

# L'Observatoire des transports et de la mobilité

## Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar

Bilan du 4e trimestre 2018



## SOMMAIRE

<b>SYNTHESE</b> .....	<b>3</b>
<b>1. BILAN DE L'OFFRE AU QUATRIEME TRIMESTRE 2018</b> .....	<b>4</b>
1.1. 13 opérateurs sont présents sur le marché des SLO .....	4
1.2. Après un maillage record de l'offre de dessertes au 3 <sup>e</sup> trimestre, 262 villes sont desservies au 4 <sup>e</sup> trimestre (-10 %) .....	4
1.3. Avec plus de 1 700 liaisons commercialisées ce trimestre, l'offre poursuit sa hausse de 21 % en un an .....	7
1.4. La concurrence entre les 3 principaux opérateurs s'opère sur un quart de l'offre.....	11
1.5. En augmentation depuis un an, le nombre de départs quotidiens s'adapte aussi à la saisonnalité .....	13
1.6. Les liaisons transversales sont plus affectées par baisse de la fréquence ce trimestre (-11 %) que les liaisons radiales (-3 %).....	15
1.7. Les opérateurs « locaux » : malgré une offre en expansion, issue d'acteurs saisonniers, leur poids dans la demande totale reste faible .....	16
<b>2. ANALYSE DE LA DEMANDE AU QUATRIEME TRIMESTRE 2018</b> .....	<b>18</b>
2.1. Près de 9 millions de passagers transportés en 2018, dont 2,2 au quatrième trimestre ....	18
2.2. La croissance de la demande est homogène pour tous les types de liaisons .....	18
2.3. Focus sur les liaisons infrarégionales en Auvergne-Rhône-Alpes .....	20
2.4. Les liaisons radiales dominent le classement des 10 liaisons les plus fréquentées qui concentrent 32 % de la demande.....	22
2.5. Un taux d'occupation de 57 % sur le trimestre (en hausse de 3 points en un an) .....	22
2.6. Focus sur les liaisons inférieures à 100 kilomètres .....	23
<b>3. RESULTATS ECONOMIQUES ET SOCIAUX DU QUATRIEME TRIMESTRE 2018</b> .....	<b>27</b>
3.1. Un chiffre d'affaires trimestriel de 31 millions d'euros, en hausse de 17 % en un an.....	27
3.2. Le nombre total d'emploi du secteur continue d'augmenter et s'élève à 2 563 ETP .....	29
<b>4. ANNEXES</b> .....	<b>30</b>
4.1. A propos de cette note de conjoncture .....	30
4.2. Méthodologie .....	30
4.3. Définitions .....	30
4.4. Open-data.....	31

Crédits photos couverture : Agence REA - Eurolines – Arafer – Isilines

## SYNTHESE

Au dernier trimestre 2018, la fréquentation du marché de transport routier interurbain librement organisé atteint près de 2,2 millions de passagers (soit 23 400 passagers quotidiens), en baisse de 17 % par rapport au troisième trimestre 2018. Cette baisse de fréquentation est moins marquée sur les liaisons radiales (-14%) que sur les liaisons transversales (-19 %), mais ces dernières captent toujours la majorité de la fréquentation du secteur (soit 52 %). La demande pour ce dernier trimestre de l'année 2018 reste néanmoins nettement supérieure à celle du quatrième trimestre 2017 (+14 %), portant ainsi la fréquentation totale de ce secteur pour l'année 2018 à 8,9 millions de passagers (+26 % par rapport à l'année 2017). Au total, près de 23 millions de passagers ont été transportés depuis l'ouverture du marché en août 2015.

L'offre est également en recul ce trimestre, mais dans une moindre mesure ; il en résulte une baisse du taux d'occupation moyen des autocars de 4 points de pourcentage, à 57 % au quatrième trimestre contre 61 % au trimestre précédent. Celui-ci reste cependant supérieur de 3 points au taux d'occupation observé au dernier trimestre 2017 (53,8 %).

Après un pic au troisième trimestre 2018 à près de 40 millions d'euros, le chiffre d'affaires trimestriel du secteur s'élève à 31 millions d'euros hors taxes (mais reste supérieur de 17 % à celui du dernier trimestre 2017). Les baisses concomitantes sur le trimestre du taux d'occupation et de la recette par passager-km (-2,6 % au quatrième trimestre 2018 pour s'établir à 4,9 euros par passager aux 100 km) conduisent à une forte baisse de la recette moyenne par autocar-km sur le trimestre (-9 %). Celle-ci revient au niveau du quatrième trimestre 2017 (1,1 euro par autocar-km). La recette moyenne par passager transporté est également en baisse par rapport au dernier trimestre (14,4 € HT au T4 contre 15,4 € HT au T3), la distance moyenne parcourue par passager étant passée de 307 km à 293 km.

13 opérateurs sont présents sur le marché : outre les 3 opérateurs disposant d'un réseau national (Eurolines/Isilines, FlixBus et Ouibus), 10 opérateurs<sup>1</sup> disposent d'une offre locale et ciblée, parmi lesquels 4 opérateurs commercialisent leurs offres sur la plateforme BlaBlaCar<sup>2</sup>.

L'évolution du maillage de l'offre confirme l'adaptation de ce secteur à la saisonnalité : 262 villes françaises sont desservies ce trimestre, soit 30 villes de moins qu'au T3. Parmi les 44 villes qui ne sont plus desservies, près de 60 % sont des villes du littoral, et parmi les 14 nouvelles dessertes, 79 % sont des villes de montagne. L'offre de liaisons diminue également par rapport au troisième trimestre : 1 773 liaisons sont commercialisées ce trimestre par l'ensemble des opérateurs (soit une baisse de 232 liaisons), ce qui reste largement supérieur à l'offre de liaisons du dernier trimestre 2017 (+21 %). En un an, la hausse du nombre de dessertes (+7 %) et du nombre de destinations par ville (13,1 destinations par ville ce trimestre contre 11,7 au dernier trimestre 2017) concourt à la hausse du nombre total de liaisons, dont 88 % sont opérées par au moins un des trois opérateurs principaux. En termes de fréquence, 799 départs quotidiens sont recensés au quatrième trimestre (soit +6 % en un an). La majorité des départs sont offerts par FlixBus (47%), devant Ouibus (38 %) et Eurolines/Isilines (14 %).

FlixBus est également toujours l'opérateur dont l'offre est la plus diversifiée (il dessert 68 % de l'ensemble des villes, et opère 60 % des liaisons commercialisées par l'ensemble des opérateurs), devant Ouibus (51 % des villes desservies, 32 % des liaisons commercialisées) et Eurolines/Isilines (32 % des villes desservies, 26 % des liaisons commercialisées). La concurrence entre les principaux opérateurs s'opère sur 364 liaisons<sup>3</sup>, ce qui représente 24 % de leur offre de liaisons opérées (ratio en légère baisse tendancielle depuis le dernier trimestre 2016 où il atteignait 30 %). Ces liaisons en concurrence concentrent en revanche une part stable de la fréquentation totale (89 %).

Enfin, au 31 décembre 2018, le secteur emploie 2 563 ETP (emplois directs et emplois indirects de conducteurs sous-traitants/partenaires affectés à cette activité), en hausse de 9,4 % (soit 220 ETP supplémentaires) par rapport au dernier trimestre 2017. La part de conducteurs reste stable et s'élève à 87 %.

<sup>1</sup> Par ordre alphabétique : Car Postal, Chambon, DMA, Escapad'Kreol, Jacqueson, Keolis Sud Lorraine, Migratour, Orain, Philippe et Resalp.

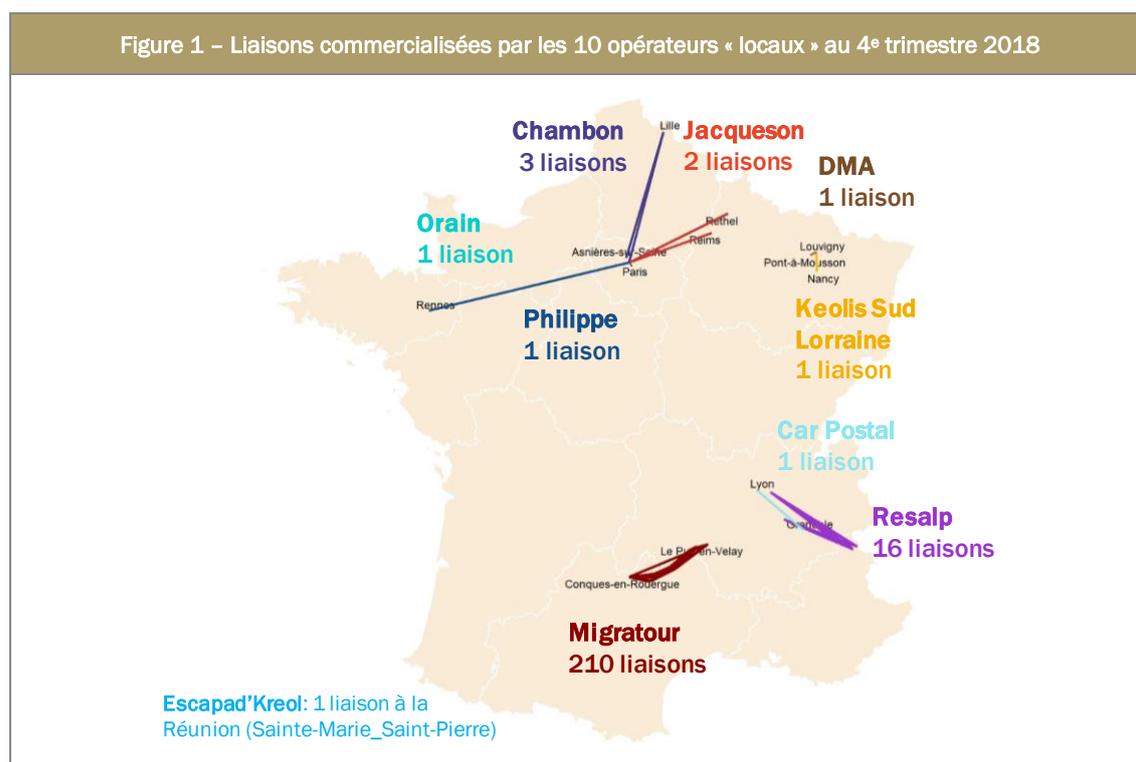
<sup>2</sup> Il s'agit de Car Postal, Chambon, Orain et Phillippe.

<sup>3</sup> Une liaison en concurrence est une liaison commercialisée par au moins deux opérateurs nationaux au 4<sup>e</sup> trimestre 2018 (l'adresse du point d'arrêt peut cependant différer dans la commune de départ et/ou d'arrivée selon les opérateurs).

## 1. BILAN DE L'OFFRE AU QUATRIEME TRIMESTRE 2018

### 1.1. 13 opérateurs sont présents sur le marché des SLO

13 opérateurs SLO sont présents sur le marché au quatrième trimestre. Aux côtés des 3 opérateurs qui disposent d'un réseau national (Eurolines/Isilines, FlixBus et Ouibus), 10 opérateurs « locaux » proposent des services par autocar librement organisés, dont 4 commercialisent leurs offres sur la plateforme BlaBlaCar<sup>4</sup>. L'augmentation du nombre d'opérateurs « locaux » est due à la (ré)ouverture des dessertes saisonnières opérées par Resalp mi-décembre qui relie des stations de ski en Région Provence-Alpes-Côte d'Azur aux aéroports de Lyon et de Grenoble. La saisonnalité de l'offre est aussi marquée par la ligne de Migratour dont la commercialisation s'arrête mi-octobre.



### 1.2. Après un maillage record de l'offre de dessertes au 3<sup>e</sup> trimestre, 262 villes sont desservies au 4<sup>e</sup> trimestre (-10 %)

262 villes françaises sont desservies au quatrième trimestre 2018 par l'ensemble des opérateurs SLO, soit 18 de plus (+7 %) qu'à la même période en 2017. Depuis l'ouverture du marché, la croissance en glissement annuel de l'offre de dessertes est toujours positive, confirmant le développement continue du réseau d'autocars SLO.

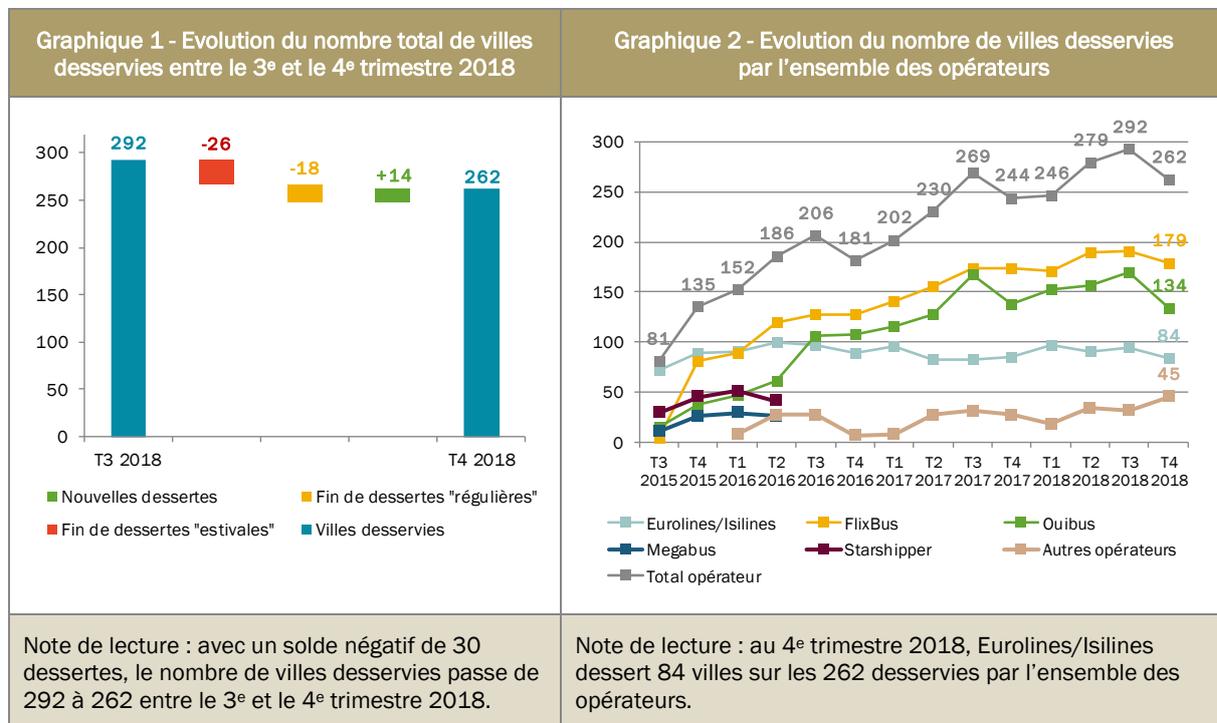
Par rapport au trimestre précédent, 44 villes ne sont plus desservies alors que 14 nouvelles villes font désormais partie de l'offre, soit un solde négatif de 30 dessertes. La saisonnalité de l'offre est de nouveau visible ce trimestre car plus de la moitié des villes qui ne sont plus desservies sont des villes côtières<sup>5</sup>. De même, la majorité des nouvelles dessertes sont des communes de montagne (11/14) et plus spécifiquement des stations de ski.

