de déplacement proposée par les nouveaux opérateurs de STLO. L'offre de cars longue distance librement organisée étant en place depuis plusieurs années, la DREAL et le Cerema ne souhaitent pas continuer ces relevés annuels. Ces études auront permis de situer cette offre dans l'ensemble des moyens de transports proposés dans la région à la fois du point de vue des volumes de trajets offerts, de temps de parcours et de prix proposés.

Les services de transport librement organisés sont ainsi en concurrence directe avec les trajets proposés en covoiturage, à la fois en termes de prix et de temps de parcours. Cependant ils sont assez peu en concurrence frontale avec les services régionaux. En effet, si certaines liaisons internes existent, la fréquence est généralement très faible et l'absence d'abonnement rend le tarif peu intéressant pour les voyageurs réguliers. Il est également intéressant de noter qu'aucune déclaration d'une liaison de moins de 100 km auprès de l'ARAFER n'a fait l'objet d'une saisine de la

21 Dans son rapport annuel sur les SLO concernant l'année 2020, l'ARAFER indique que Blablabus offre environ 38 % des kilomètres opérés par car longue distance.

22 https://actu.fr/pays-de-la-loire/haute-goulaine_44071/pays-de-la-loire-penurie-de-conducteurs-de-car-pourquoi-les-entreprises-peinent-a-recruter_45630228.html

région concernée, malgré encore 141 déclarations transmises.

Le travail a permis sur ce dernier relevé sur le Yield management, c'est-à-dire la modification des prix proposés en fonction du remplissage des cars, de montrer que les opérateurs de car longue distance sont très agiles de ce point de vue. C'était prévisible, ces opérateurs adaptent déjà leur offre à la demande. On remarque tout de même que les proportions des variations de prix sont encore loin de celles pratiquées dans le transport aérien. La relativement faible concurrence interne aux cars longue distance peut peut-être expliquer ce point.

L'observatoire aura aussi permis d'analyser l'évolution des acteurs en présence. Ainsi, alors que lors du premier relevé, quatre opérateurs étaient présents en France métropolitaine (Eurolines, Flixbus, Isilines et Ouibus), trois étaient encore actifs en 2019 (Eurolines, Flixbus et Ouibus/Blablabus) puis Flixbus a intégré l'offre Eurolines à son propre réseau et seuls deux opérateurs apparaissent aujourd'hui au niveau national. Plusieurs opérateurs continuent cependant d'exploiter des lignes locales dans certaines parties du territoire.

L'hypothèse émise par France stratégie²³ lors de l'ouverture du marché d'un scénario à « l'allemande » s'est donc confirmée, avec cependant une différence de taille, le poids de chacun des opérateurs. En effet, alors qu'en Allemagne, Flixbus représentait en 2018, 95 % des kilomètres offerts, en France, Blablabus représente encore environ un tiers de l'offre. Pour le moment, la situation de monopole de fait en Allemagne n'est pas d'actualité en France.

De plus, alors que Blablacar a racheté Ouibus pour en faire Blablabus en 2019, Flixbus créait Flixcar, service de covoiturage sans frais en décembre de la même année. Il apparaît donc aujourd'hui que le marché français est porté par deux opérateurs présents à la fois dans les services librement organisés et la mise en relation pour le covoiturage.

Concernant le positionnement des liaisons par car des opérateurs, on remarque une tendance assez forte à la concentration sur des axes déjà très bien desservis (comme Nantes – Angers – Le Mans – Paris ou Nantes – Angers – Saumur – Tours) mais aussi certaines liaisons connaissant un succès important pour le covoiturage longue distance mais avec une offre ferroviaire limitée (Nantes – Rennes, Nantes – Bordeaux, Nantes – Lyon par Clermont-Ferrand).

La question du rôle de ces offres dans la mobilité quotidienne se posait au début du travail sur cet observatoire. Les horaires, les fréquences des dessertes et les prix pratiqués ne semblent pas compatibles avec ce type d'usage. Sur la liaison Nantes – Angers par exemple, 6 allers-retours sont disponibles en moyenne par jour. A titre de comparaison, on compte plus d'une cinquantaine d'allers-retours en train, dont une trentaine en TER.

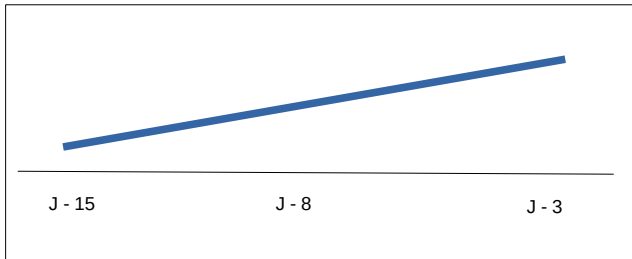
Enfin, on peut noter qu'en 2019, le volume de passagers transportés par les services librement organisés reste très limité. Il représente ainsi environ 0,2 % de l'ensemble des déplacements intérieurs, et seulement 6,4 % de l'ensemble des passagers.kilomètres transportés par autocar.

