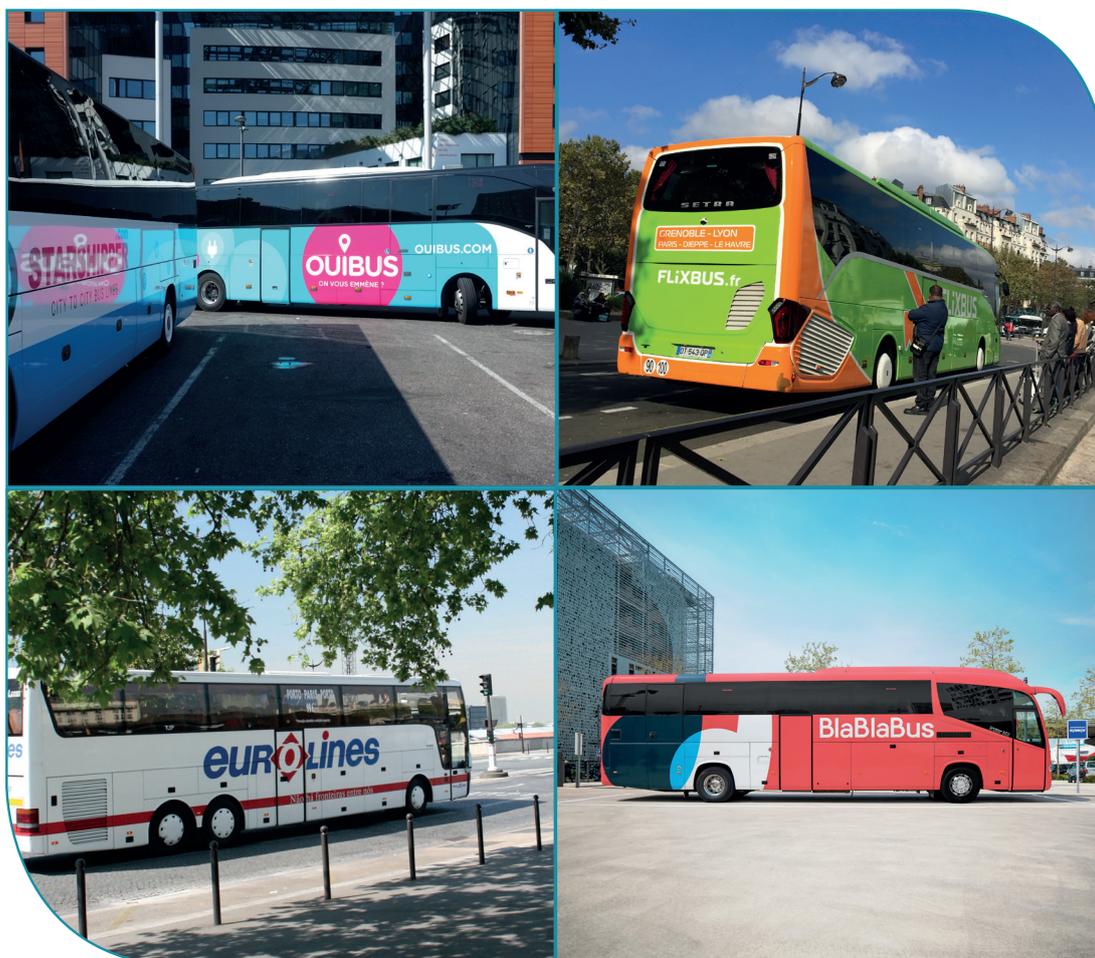


# Marché librement organisé des services interurbains par autocar

Bilan du 2e trimestre 2019



<b>SYNTHESE</b> .....	<b>3</b>
<b>1. BILAN DE L’OFFRE AU DEUXIEME TRIMESTRE 2019</b> .....	<b>4</b>
1.1. Neuf opérateurs sur le marché des SLO dont quatre disposant d’un réseau national .....	4
1.2. L’offre de dessertes augmente à nouveau .....	4
1.3. Le nombre de liaisons reprend sa croissance .....	6
1.4. La concurrence s’effectue toujours sur les liaisons les plus fréquentées tandis que l’offre exclusive progresse.....	7
1.5. L’offre s’intensifie moins vite qu’elle ne diversifie .....	8
1.6. Les caractéristiques des lignes et des liaisons évoluent peu .....	8
<b>2. ANALYSE DE LA DEMANDE AU DEUXIEME TRIMESTRE 2019</b> .....	<b>9</b>
2.1. La fréquentation au deuxième trimestre 2019 dépasse 2,5 millions de passagers .....	9
2.2. La structure de la demande varie lentement .....	9
2.3. Toujours environ 30 % de la demande sur les dix liaisons les plus fréquentées.....	9
2.4. Le taux d’occupation atteint un nouveau record.....	10
<b>3. UN CHIFFRE D’AFFAIRES TRIMESTRIEL FAIBLE AU REGARD DE LA FREQUENTATION</b> .....	<b>11</b>
<b>4. ANNEXES</b> .....	<b>12</b>
4.1. Graphiques et cartes supplémentaires.....	12
4.2. Cadre légal .....	13
4.3. Avertissement .....	13
4.4. Méthodologie .....	14
4.5. Définitions.....	14
4.6. Open-data.....	15