Le nombre de villes desservies baisse ainsi de 10 % par rapport au 3<sup>e</sup> trimestre où le maillage de l'offre avait atteint un record (Graphique 2). Seule l'offre des opérateurs « locaux » augmente, avec le concours de Resalp qui ouvre à nouveau ses deux lignes hivernales qui desservent 10 villes ; l'offre des principaux

<sup>4</sup> Les 4 opérateurs Car Postal, Chambon, Orain et Philippe sont regroupés dans la suite de la note sous la dénomination « BlaBlaCar ».

<sup>5</sup> 26 villes côtières parmi les 44 dessertes qui ne sont plus commercialisées ce trimestre.

opérateurs est en net recul. Ouibus est l'opérateur qui réduit le plus fortement son offre ce trimestre, en baisse de 36 destinations (-21 %). Son offre de dessertes est la plus marquée par la saisonnalité : en 2017, Ouibus avait également contracté son offre au 4<sup>e</sup> trimestre de 17 % par rapport au 3<sup>e</sup> trimestre. FlixBus détient toujours le réseau le plus étendu en nombre de destinations offertes (179 villes), suivi de Ouibus (134 villes) et d'Eurolines/Isilines (84 villes).



Au-delà des fluctuations saisonnières, le taux de couverture (Graphique 3) de FlixBus et d'Eurolines/Isilines est relativement stable depuis un an (respectivement 68 % et 32 %), alors que celui de Ouibus suit une tendance à la baisse. A l'inverse, le taux de couverture des opérateurs « locaux » est en hausse. En effet, le pourcentage des villes du réseau national desservies par Ouibus est passé de 57 % au 4<sup>e</sup> trimestre 2017 à 51 % ce trimestre ; en parallèle, le taux de couverture des opérateurs « locaux » a augmenté de 11 % à 16 %.

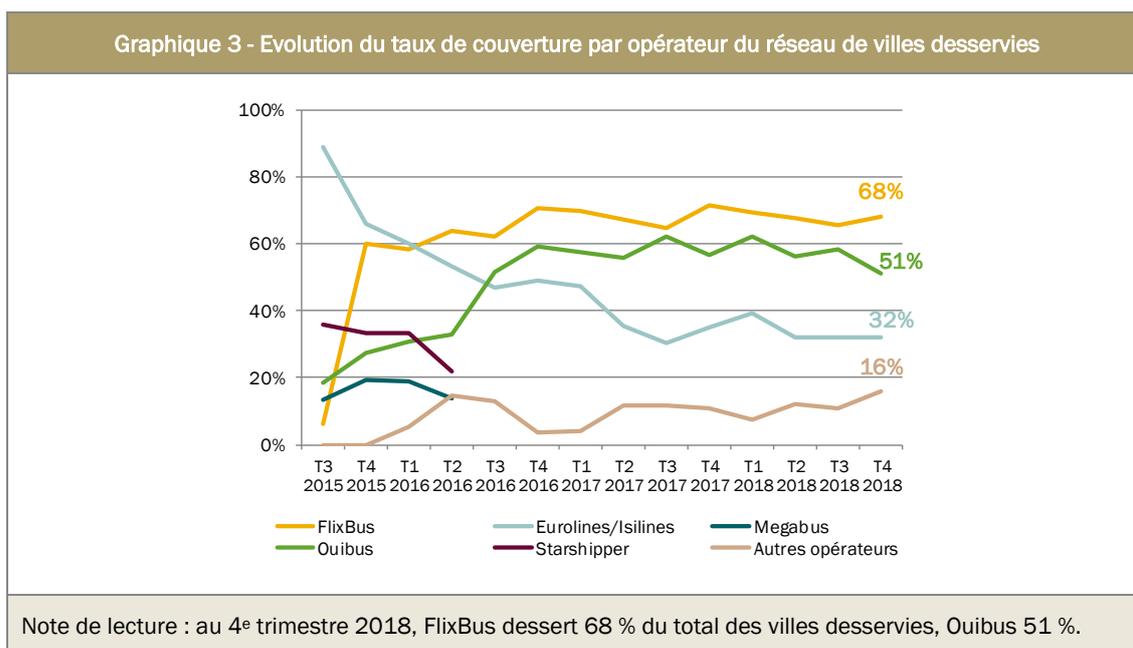
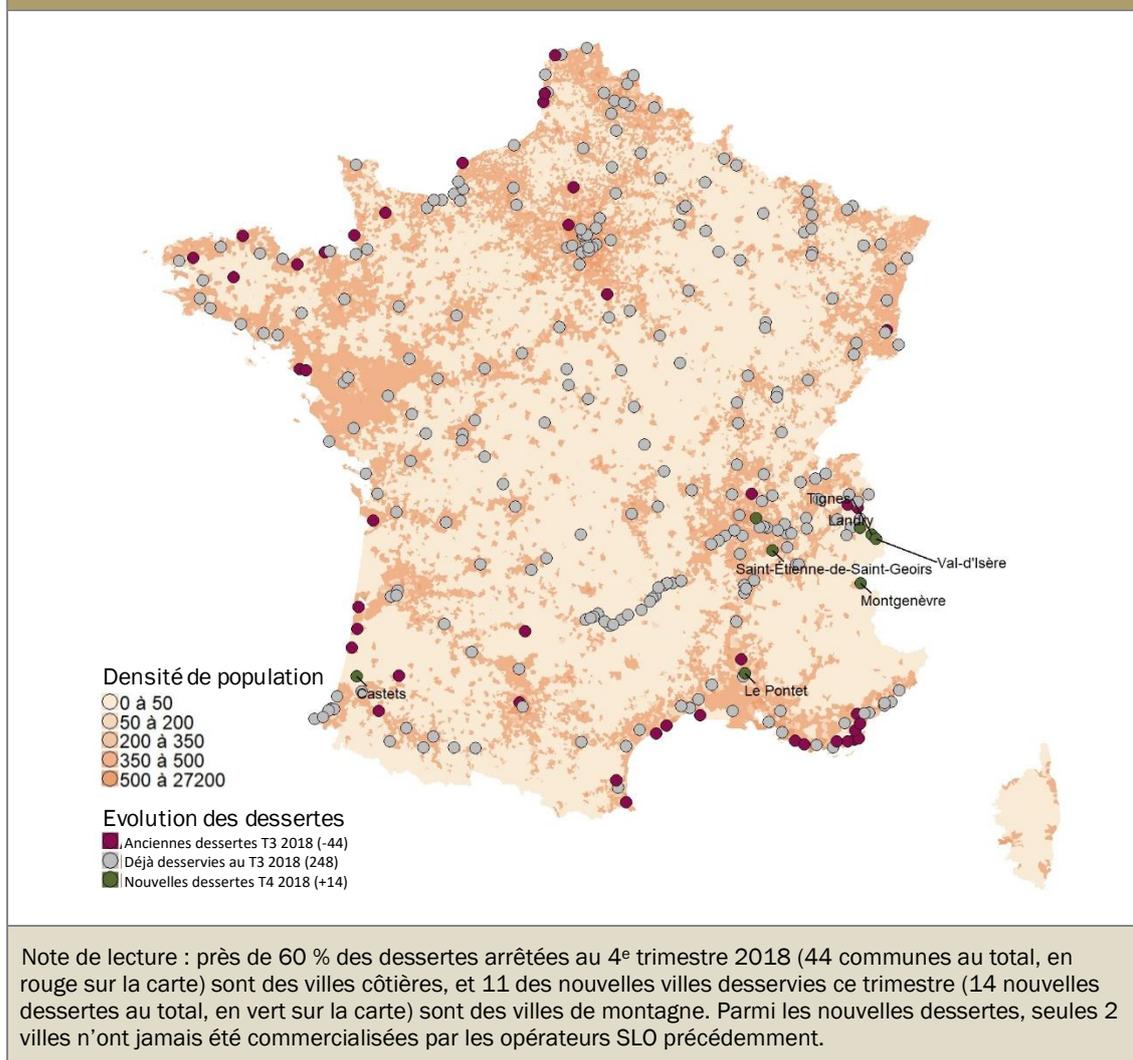


Figure 2 – Evolution des villes desservies entre le 3<sup>e</sup> et le 4<sup>e</sup> trimestre 2018



Parmi les 228 villes desservies par les trois principaux opérateurs, 121 (soit 52 %) le sont en exclusivité ce trimestre. Depuis l'ouverture du marché, ce ratio de dessertes exclusives est toujours supérieur à 50 %, hormis au 4<sup>e</sup> trimestre 2017 et au 1<sup>er</sup> trimestre 2018 où celui-ci est descendu à 49 % et 48 %.

A l'instar des ajustements de l'offre globale, le nombre de dessertes exclusives est en baisse par rapport au trimestre précédent (24 villes en moins) dont la quasi-totalité était desservie par Ouibus (Tableau 1). En effet, 37 % des dessertes exclusives de Ouibus au 3<sup>e</sup> trimestre étaient des villes du littoral dont la majorité n'est plus desservie au 4<sup>e</sup> trimestre. Par conséquent, la part de dessertes exclusives ce dernier trimestre recule de 11 points au profit de FlixBus qui gagne 10 points, franchissant la barre de 60 % (Graphique 4). Les villes desservies en exclusivité représentent ainsi 43 % de l'offre de FlixBus, un niveau record depuis son entrée sur le marché français. Un quart du réseau de Ouibus est exclusif tandis que la part des villes en exclusivité ne représentent plus que 12 % pour Eurolines/Isilines qui voit son offre de plus en plus concurrencée (Graphique 5).

Figure 3 – Villes desservies en exclusivité au 4<sup>e</sup> trimestre 2018 par les opérateurs disposant d'un réseau national

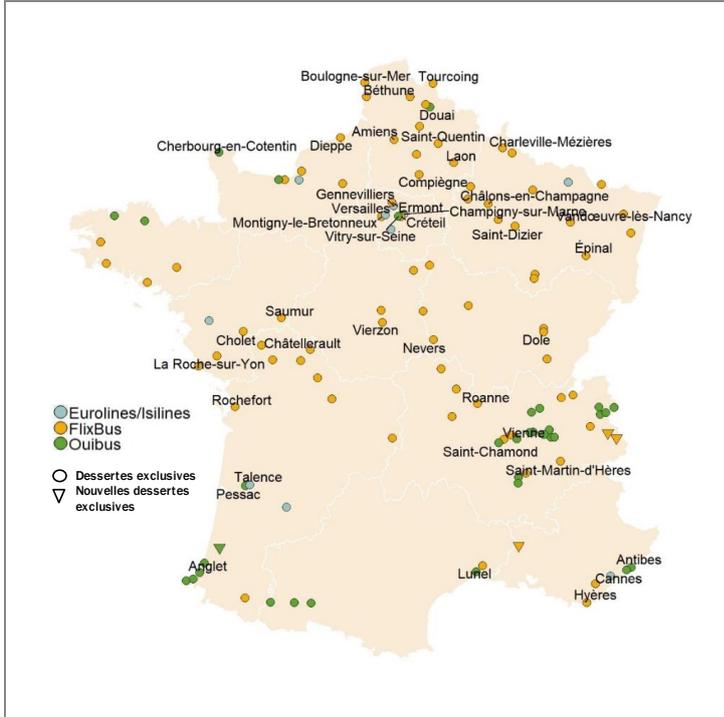
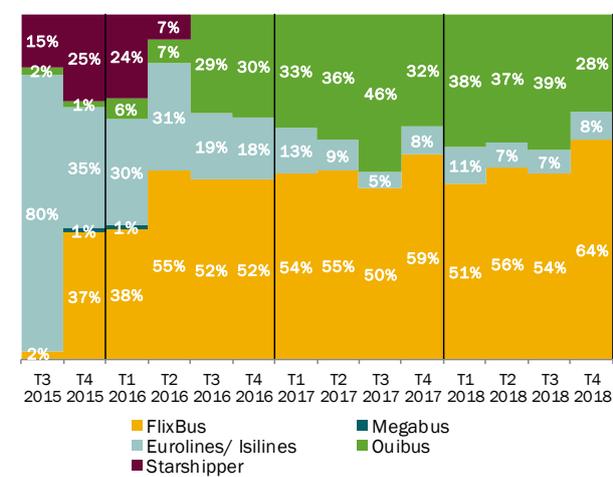


Tableau 1– Nombre de dessertes exclusives des opérateurs disposant d'un réseau national

Au 4 <sup>e</sup> trimestre 2018	Nombre de villes en exclusivité (Évolution par rapport au T3)
<b>Eurolines/Isilines</b>	10 (-)
<b>FlixBus</b>	77 (-1)
<b>Ouibus</b>	34 (-23)
<b>Opérateurs nationaux</b>	121 (-24)

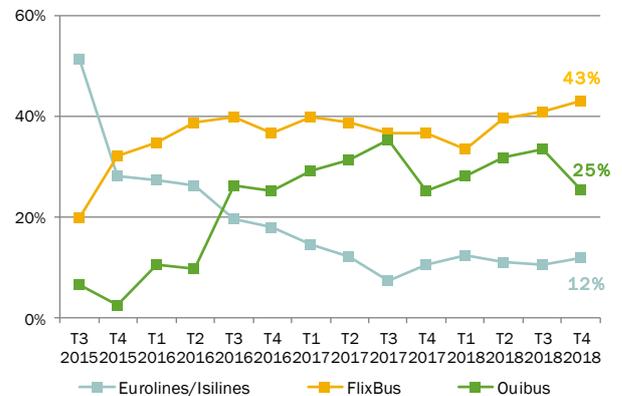
Note de lecture : au 4<sup>e</sup> trimestre 2018, FlixBus dessert 77 villes en exclusivité (1 ville en moins par rapport au trimestre précédent).

Graphique 4 – Répartition du nombre total de dessertes exclusives par les opérateurs disposant d'un réseau national



Note de lecture : 28 % de villes « exclusives » sont desservies par Ouibus au 4<sup>e</sup> trimestre 2018.