23 <https://www.strategie.gouv.fr/publications/perspectives-de-developpement-autocars>

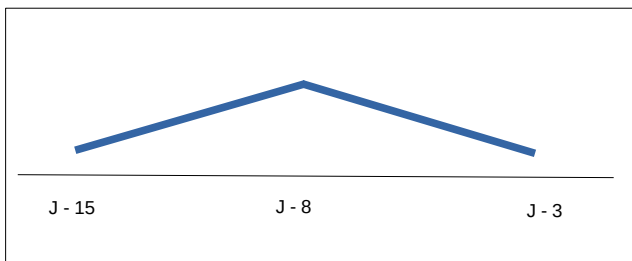
6 . Annexes

6.1 . Schémas des profils de variation des prix

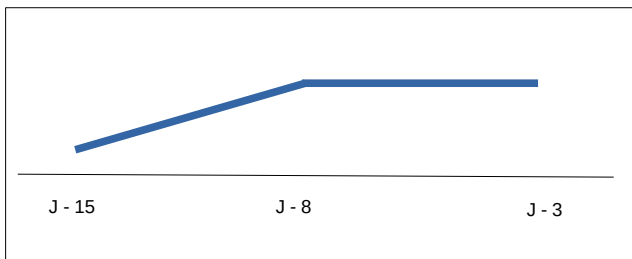
Augmentation entre J – 15 et J – 8 puis augmentation entre J – 8 et J – 3 :



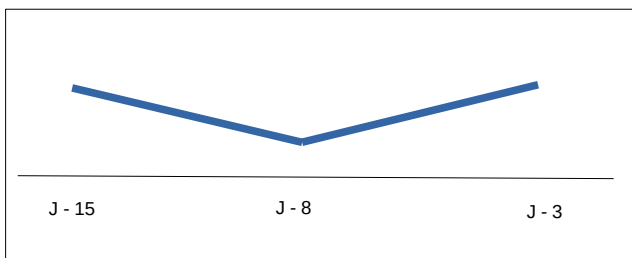
Augmentation entre J – 15 et J – 8 puis diminution entre J – 8 et J – 3 :



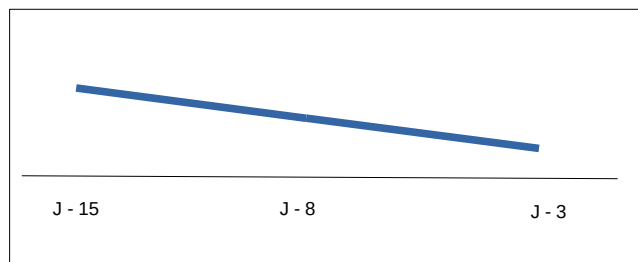
Augmentation entre J – 15 et J – 8 puis stagnation entre J – 8 et J – 3 :



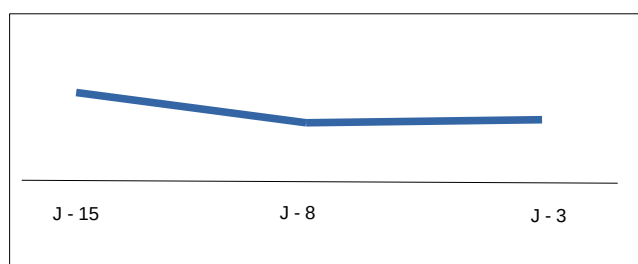
Diminution entre J – 15 et J – 8 puis augmentation entre J – 8 et J – 3 :



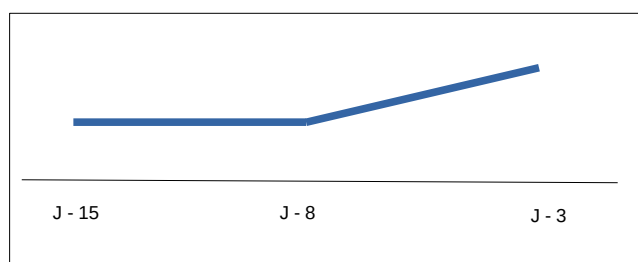
Diminution entre J – 15 et J – 8 puis diminution entre J – 8 et J – 3 :