Crédits photos couverture : Agence REA – Eurolines – Arafer – BlaBlaCar

## SYNTHESE

Le deuxième trimestre 2019 est un trimestre transitoire marqué par deux événements : l'intégration des marques Eurolines/Isilines par FlixBus, effective depuis le 1<sup>er</sup> mai 2019<sup>1</sup>, et l'apparition de BlaBlaBus –opérateur disposant d'un réseau national depuis le 11 juin 2019<sup>2</sup>. Il s'agit du dernier trimestre avant que le nombre d'opérateurs principaux se réduise à deux puisque l'intégration de Ouibus au sein de BlaBlaBus sera effective le 1<sup>er</sup> juillet 2019<sup>3</sup>. S'agissant des opérateurs régionaux, leur nombre reste stable à cinq.

Dans la continuité du premier trimestre, l'offre d'Eurolines/Isilines se réduit fortement, annonçant une potentielle disparition de ces marques sur les liaisons domestiques au profit de FlixBus. De son côté, la marque Ouibus a disparu dès la fin du mois de juillet 2019 au profit de BlaBlaBus, qui a repris l'exploitation de toutes les liaisons correspondantes. Ainsi, le marché national de transport routier librement organisé (SLO) est *de facto* en duopole à la fin du deuxième trimestre.

Outre les quatre opérateurs principaux, cinq transporteurs régionaux<sup>4</sup> opèrent des liaisons au deuxième trimestre 2019. Resalp ferme ses lignes pour la saison estivale et Migratour opère de nouveau après la pause hivernale. Au-delà des fluctuations saisonnières, l'offre et la demande correspondantes aux opérateurs locaux évoluent très peu.

L'offre de service s'étoffe pour proposer un plus grand choix de liaisons (8 % de plus sur un an pour atteindre 1 958 liaisons ce trimestre) tout en maintenant le nombre de kilomètres parcourus au niveau du deuxième trimestre 2018 (environ 27 500 km). Ainsi, les deux principaux opérateurs, FlixBus et Ouibus, augmentent respectivement leur nombre de liaisons de 22 % et 28 %, en parallèle des 145 liaisons créées sous la marque BlaBlaBus. En parallèle, le nombre de départs quotidiens se redresse par rapport au premier trimestre pour retrouver le niveau du deuxième trimestre 2018, soit environ 850 départs par jour. A volume de trajets constant, le réseau se contracte pour ne desservir que 263 villes (contre 278 l'année passée). Ce réseau réduit est aussi un réseau plus dense. Le nombre moyen de destinations par ville atteint 14,2, contre 12,7 il y a un an. Autrement dit, chaque ville du réseau SLO est reliée à 1,5 desserte supplémentaire en un an.

Les politiques promotionnelles, déjà observées au premier trimestre, se poursuivent avec moins d'intensité. Si le prix moyen du billet est remonté à 12,4 € (contre 10,4 € au premier trimestre), il reste bien en-deçà de la moyenne saisonnière (établie à 15,5 € sur les deux années précédentes). Ces offres tarifaires permettent aux opérateurs de dépasser la fréquentation du deuxième trimestre 2018, en atteignant plus de 2,5 millions de passagers. Cette hausse du nombre de passagers, combinée à la rationalisation de l'offre, permet d'atteindre un taux d'occupation des autocars record, atteignant plus de 62 %. En contrepartie, la recette par autocar.km ne retrouve pas le niveau de 2018 (1,13 €, soit 17 centimes de moins) et le chiffre d'affaires global, établi à 31,3 millions d'euros, ne reflète pas la hausse du nombre de passagers transportés, faisant perdurer des questions sur la rentabilité de l'activité SLO en France.