Graphique 5 – Part des villes desservies en exclusivité dans l'offre de l'opérateur

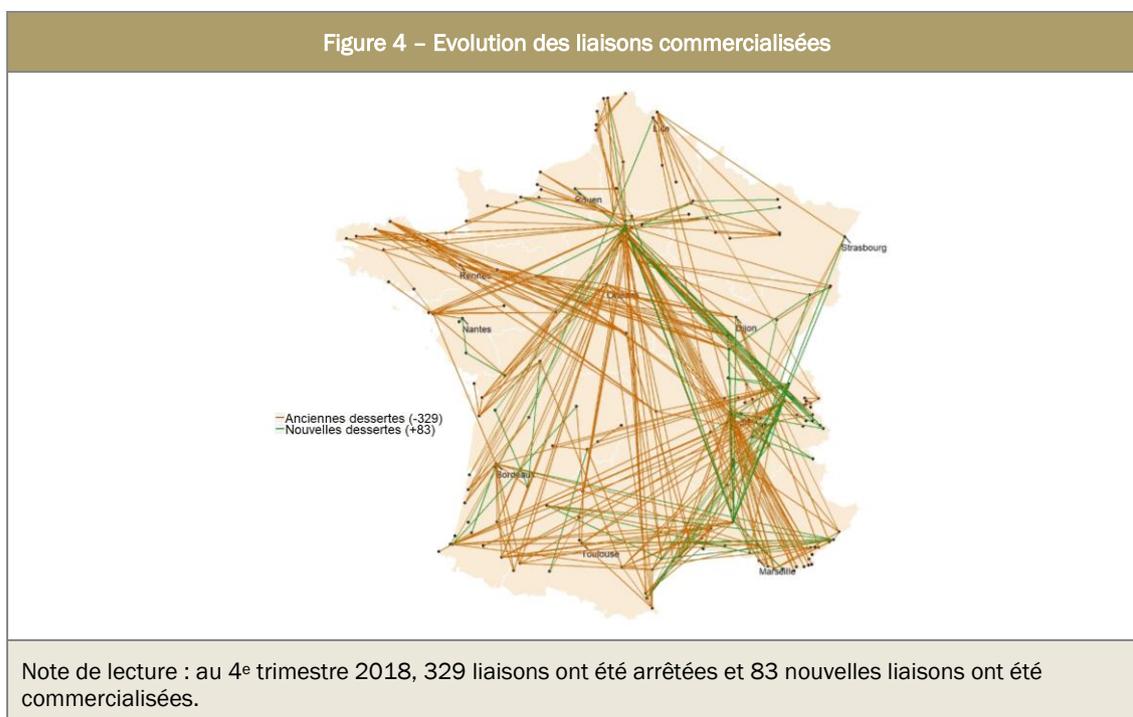
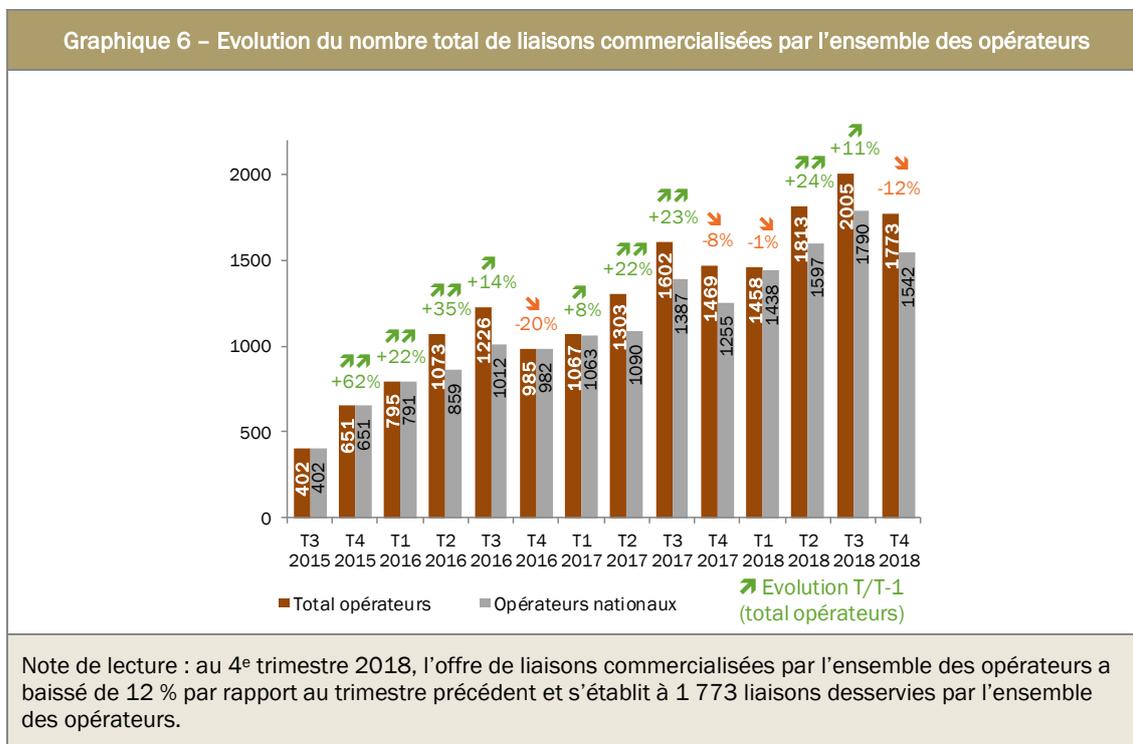


Note de lecture : parmi les villes desservies par Eurolines/Isilines au 4<sup>e</sup> trimestre 2018, 12 % le sont en exclusivité.

### 1.3. Avec plus de 1 700 liaisons commercialisées ce trimestre, l'offre poursuit sa hausse de 21 % en un an

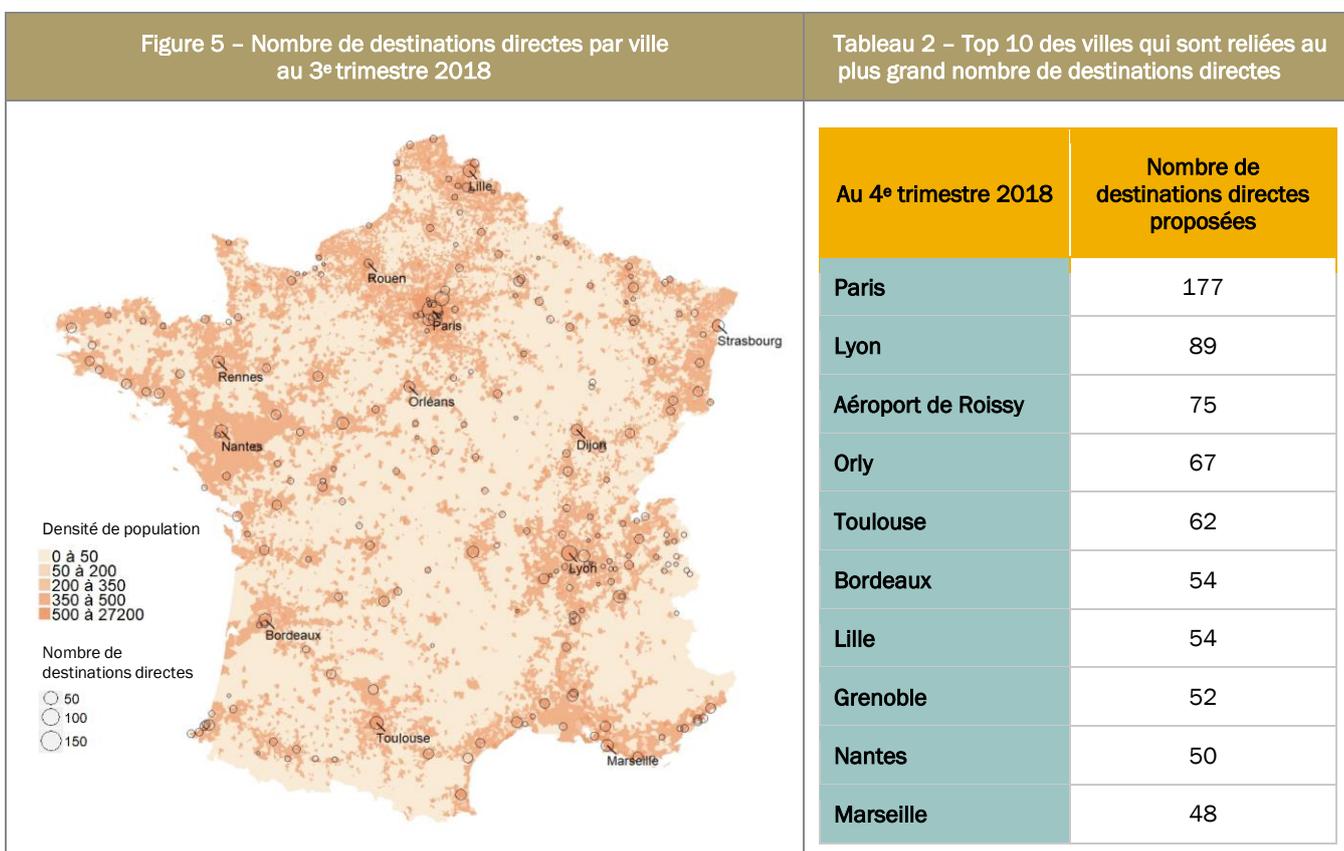
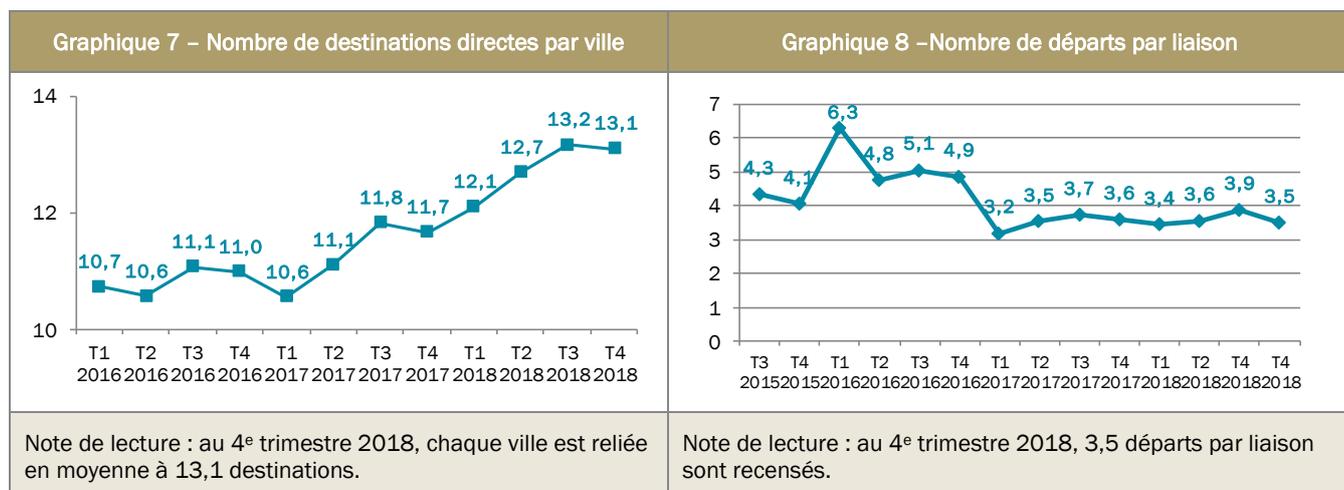
L'ensemble des opérateurs commercialisent au total 1 773 liaisons au 4<sup>e</sup> trimestre, en baisse de 232 liaisons (-12 %) par rapport au 3<sup>e</sup> trimestre. Tout comme l'évolution de l'offre de dessertes, les opérateurs adaptent leur offre de liaisons à la saison hivernale avec la fermeture des liaisons au départ ou à destination des villes côtières. Les opérateurs « locaux », et notamment Resalp qui commercialise

à nouveau 16 liaisons ce trimestre, contribuent à limiter la baisse de l'offre totale de liaisons. En effet, les 3 principaux opérateurs ont commercialisé 1 542 liaisons ce trimestre, en baisse de 14 % en un trimestre. Sur un an, on observe une croissance de l'offre de liaisons, en hausse de 21 %, confirmant le développement du marché.

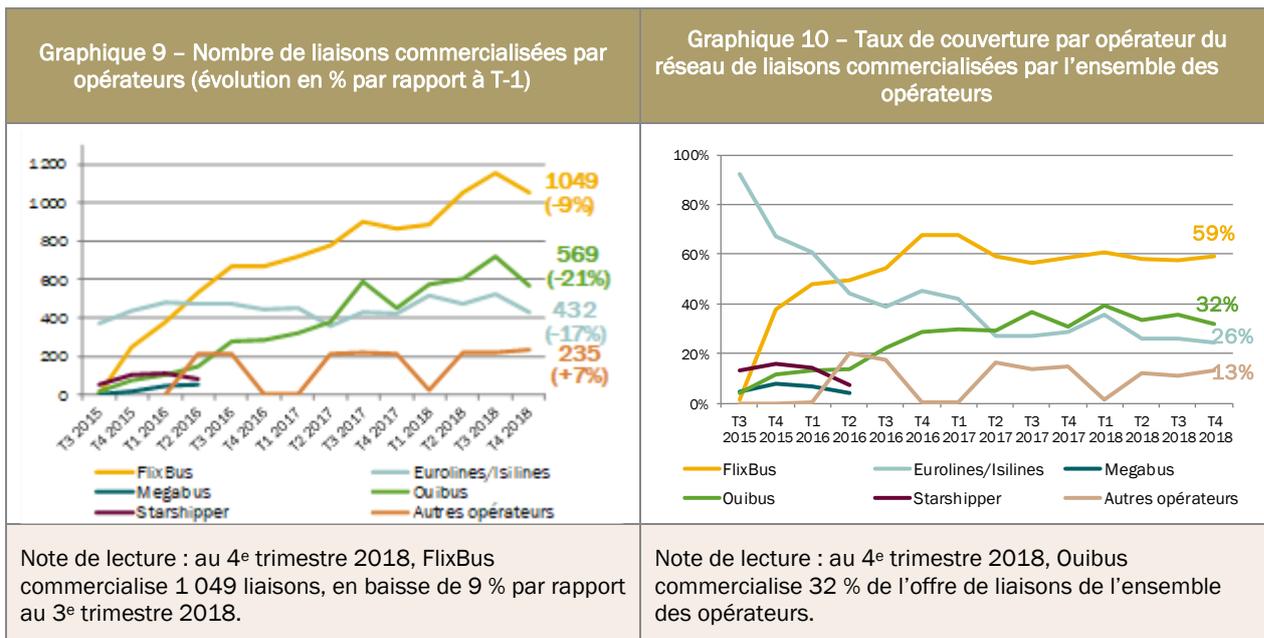


Le nombre moyen de destinations directes par ville (13,1 au 4<sup>e</sup> trimestre) est stable par rapport au dernier trimestre (13,2). Paris est toujours la ville la plus connectée au réseau SLO : 177 destinations sont possibles à partir de Paris. Le classement des autres villes ne change pas hormis les 4 dernières places du top 10 : Lille et Grenoble échangent de places, tandis que Nantes et Marseille font leur entrée

dans le classement en prenant les places de Tours et Rennes (Marseille était déjà dans ce classement au 1<sup>er</sup> trimestre 2018).