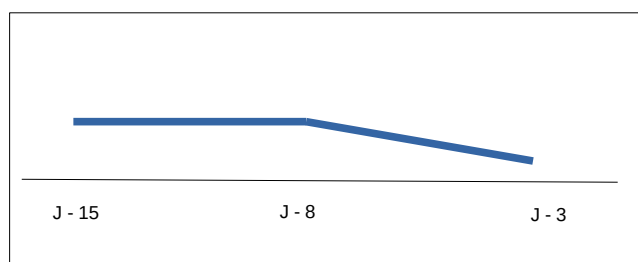
Diminution entre J – 15 et J – 8 puis stagnation entre J – 8 et J – 3 :



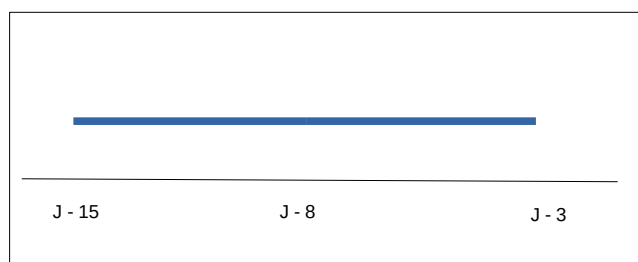
Stagnation entre J – 15 et J – 8 puis augmentation entre J – 8 et J – 3 :



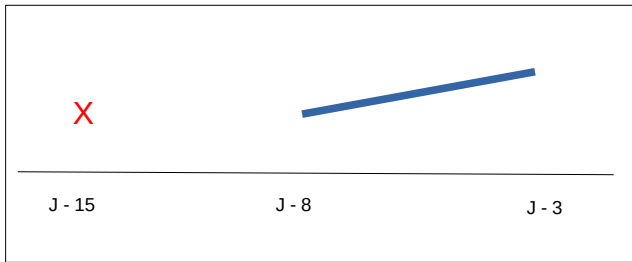
Stagnation entre J – 15 et J – 8 puis diminution entre J – 8 et J – 3 :



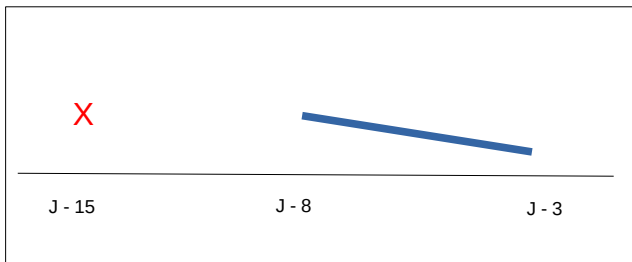
Stagnation de J – 15 à J – 3 :



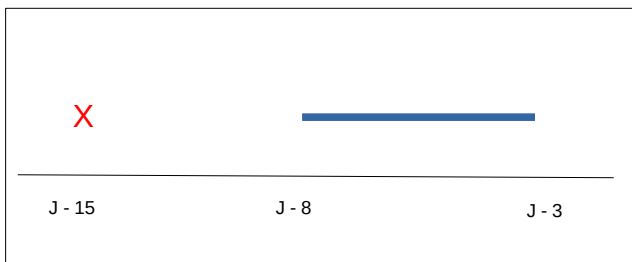
Pas de prix à J - 15 puis augmentation entre J - 8 et J - 3 :



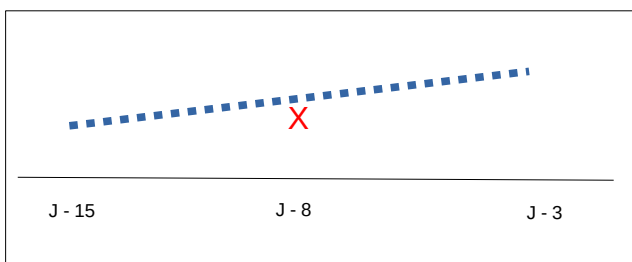
Pas de prix à J - 15 puis diminution entre J - 8 et J - 3 :



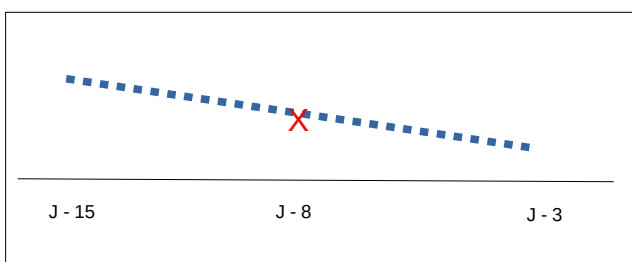
Pas de prix à J - 15 puis stagnation entre J - 8 et J - 3 :