87 % de l'offre (1 542 liaisons) est assurée par les opérateurs nationaux qui ont tous revu à la baisse leur nombre de liaisons commercialisées par rapport au trimestre précédent. FlixBus propose toujours l'offre la plus étoffée (1 049 liaisons, soit 59 % du total général) ; c'est également l'opérateur qui ajuste le moins son offre (-9 % par rapport au 3<sup>e</sup> trimestre), consolidant ainsi sa position sur le marché. En nombre de liaisons, son offre est pour la première fois plus importante que celles des deux autres opérateurs réunies (Ouibus et Eurolines/Isilines, qui commercialisent respectivement 569 et 432 liaisons), de même pour le taux de couverture (qui s'élève respectivement à 32 % et 26 %). Le taux de couverture des opérateurs « locaux » s'élève à 13 %.



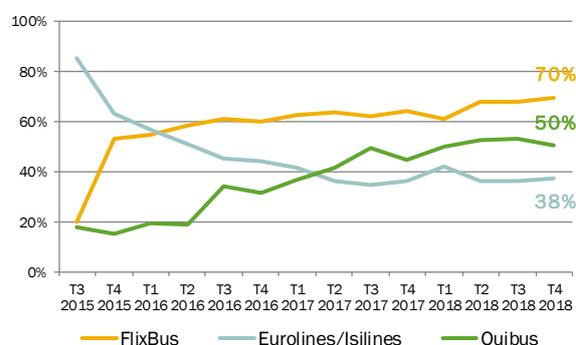
La majorité des liaisons offertes par FlixBus le sont en exclusivité (730 liaisons, soit 70 % de son offre), en hausse de 32 % par rapport à la même période de l'année dernière (Graphique 11). Ce taux de croissance est de 10 points plus élevé que celui de l'offre totale (+22 %) de l'opérateur, illustrant une orientation de l'offre de FlixBus vers les dessertes exclusives.

Le classement des opérateurs selon le nombre d'arrêts par ligne (Graphique 12) reste inchangé depuis l'ouverture de marché : Eurolines/Isilines dessert toujours le plus grand nombre de villes françaises par ligne (5,4), suivi par FlixBus avec 4,6 arrêts<sup>6</sup>. Pourtant, une convergence semble s'opérer : les écarts entre opérateurs qui étaient de près de 3 arrêts par ligne au 4<sup>e</sup> trimestre 2015 se sont réduits de moitié trois ans après pour s'établir à 1,3 arrêt ce trimestre.

Eurolines/Isilines est également l'opérateur dont les lignes et les liaisons sont les plus longues sur la partie française du parcours. En parallèle, Ouibus se focalise sur des lignes de plus courte distance (Tableau 3).

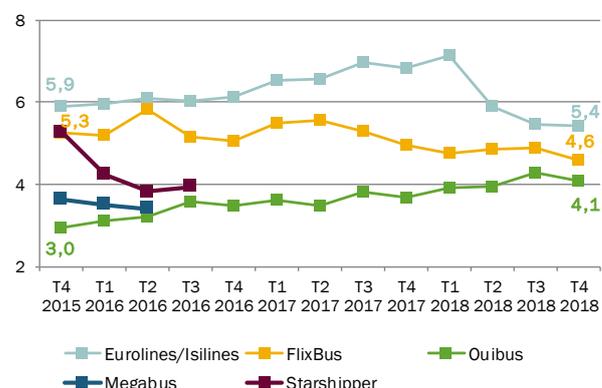
<sup>6</sup> Le nombre d'arrêts inclut l'origine et la destination de la ligne.

Graphique 11 – Part des liaisons exclusives dans l'offre des opérateurs disposant d'un réseau national



Note de lecture : au 4<sup>e</sup> trimestre 2018, FlixBus commercialise 70 % de son offre de liaisons en exclusivité.

Graphique 12 – Nombre de villes desservies par ligne par les opérateurs disposant d'un réseau national



Note de lecture : au 4<sup>e</sup> trimestre 2018, Eurolines/Isilines dessert en moyenne 5,4 villes par ligne.

Tableau 3 – Caractéristiques de l'offre des opérateurs disposant d'un réseau national

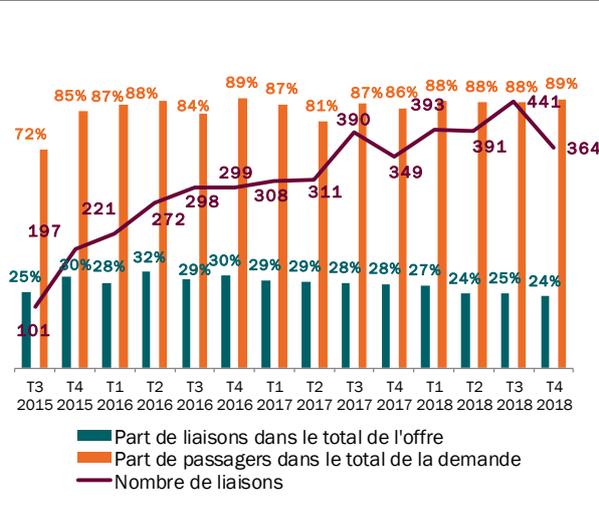
Opérateur	Nombre de lignes	Longueur moyenne des lignes	Nombre de liaisons	Longueur moyenne des liaisons
Eurolines/Isilines	89	525 km	432	358 km
FlixBus	174	374 km	1 049	328 km
Ouibus	149	293 km	569	250 km

#### 1.4. La concurrence entre les 3 principaux opérateurs s'opère sur un quart de l'offre

Les trois opérateurs principaux sont en concurrence sur 364 liaisons au 4<sup>e</sup> trimestre 2018, soit 24 % de leur offre totale. En un an, le nombre de liaisons concurrencées a augmenté 5 fois moins vite (+4,3 %) que le nombre total de liaisons commercialisées (+21%). Par conséquent, le poids des liaisons en concurrence dans l'offre a diminué 4 points (de 28 % au dernier trimestre 2017 à 24 % ce trimestre). S'agissant de la fréquentation, ces liaisons concentrent 89 % du nombre total de passagers transportés par les opérateurs nationaux, une proportion en hausse de 3 points sur un an, atteignant un niveau record depuis 2 ans.

Ce trimestre, parmi les 24 nouvelles liaisons en concurrence, 23 étaient commercialisées en exclusivité au 3<sup>e</sup> trimestre et une seule des nouvelles liaisons a été commercialisée par plus d'un opérateur sur le trimestre. Il s'agit de la liaison qui relie Paris et Val d'Isère, opérée par FlixBus et Ouibus.

**Graphique 13 – Evolution du nombre de liaisons en concurrence et de leurs poids dans l'offre et la demande**  
(périmètre : liaisons opérées par les opérateurs disposant d'un réseau national)



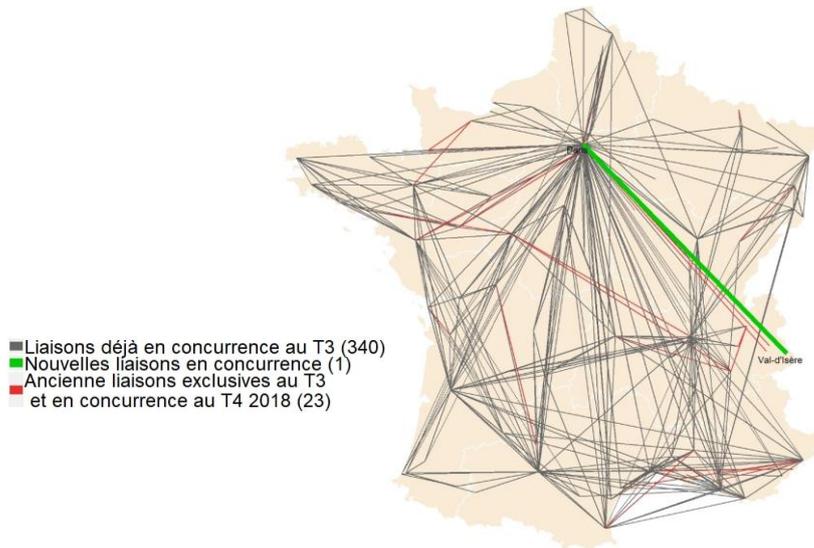
**Tableau 4 – Nombre de liaisons en concurrence par opérateur et nombre moyen de départs quotidiens**

Opérateurs	Nombre de liaisons en concurrence dans l'offre de l'opérateur (taux de couverture)	Nombre moyen de départs quotidiens par liaison
<b>Eurolines/Isilines</b>	270 (63 %)	2,9
<b>FlixBus</b>	319 (30 %)	4,1
<b>Ouibus</b>	283 (50 %)	3,6
<b>Total 3 opérateurs</b>	<b>364</b>	<b>8,6</b>

Note de lecture : au 4<sup>e</sup> trimestre 2018, 364 liaisons sont en concurrence, ce qui représente 24 % de l'offre et 89 % de la fréquentation des trois principaux opérateurs.

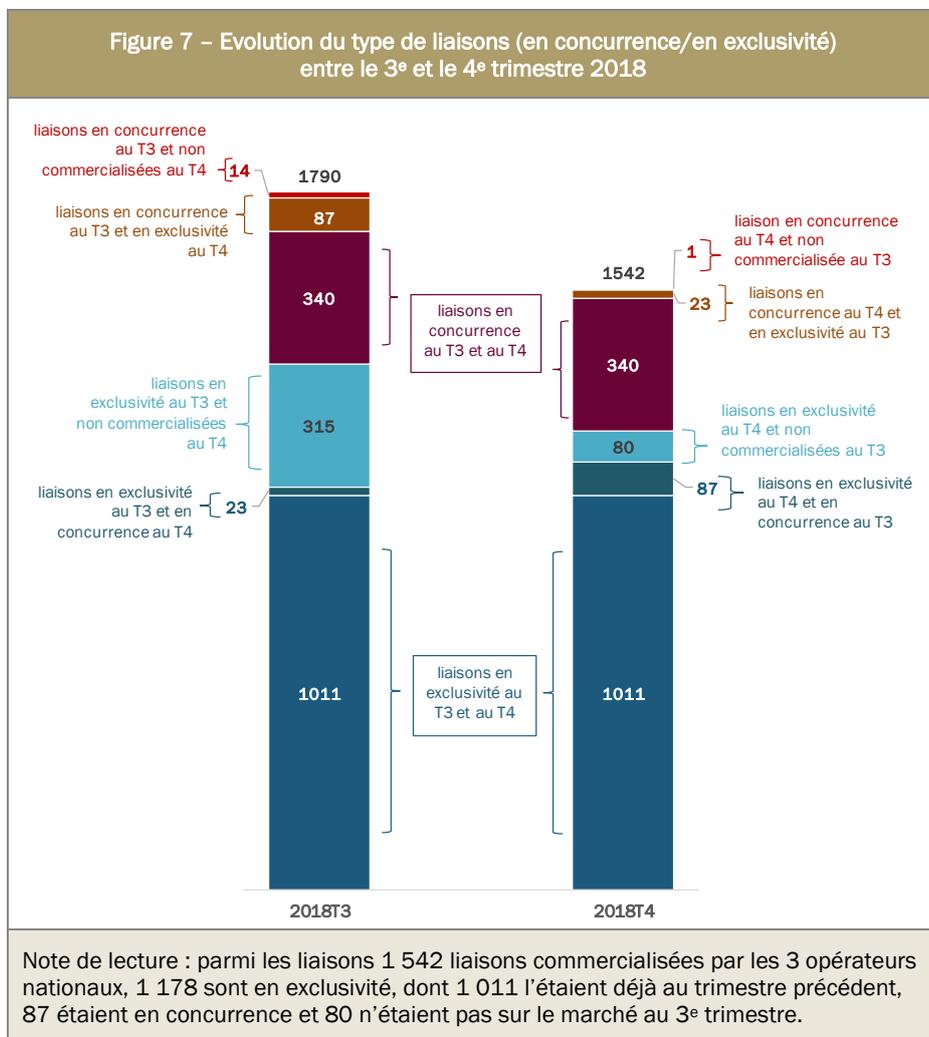
Note de lecture : Eurolines/Isilines commercialise 270 liaisons en concurrence, soit 63 % du total des liaisons en concurrence. Sur ces mêmes liaisons, cet opérateur offre en moyenne 2,9 départs quotidiens.

**Figure 6 – Carte des liaisons en concurrence au 4<sup>e</sup> trimestre 2018**



Note de lecture : parmi les liaisons 364 liaisons en concurrence, 340 sont des liaisons qui étaient déjà en concurrence au 3<sup>e</sup> trimestre, 1 liaison n'était pas commercialisée au 3<sup>e</sup> trimestre et l'a été directement par plus d'un opérateur au 4<sup>e</sup> trimestre et 23 sont des liaisons qui étaient desservies au 3<sup>e</sup> trimestre en exclusivité.

88 % des 1 542 liaisons commercialisées par les 3 opérateurs principaux ce trimestre l'étaient déjà au trimestre précédent : 1 011 liaisons (66 %) étaient déjà proposées en exclusivité au 3<sup>e</sup> trimestre et 340 liaisons (22 %) sont en concurrence aux deux trimestres. En parallèle, 87 liaisons passent d'une situation de concurrence au 3<sup>e</sup> trimestre à un monopole ce trimestre, et 23 liaisons passent d'une situation de monopole à une concurrence.

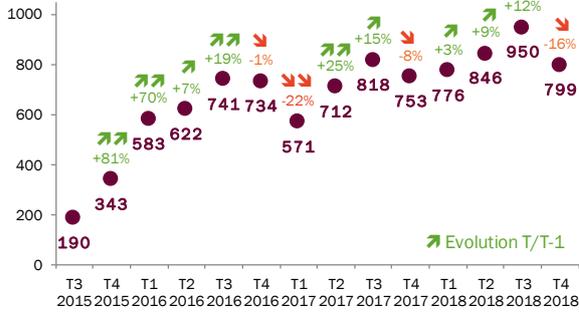


### 1.5. En augmentation depuis un an, le nombre de départs quotidiens s'adapte aussi à la saisonnalité

Près de 800 trajets sont réalisés chaque jour par l'ensemble des opérateurs au 4<sup>e</sup> trimestre, dont 97 % par les opérateurs nationaux. Malgré une évolution trimestrielle du nombre de départs quotidiens (-16 %) plus marquée que l'évolution des liaisons (-12 %), l'offre de départs est toujours en expansion par rapport au 4<sup>e</sup> trimestre de 2017 (+6 % de départs supplémentaire en un an). 78 % des villes desservies, quelle que soit leur taille, ont connu une baisse du nombre de départs quotidiens (Figure 8).

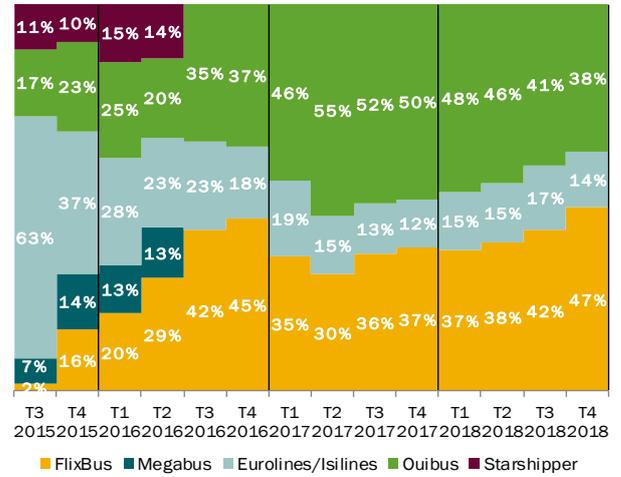
Par rapport au dernier trimestre 2017, FlixBus et Eurolines/Isilines augmentent leur nombre de départs quotidiens (+35 % et +24 %), tandis que Ouibus continue de rationaliser son offre de départs (-20 %). Ainsi, la part des départs quotidiens assurés par Ouibus est en recul (-12 points) et FlixBus assure désormais 47 % de l'offre de départ (+10 points en un an).

Graphique 14 – Evolution du nombre total de départs quotidiens de l'ensemble des opérateurs



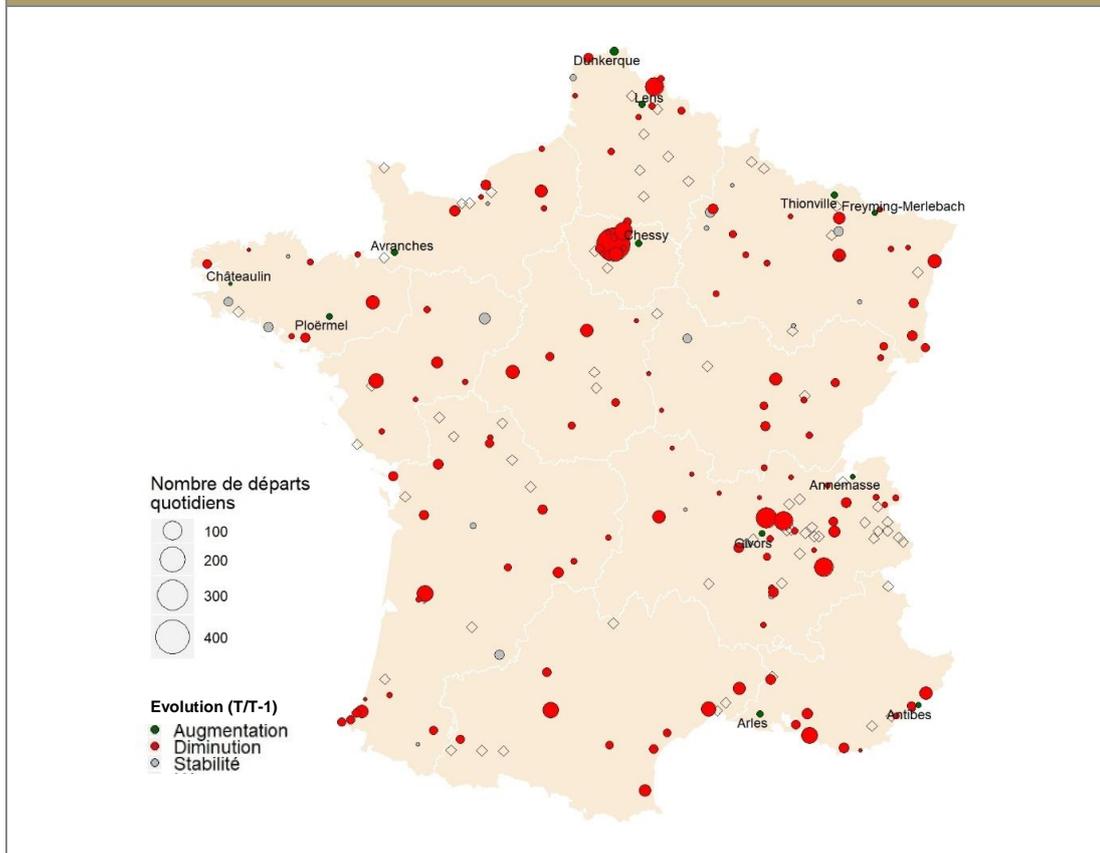
Note de lecture : au 4<sup>e</sup> trimestre 2018, le nombre de départs quotidiens est en baisse de 16 % par rapport au 3<sup>e</sup> trimestre ; il s'élève en moyenne à 799 départs par jour.

Graphique 15 – Répartition des départs quotidiens des opérateurs disposant d'un réseau national uniquement



Note de lecture : au 4<sup>e</sup> trimestre 2018, 38 % des départs quotidiens de lignes sont réalisées par Ouibus, 47 % par FlixBus et 14 % par Eurolines/Isilines.

Figure 8 – Nombre de mouvements quotidiens par ville et évolution par rapport au trimestre précédent



Par rapport au 4<sup>e</sup> trimestre 2017, les 10 villes les plus desservies ont toutes connu une hausse du nombre de mouvements quotidiens en un an, à l'exception de l'aéroport de Lyon qui enregistre en moyenne 23 départs quotidiens en moins (soit -18 %). Cette forte baisse succède cependant à une augmentation du nombre de mouvements de 5 % pour l'aéroport de Lyon au 3<sup>e</sup> trimestre. En parallèle, l'augmentation de la fréquentation est valable pour toutes les villes du top 10 avec des évolutions au-delà de 40 % pour l'aéroport de Roissy et pour Lille. Lille gagne d'ailleurs 4 places dans le classement des villes les plus desservies.

Ville (évolution rang T/T-4)	Nombre de mouvements quotidiens		Evolution du nombre de mouvements quotidiens (T/T-4) (en nb de mouvements)	Evolution de la fréquentation (T/T-4) (en %)
	T4 2017	T4 2018		
1. Paris (-)	366	422	+56	+12%
2. Lyon (-)	131	132	+2	+2%
3. Grenoble (+1)	93	114	+21	+22%
4. Aéroport de Lyon (-1)	131	108	-23	+13%
5. Lille (+4)	58	99	+40	+48%
6. Aéroport de Roissy (-1)	69	95	+26	+40%
7. Marseille (-)	65	77	+11	+26%
8. Bordeaux (-2)	69	74	+6	+3%
9. Toulouse (-1)	61	67	+6	+12%
10. Nantes (-)	50	56	+6	+13%

### 1.6. Les liaisons transversales sont plus affectées par la baisse de la fréquence ce trimestre (-11 %) que les liaisons radiales (-3 %)

En moyenne au 4<sup>e</sup> trimestre 2018, 3,5 départs sont réalisés chaque jour sur le réseau d'autocars SLO. Par rapport au trimestre précédent, tous les types de liaisons connaissent une baisse de la fréquence, que ce soit les liaisons radiales ou transversales. Ce sont les dernières qui portent la plus forte décroissance de la fréquence, ce qui résulte en une contraction du nombre total de départs quotidiens de 10 %. Sur un an, les liaisons infrarégionales enregistrent une forte baisse (-15 %) tandis que les liaisons radiales et inter-régionales ont vu leur nombre de trajets quotidiens augmenter (+9 % et +5 %). Les liaisons avec Paris comme origine ou destination présentent toujours un cadencement deux fois plus important que les liaisons transversales.

Tableau 6 – Nombre moyen de trajets quotidiens selon la nature de la liaison au 4<sup>e</sup> trimestre 2018 et évolution T/T-1 et T/T-4

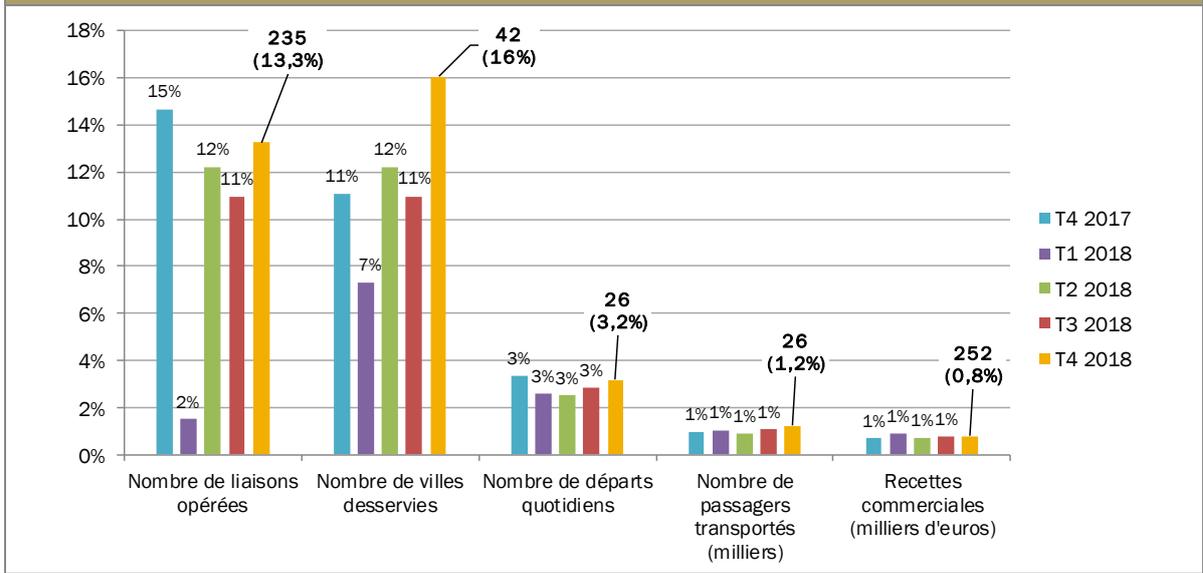
En nombre moyen de trajets quotidiens	T4 2018	T/T-1	T/T-4
Liaisons radiales	6,8	-3%	+9%
Liaison transversales	3,1	-11%	-4%
<i>dont infrarégionales</i>	4,0	-14%	-15%
<i>dont inter-régionales</i>	2,7	-9%	+5%
<b>Total</b>	<b>3,5</b>	<b>-10%</b>	<b>-3%</b>

Note de lecture : 6,8 départs quotidiens ont été enregistrés en moyenne au 4<sup>e</sup> trimestre sur les liaisons radiales, en baisse de 3 % par rapport au 3<sup>e</sup> trimestre 2018.

### 1.7. Les opérateurs « locaux » : malgré une offre en expansion, issue d'acteurs saisonniers, leur poids dans la demande totale reste faible

Le nombre d'opérateurs « locaux » atteint un nouveau maximum depuis l'ouverture du marché avec 10 opérateurs, en lien avec la reprise de l'activité saisonnière de Resalp. L'offre de liaisons et de villes desservies de ces opérateurs augmente fortement ce trimestre (respectivement +7% en nombre de liaisons et +31 % en nombre de villes desservies sur le trimestre, et +9 % et +56% sur l'année) et atteint 235 liaisons et 42 dessertes. C'est plus principalement Migratour (qui dessert 19 villes et commercialisent 210 liaisons) et Resalp (10 villes et 16 liaisons) qui concentrent la majorité de l'offre. La fréquence de l'offre de ces opérateurs reste relativement faible (3 % de l'offre totale de départs). En termes de demande, la fréquentation est en baisse (-5 %) par rapport au 3<sup>e</sup> trimestre mais augmente de 39 % sur un an, ce qui est très similaire aux évolutions des recettes commerciales (-20 % et +35 %). Le poids de la fréquentation (1,2 %) et des recettes (0,8 %) de ces opérateurs reste pourtant toujours faible malgré le développement de l'offre.

Graphique 16 – Caractéristiques de l'offre et de la demande des 10 opérateurs « locaux »<sup>7</sup>

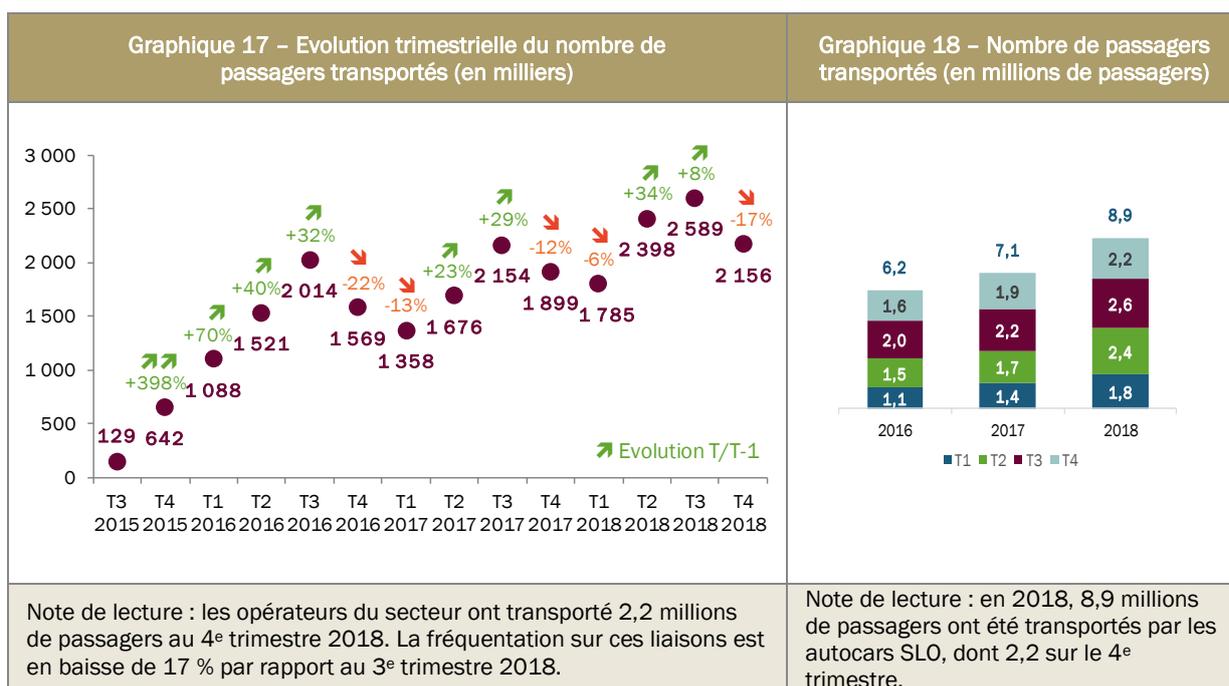


<sup>7</sup> Par ordre alphabétique : Car Postal, Chambon, DMA, Escapad'Kreol, Jacqueson, Keolis Sud Lorraine, Migratour, Orain, Philippe et Resalp.