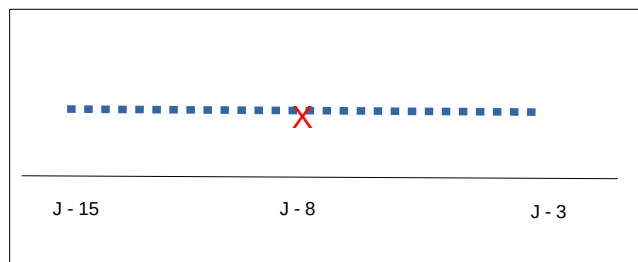
Pas de prix à J - 8 et augmentation entre J - 15 et J - 3 :



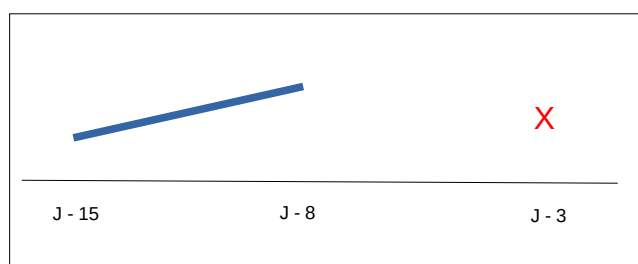
Pas de prix à J - 8 et diminution entre J - 15 et J - 3 :



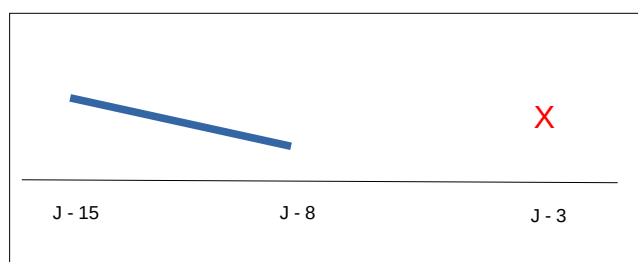
Pas de prix à J – 8 et stagnation entre J – 15 et J – 3 :



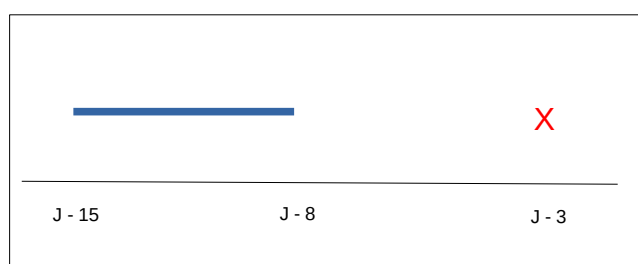
Pas de prix à J – 3 et augmentation entre J – 15 et J – 8 :



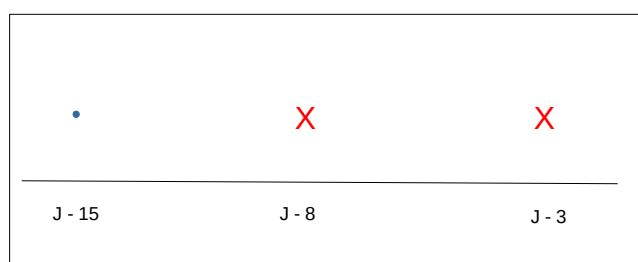
Pas de prix à J – 3 et diminution entre J – 15 et J – 8 :



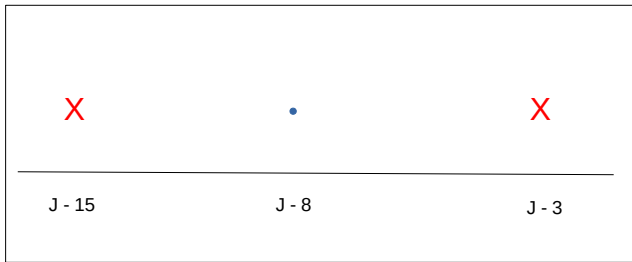
Pas de prix à J – 3 et stagne entre J – 15 et J – 8 :



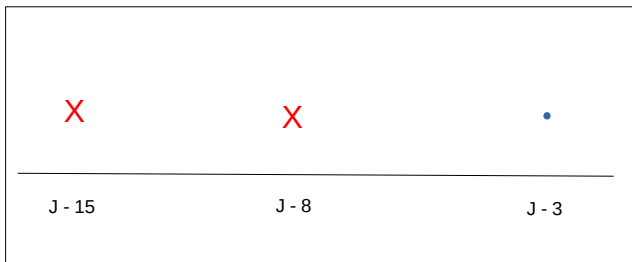
Prix à J – 15 uniquement :



Prix à J – 8 uniquement :



Prix à J – 3 uniquement :



Direction régionale
de l'environnement ,
de l'aménagement
et du logement

Service intermodalité
aménagement logement

5, rue Françoise Giroud
CS 16326
44263 NANTES cedex22
Tél : 02 72 74 73 00

Directrice de publication :
Annick Bonneville

ISSN : 2109-0017