## 2. ANALYSE DE LA DEMANDE AU QUATRIEME TRIMESTRE 2018

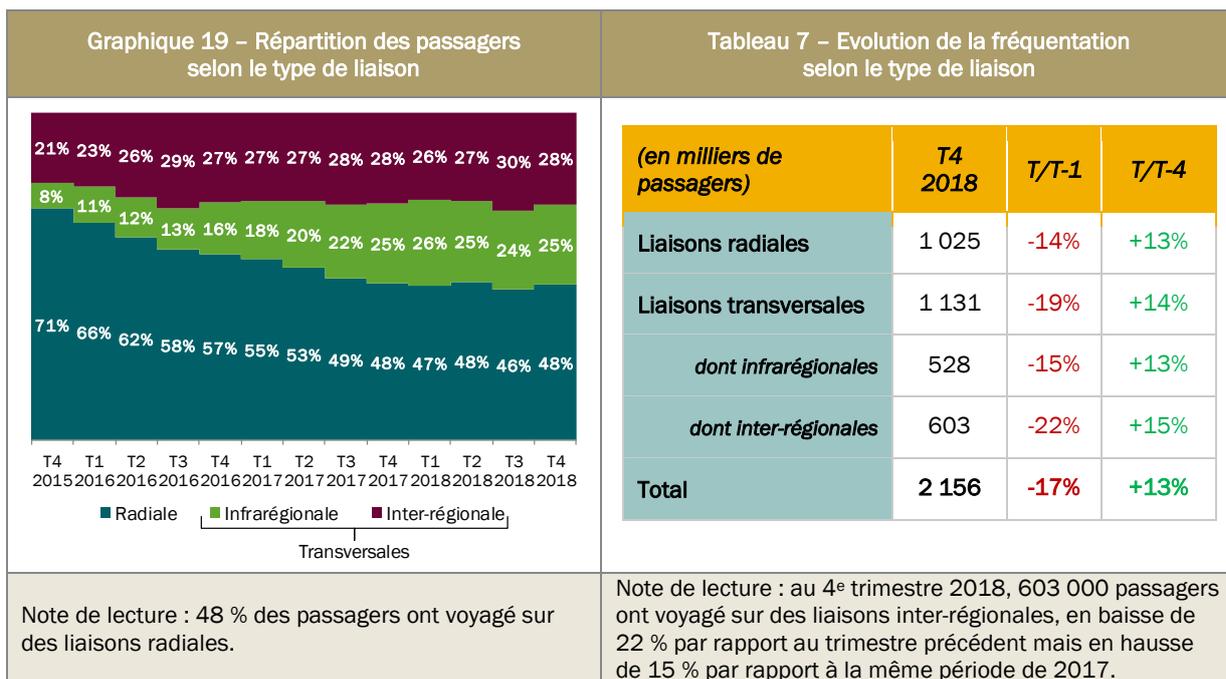
### 2.1. Près de 9 millions de passagers transportés en 2018, dont 2,2 au quatrième trimestre

Près de 2,2 millions de passagers ont voyagé à bord des autocars SLO ce trimestre, une fréquentation en hausse de 14 % par rapport à la même période de l'année dernière, malgré une baisse trimestrielle au 4<sup>e</sup> trimestre 2018 (-17 %) plus forte qu'en 2017 (-12 %). Avec 9 millions de passagers sur l'ensemble de l'année, la croissance de la fréquentation de 2018 est remarquable (+25 %), soit près du double de celle de 2017 (+14 % par rapport à 2016). Le développement de la fréquentation en glissement annuel est visible sur tous les trimestres, prolongeant la tendance haussière de la demande constatée depuis trois ans.



### 2.2. La croissance de la demande est homogène pour tous les types de liaisons

La hausse de la fréquentation par rapport au 4<sup>e</sup> trimestre 2017 est valable pour tous les types de liaisons, avec un taux de croissance assez similaire avoisinant 13 %. La structure de la demande reste stable depuis le 3<sup>e</sup> trimestre 2017 : 52 % de passagers ont voyagé sur les liaisons transversales (qui représentent 79 % des trajets), dont une faible majorité sur les inter-régionales (28 %) par rapport aux liaisons infrarégionales (25 %).

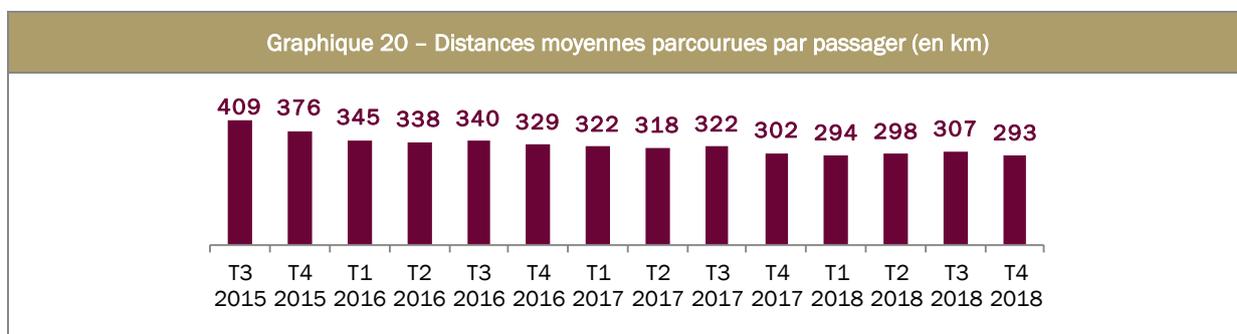


Les distances commercialisées sont supérieures à celles effectuées par passager, quel que soit le type de liaison (Tableau 8). Au total, un passager parcourt une distance moyenne de 293 km, un chiffre qui poursuit sa tendance à la baisse (Graphique 20).

**Tableau 8 – Distances moyennes des liaisons commercialisées et des liaisons parcourues par passager en fonction du type de liaison**

Distances moyennes... (évolution T/T-1)	Liaisons infrarégionales	Liaisons inter-régionales	Liaisons radiales	Total
... des liaisons commercialisées	140 km (+12)	394 km (-12)	381 km (-15)	313 km (+2)
... des liaisons parcourues par passager	137 km (-1)	333 km (-14)	351 km (-17)	293 km (-14)

Note de lecture : au 4<sup>e</sup> trimestre 2018, les liaisons infrarégionales sont en moyenne de 140 km, en hausse de 12 km par rapport au trimestre précédent. Sur ces liaisons, la distance moyenne parcourues par passager est de 137 km.



Le découpage géographique de la fréquentation reste stable. La Région Auvergne-Rhône-Alpes concentre toujours à elle seule la majorité de la fréquentation infrarégionale (55 % des flux totaux de 528 000 voyageurs ce trimestre). En parallèle, les flux inter-régionaux s'élèvent à plus de 600 000 passagers et sont réalisés à 82 % entre des régions limitrophes. S'agissant des liaisons radiales, dont la Normandie concentre près d'1/5 des flux, plus d'un million de voyageurs sont transportés au 4<sup>e</sup> trimestre 2018. De plus, les régions voisines de l'Île-de-France captent 58 % de la demande radiale.

Figure 9 – Répartition de la fréquentation nationale selon le type de liaison

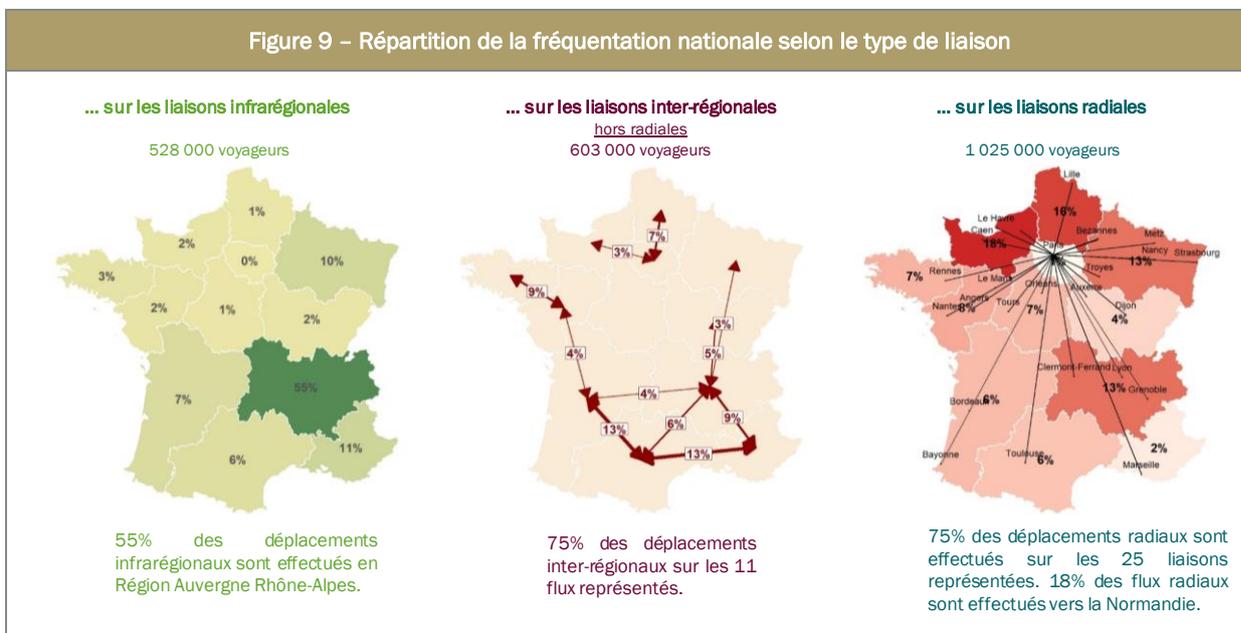
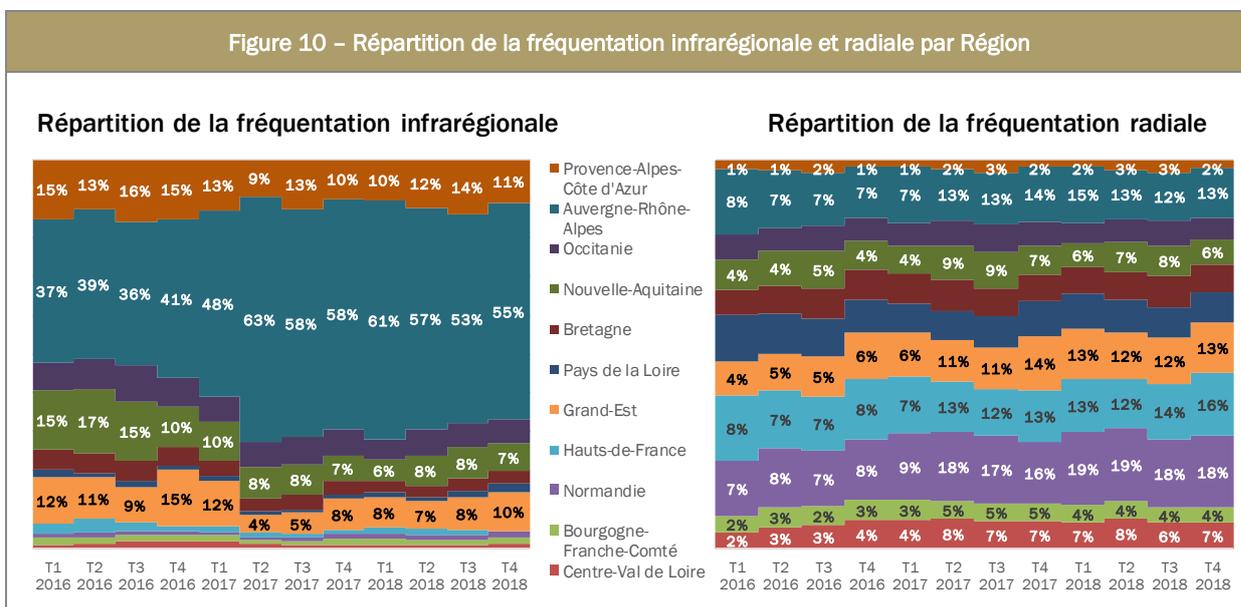


Figure 10 – Répartition de la fréquentation infrarégionale et radiale par Région



### 2.3. Focus sur les liaisons infrarégionales en Auvergne-Rhône-Alpes

La Région Auvergne-Rhône-Alpes concentre non seulement la majorité de la fréquentation (55 %), mais aussi du chiffre d'affaires des liaisons infrarégionales (58 %), sur seulement 16,5 % de ces liaisons.

Ouibus, très actif sur les liaisons de courte distance<sup>8</sup>, assure (en exclusivité ou non) 66 % des 106 liaisons infrarégionales dans la Région. La part des liaisons inférieures à 100 km dans le nombre total de ces liaisons est nettement plus élevée que le niveau moyen national (55 % contre 28 %). La recette kilométrique (hors liaisons aéroports) est aussi largement supérieure à la moyenne nationale (7,7€ contre 5,8€, soit supérieure de 33 %).

Tableau 9 – Indicateurs relatifs aux liaisons infrarégionales de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

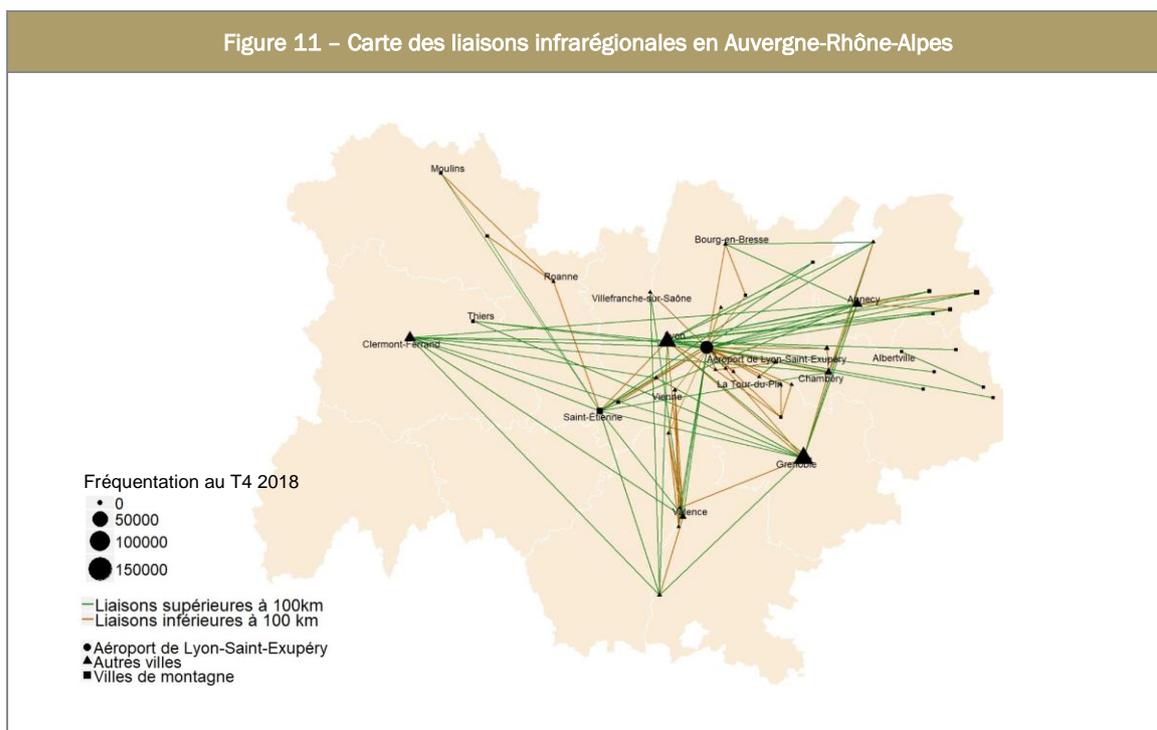
Indicateur	Distance moyenne*	Nombre de liaisons	dont liaisons inf. à 100km	Nombre de passagers (milliers)	Recettes commerciales (M€)	Recette kilométrique** (€HT/100km)
Auvergne-Rhône-Alpes	105	106	58	289	3 047	7,7
Total national	137	644	178	528	5 217	5,8
Part dans le total national		16,5 %	33 %	55 %	58%	

Note de lecture : au 4<sup>e</sup> trimestre 2018, 106 des 644 liaisons infrarégionales sont réalisées en Auvergne-Rhône-Alpes, représentant 16,5% du total national des liaisons infrarégionales.

\*distance moyenne pondérée par la fréquence.

\*\*hors liaisons aéroports.

Figure 11 – Carte des liaisons infrarégionales en Auvergne-Rhône-Alpes



<sup>8</sup> Voir le focus (partie 2.6) sur les liaisons inférieures à 100 km.

## 2.4. Les liaisons radiales dominent le classement des 10 liaisons les plus fréquentées qui concentrent 32 % de la demande

Les 10 liaisons les plus fréquentées concentrent 32 % de la fréquentation totale, contre 28 % à la fin de 2017, soit près de 700 000 passagers. Les liaisons radiales restent dominantes dans le classement : 8 liaisons ont Paris comme origine ou destination. Par rapport au 4<sup>e</sup> trimestre 2017, le classement accueille 2 nouvelles liaisons : Paris-Caen (qui monte 5 places pour s'installer à 7<sup>e</sup> position) et Paris-Strasbourg (à la 10<sup>e</sup> position après avoir gagné 1 place). A l'inverse, Paris-Tours et Clermont Ferrand-Lyon ont quitté le classement.

Tableau 10 – Top 10 des liaisons les plus fréquentées au 4<sup>e</sup> trimestre 2018

Liaisons (évolution rang T/T-4)	Distance moyenne (en km)	Nombre d'opéra- teurs	Nombre de passagers	Nombre de trajets quotidiens (évol. T/T-1 en nb de trajets)	Recette kilométrique moyenne (€ HT / 100 km)	Evolution de la fréquentation (en %)	
						T/T-1	T/T-4
1. Lille_Paris** (-)	238	4	140 641	90 (-1)	3,6	+7%	+40%
2. Aéroport de Lyon_Grenoble (-)	91	2	[85 000 ; 140 000]	61 (-1)	[12 ; 18]	[-10% ; -5%]	[+8% ; +40%]
3. Paris**_Rouen (+1)	135	3	84 821	33 (-1)	5,2	-1%	+44%
4. Lyon_Paris** (-1)	486	3	76 991	49 (-7)	4,5	-9%	-3%
5. Grenoble_Lyon (-)	112	4	70 380	40 (-5)	5,1	+9%	+30%
6. Le Havre_Paris** (+1)	204	3	46 393	19 (-1)	5,2	-5%	+15%
7. Caen_Paris** (+5)	242	3	45 975	20 (-1)	4,3	-4%	+33%
8. Paris**_Rennes (+1)	374	4	43 564	23 (-1)	4,5	-10%	+17%
9. Paris**_Toulouse (-1)	687	3	39 759	19 (-2)	4,5	-12%	+5%
10. Paris**_Strasbourg (+1)	528	3	35 566	23 (-4)	4,0	-2%	+1%

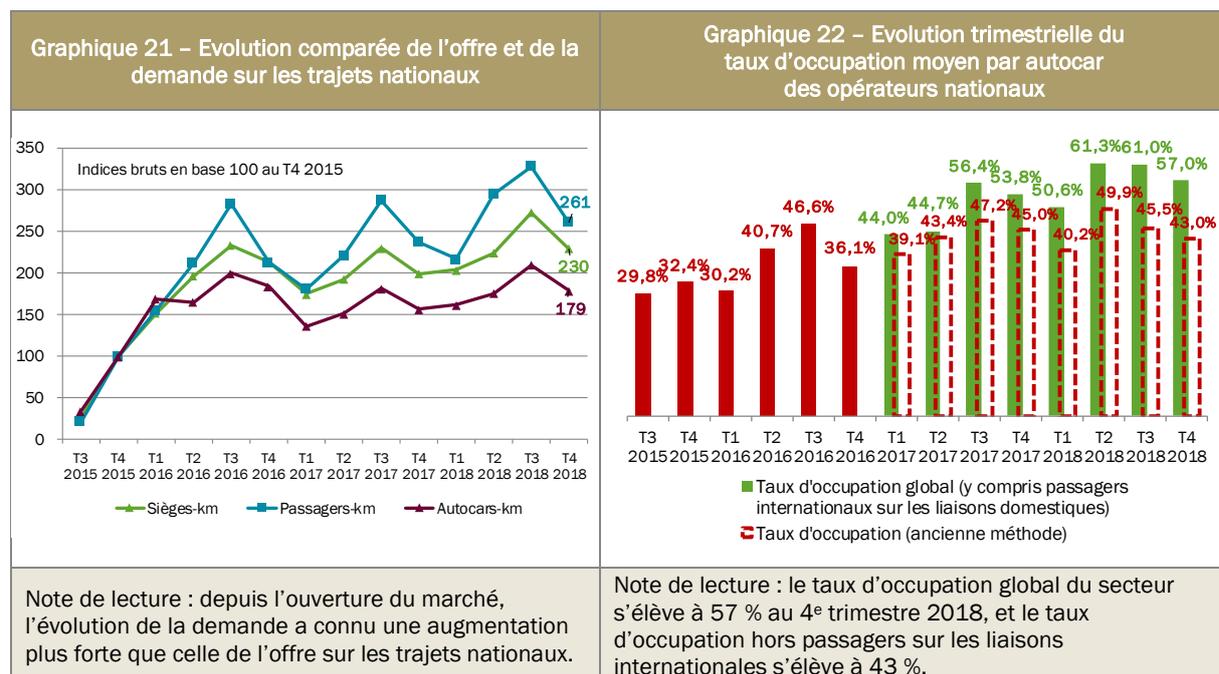
Note de lecture : 84 821 passagers ont voyagé sur la liaison entre Paris et Rouen. Au 4<sup>e</sup> trimestre, cette liaison est desservie par 3 opérateurs, qui effectuent en moyenne 135 km entre leurs points d'arrêts. 33 trajets quotidiens (dans les deux sens de circulation) ont été réalisés ce trimestre, soit 1 trajet en moins qu'au 3<sup>e</sup> trimestre, pour une recette kilométrique moyenne de 5,2 euros par passager aux 100 km.

\*\* Périmètre des arrêts « parisiens » : Bercy, Place de Clichy, La Défense, Charenton, Pont de Levallois, Porte de Saint-Ouen, Porte des Ternes, Pont de Neuilly et Gallieni (Bagnolet).

## 2.5. Un taux d'occupation de 57 % sur le trimestre (en hausse de 3 points en un an)

Le taux d'occupation s'établit à 57 % au 4<sup>e</sup> trimestre 2018, en baisse de 4 points par rapport au trimestre précédent. En un an, c'est une hausse globale du taux d'occupation de 3,2 points qui est enregistrée. Le taux d'occupation qui n'intègre que les passagers sur les trajets domestiques enregistre une hausse de 13 points de pourcentage depuis l'ouverture du marché, alors que sur l'année 2018, ce taux est en baisse de 2 points de pourcentage. En effet, sur l'année 2018, la hausse du taux d'occupation n'est pas tirée par la hausse de la fréquentation sur trajets nationaux (+10 %, en passager.km) qui a été moins dynamique que l'expansion de l'offre (+15 % en sièges-km ou +14 % en

autocars-km). Ce sont donc les voyageurs internationaux en cabotage qui permettent l'augmentation du taux d'occupation en un an.



## 2.6. Focus sur les liaisons inférieures à 100 kilomètres

**Rappel :** L'Arafer est chargée de réguler l'ouverture des liaisons inférieures à 100 kilomètres. Les opérateurs doivent préalablement déclarer leur projet de commercialisation d'une liaison de moins de 100 kilomètres. Les autorités organisatrices de transport disposent ensuite d'un délai de deux mois pour effectuer une saisine auprès de l'Arafer afin de limiter ou d'interdire un projet de desserte qui porterait une atteinte substantielle à l'équilibre économique du service public existant (TER, trains d'équilibre du territoire, lignes départementales).

Au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2018, 34 projets de liaison inférieure à 100 km ont été déclarés auprès de l'Arafer. Parmi ces déclarations, 1 seule a fait l'objet d'une saisine (Le Pontet – Marseille). L'Autorité a rendu l'avis n° 2019-017 du 21 mars 2019 relatif au projet de décision de la Région Provence – Alpes – Côte d'Azur d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Le Pontet (Avignon) et Marseille, par lequel l'Autorité émet un avis défavorable sur ce projet d'interdiction.

Tableau 11 – Déclarations de liaisons inférieures à 100 kilomètres  
au 4<sup>e</sup> trimestre 2018

	T4 2018	T3 2018
Nombre de déclarations de projets de liaisons	34	49
...dont nombre de déclarations ayant fait l'objet de saisine (numéro de déclarations)	1 Le Pontet -Marseille (D2018-285)	2 Beaune - Dijon (2018-217) Marseille - Toulon (2018-244)
... dont avis défavorable	1	2
... dont avis favorable	0	0
Nombre de liaisons inférieures à 100 km commercialisées	202	202

192 liaisons de moins de 100 km sont commercialisées ce trimestre, soit presque le double du nombre de liaisons dénombrées il y a un an (98 liaisons au 4<sup>e</sup> trimestre 2017). Sur la même période, la fréquentation et le nombre de passagers par autocar des liaisons inférieures à 100 km augmentent très fortement sur l'ensemble des catégories de liaisons (avec une croissance à 2 voire 3 chiffres, cf. Tableau 12). De même pour l'offre de départs : 328 départs quotidiens ce trimestre contre 270 au 4<sup>e</sup> trimestre 2017, soit une hausse de 21 % (Graphique 24).

La répartition de l'offre de départs quotidiens est relativement stable depuis 3 trimestres (Graphique 23) : Ouibus est l'opérateur qui assure la majorité de l'offre (42 %), suivi de FlixBus (35 %), dont la part de l'offre de départs quotidiens des liaisons inférieures à 100 km augmente de 2 points.

Figure 12 – Carte des liaisons inférieures à 100 km commercialisées

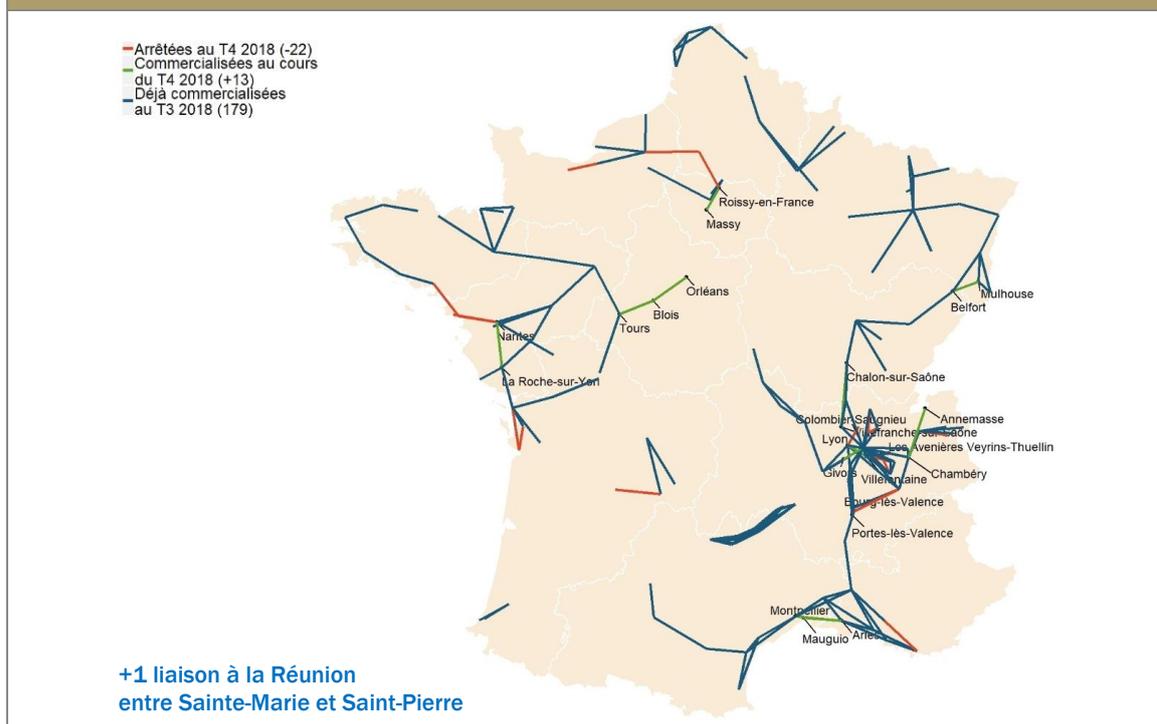
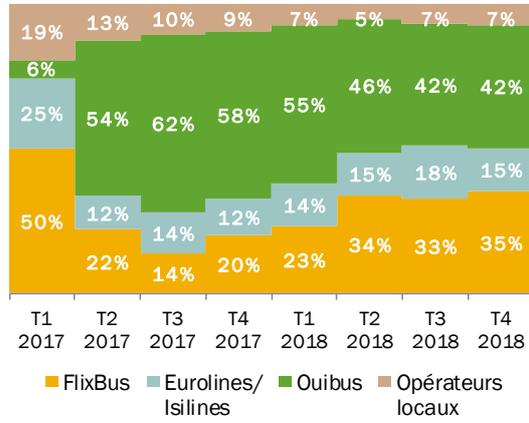


Tableau 12 – Répartition des liaisons de moins de 100 km commercialisées selon le type de ligne (évolution T/T-4)

	Nombre de liaisons	Nombre de passagers	Nombre de passagers par autocar	Recette kilométrique moyenne (€ HT/ 100km)
Liaisons TGV /aéroports	35 (+9)	[220 ; 240 000] ([+60% ; +90%])	[15 ;18] ([+70% ; +95%])	[13 ;19]
Liaisons dans le cadre de lignes longues distances (hors aéroport/TGV)	122 (+49)	44 347 (+166 %)	2,2 (+112 %)	7,5
Ligne touristique (Migratour)	39 (-)	SDA	SDA	SDA

Graphique 23 – Répartition de l'offre (en nombre de départs quotidiens) sur les liaisons commercialisées inférieures à 100 km



Note de lecture : au 4<sup>e</sup> trimestre 2018, Ouibus assure 42 % des départs quotidiens des liaisons inférieures à 100 km.

Graphique 24 – Evolution du nombre de départs quotidiens sur les liaisons commercialisées inférieures à 100 km

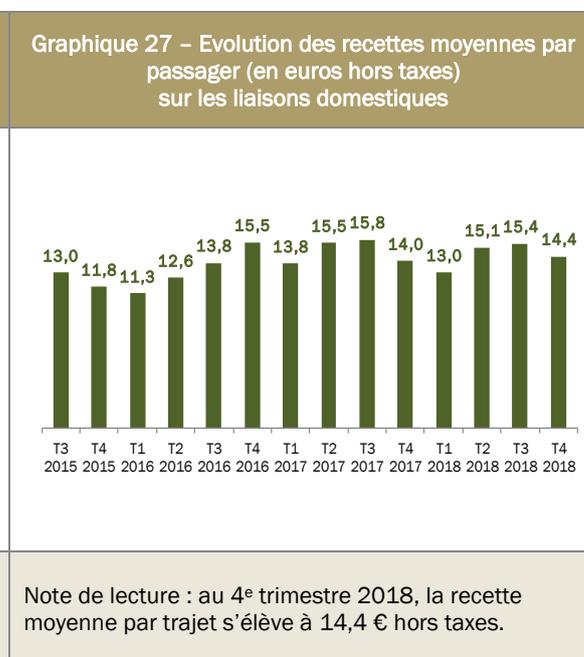
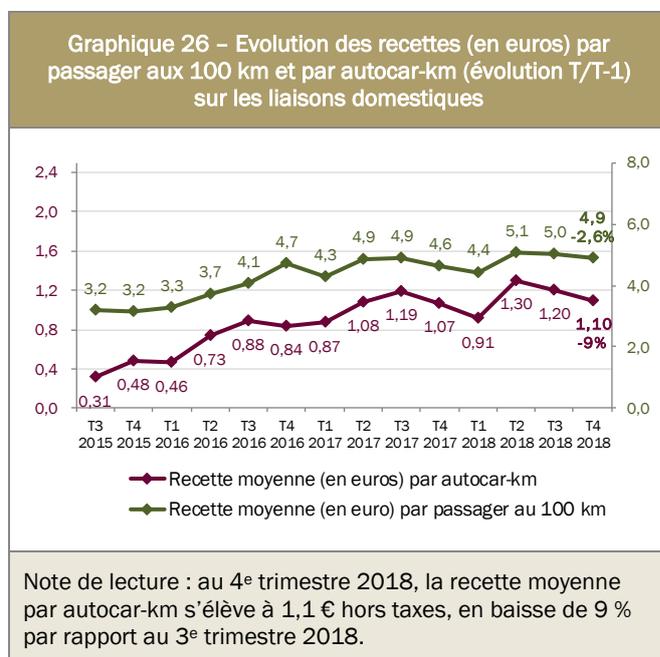
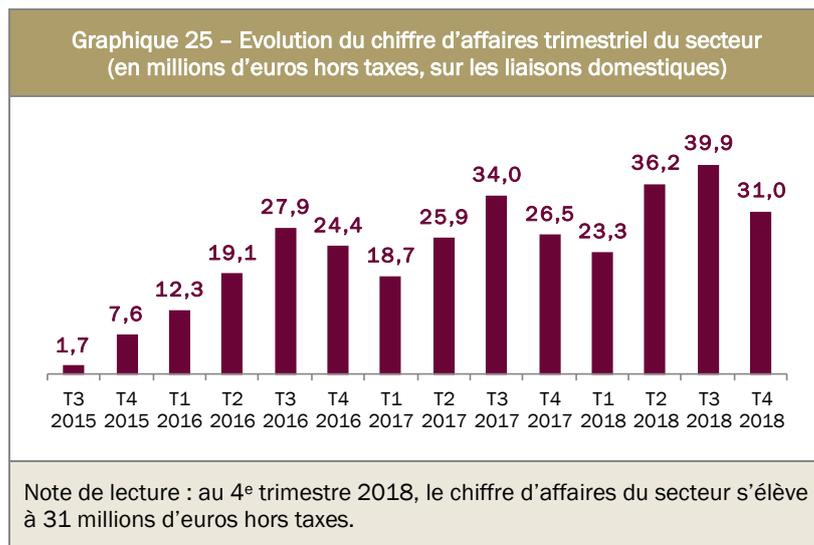


Note de lecture : au 4<sup>e</sup> trimestre 2018, 328 départs quotidiens ont été opérés sur les liaisons commercialisées inférieures à 100 km.

### 3. RESULTATS ECONOMIQUES ET SOCIAUX DU QUATRIEME TRIMESTRE 2018

#### 3.1. Un chiffre d'affaires trimestriel de 31 millions d'euros, en hausse de 17 % en un an

Le chiffre d'affaires du secteur sur les liaisons domestiques au 4<sup>e</sup> trimestre 2018 s'élève à 31 millions d'euros hors taxes, en hausse de 17 % par rapport au même trimestre de 2017, en phase avec l'augmentation de la fréquentation sur cette même période (+14 %). La recette par passager aux 100 km continue de baisser ce trimestre (-2,6 %) pour s'établir à 4,9€ HT, après le record au 2<sup>e</sup> trimestre 2018 (5,1€). En un an, la recette kilométrique par passager a progressé de 6 %. Rapportées à l'autocar-km, les recettes ont également augmentées en un an (+2 %) malgré une baisse de 9 % ce trimestre.



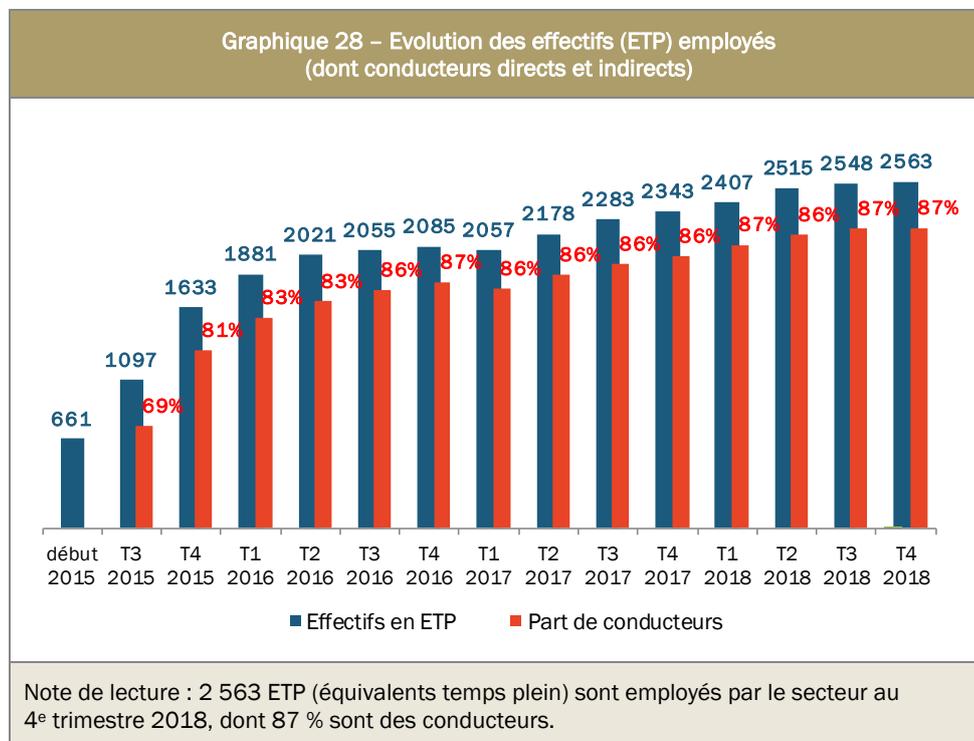
L'augmentation en un an de la recette kilométrique par passager concerne presque toutes les catégories de liaisons, à l'exception des liaisons infrarégionales (-16%) et des liaisons aéroports (-4%). Malgré ces baisses, ces dernières présentent toujours la recette par passager aux 100 km la plus élevée (7€), supérieure de 43 % à la recette moyenne totale (4.9€) et la recette des liaisons infrarégionales reste la deuxième la plus élevée (5,8€). La recette par passager aux 100 km des liaisons qui desservent des villes de montagne s'élèvent en moyenne à 5,3€, occupant la 3<sup>e</sup> position.

Tableau 13 – Recettes kilométriques moyennes par passager selon la nature de la liaison  
(en euro hors taxes pour 100 km) et évolution T/T-1 et T/T-4

Type de liaisons	T3 2018	Evolution T/T-1	Evolution T/T-4	
<b>Total (y compris liaisons aéroports)</b>	4,9	-3%	+6%	
<b>Liaisons aéroports</b>	7,0	+3%	-4%	
<b>Total hors liaisons aéroports</b> dont :	4,7	-3%	+7%	
<b>Dessertes montagne</b>		5,3		
<b>Nombre de trajets quotidiens sur la liaison</b>	10 ou plus	4,5	-2%	+4%
	Entre 6 et 10	4,8	-2%	+10%
	Entre 3 et 6	4,7	-6%	+9%
	Entre 1 et 3	4,9	-4%	+10%
	Moins de 1	4,9	-2%	+6%
<b>Distance de la liaison</b>	Plus de 750km	4,2	-8%	+4%
	500-750km	4,4	-2%	+7%
	250-500km	4,7	-2%	+9%
	Moins de 250km	5,1	-4%	+3%
<b>Type de liaison</b>	Radiale	4,6	-2%	+5%
	Infrarégionale	5,8	-3%	-16%
	Inter-régionale	4,6	-4%	+7%
<b>Type de concurrence</b>	En concurrence	4,6	-3%	+7%
	En exclusivité	5,2	-2%	+6%

### 3.2. Le nombre total d'emploi du secteur continue d'augmenter et s'élève à 2 563 ETP

Au 31 décembre 2018, le secteur<sup>9</sup> emploie 2 563 ETP, en hausse de 0.6 % par rapport au 3<sup>e</sup> trimestre 2018 (+15 ETP sur le trimestre), la part de conducteurs restant stable (87 %). Sur l'année, les opérateurs ont employé 220 ETP supplémentaires.



<sup>9</sup> Ce nombre intègre les emplois directs des opérateurs SLO et les emplois indirects liés à la conduite chez les entreprises partenaires et/ou les sous-traitants.

## 4. ANNEXES

### 4.1. A propos de cette note de conjoncture

La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015 a libéralisé le transport régulier interurbain de voyageurs par autocar en France pour toute liaison supérieure à 100 kilomètres. L'Arafer concourt au bon fonctionnement et à l'observation de ce marché dans sa globalité. Elle régule par ailleurs l'ouverture des liaisons inférieures à 100 kilomètres et l'accès aux gares routières en veillant à l'équilibre économique des services conventionnés.

Sur la base des données collectées trimestriellement auprès des opérateurs en vertu de l'application de la décision n°2017-042, le département des études et de l'observation des marchés de l'Arafer propose un bilan trimestriel de l'activité réalisée, visant à informer l'ensemble des parties prenantes (décideurs publics, professionnels du secteur, médias) et les clients de ces services.

La réutilisation des chiffres présentés nécessite la mention de la source (Arafer).

### 4.2. Méthodologie

En vertu de la décision adoptée sur la base des articles L. 3111-24 et L. 2135-2 (devenu L. 1264-2 après recodification) du code des transports, les entreprises du secteur des transports publics routiers interurbains de personnes doivent transmettre à l'Arafer trimestriellement des informations relatives à leur activité.

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

Un opérateur peut proposer une même liaison au sein de différentes lignes, elles ne sont comptabilisées qu'une seule fois.

### 4.3. Définitions

**Liaison** : Combinaison unique ville de départ-ville d'arrivée (A-B ou B-A) pour un trajet direct. L'adresse des points d'arrêt aux villes de départ et d'arrivée peut différer selon les opérateurs.

**Ville desservie** : Une ville est identifiée par son code Insee (à l'exception de La Défense qui a été rattachée au code Insee de Paris).

**Liaison radiale** : Liaison ayant pour origine ou pour destination Paris.

**Liaison transversale** : Liaison qui relie deux villes de province ou une ville de province et une ville d'Ile-de-France (hors Paris).

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

**Autocars-km** : Unité de mesure correspondant au déplacement d'un autocar sur un kilomètre.

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 4.4. Open-data

Les résultats présentés dans ce document sont également accessibles sous forme de bases de données au format tableur. Le jeu de données est réactualisé trimestriellement<sup>10</sup> et peut être téléchargé à partir du site Internet de l'Autorité. Il est également référencé sur la plateforme « data.gouv.fr » (mots-clés : « arafer », « SLO »).

---

<sup>10</sup> A noter que des corrections ont été apportées par rapport au fichier mis en ligne lors de la publication de la note trimestrielle du 3<sup>e</sup> trimestre 2018.