<sup>1</sup> <https://global.flixbus.com/company/press-room/press-releases/flixbus-buys-eurolines-and-isilines>

<sup>2</sup> <https://blog.blablacar.fr/newsroom/news/blablacar-lance-blablabus-a-destination-de-45-villes-en-france>

<sup>3</sup> <https://blog.blablacar.fr/newsroom/news/blablacar-finalise-l-acquisition-de-ouibus>

<sup>4</sup> Par ordre alphabétique : DMA, Escapad'Kreol, Jacqueson, Keolis Sud Lorraine et Migratour.

## 1. BILAN DE L'OFFRE AU DEUXIEME TRIMESTRE 2019

### 1.1. Neuf opérateurs sur le marché des SLO dont quatre disposant d'un réseau national

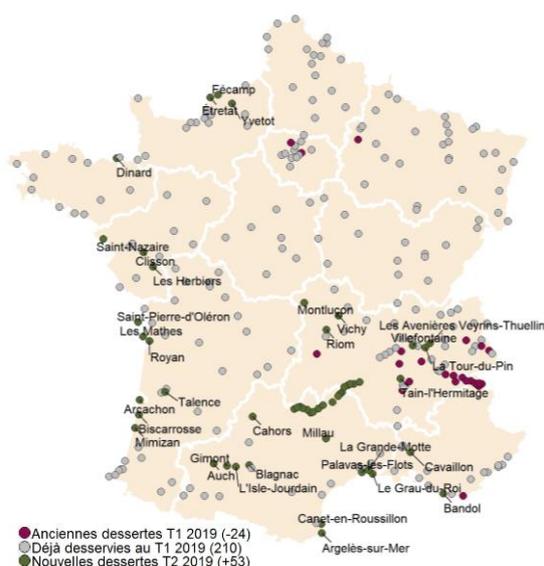
Le nombre d'opérateurs présents sur le marché au deuxième trimestre 2019 s'élève à neuf opérateurs. Alors que l'effectif des opérateurs « locaux » reste stable à cinq (Migratour a repris son activité après la pause hivernale et Resalp a arrêté ses liaisons d'hiver), BlaBlaBus fait son entrée effective sur le marché pour devenir un opérateur disposant d'un réseau national. C'est la première fois que le nombre d'opérateurs nationaux évolue depuis le quatrième trimestre 2016. Pour autant, cette situation à quatre opérateurs nationaux est à la fois artificielle et transitoire : artificielle due aux concentrations en cours (à aucun moment pendant le deuxième trimestre 2019 il n'y a plus de trois opérateurs) et transitoire car à partir du prochain trimestre, le marché sera partagé entre deux opérateurs principaux : FlixBus-Eurolines/Isilines d'un côté et BlaBlaBus-Ouibus de l'autre.

Figure 1 – Liaisons commercialisées par les cinq opérateurs « locaux » au 2ème trimestre 2019



### 1.2. L'offre de dessertes augmente à nouveau

Figure 2 – Evolution des villes desservies entre le 1er et le 2ème trimestre 2019



Au deuxième trimestre 2019, 263 communes françaises sont connectées au réseau d'autocars SLO, soit 12 % de plus qu'au premier trimestre mais 5 % de moins par rapport à la même période en 2018 (Figure 3).

Après la baisse exceptionnelle du trimestre précédent<sup>5</sup>, l'offre totale de dessertes a repris sa tendance saisonnière habituelle. Le nombre de dessertes arrêtées ce trimestre s'élève à 24 dont 15 sont des villes de montagne. En parallèle, 53 villes sont ajoutées au réseau. La plupart de ces nouvelles dessertes sont des destinations touristiques dont 19 font partie de la ligne saisonnière de Migratour.

<sup>5</sup> Voir le bilan du marché SLO au premier trimestre 2019

([https://www.arafer.fr/wp-content/uploads/2019/07/arafer\\_bilan-marche-autocars-2019-t1.pdf](https://www.arafer.fr/wp-content/uploads/2019/07/arafer_bilan-marche-autocars-2019-t1.pdf))

A l'échelle des opérateurs, Eurolines/Isilines poursuit la contraction de son offre de service en arrêtant 32 % de ses destinations sur un an (35 % sur le trimestre). FlixBus accroît son offre de 4 % (8 dessertes de plus sur un an) pour atteindre un niveau record du nombre de dessertes de 197. Le réseau de Ouibus se développe (+ 13 dessertes sur le trimestre) sans pour autant retrouver son niveau de 2018 (134 dessertes au deuxième trimestre 2019 contre 157 en 2018, soit 15 % de moins). BlaBlaBus introduit une offre qui dessert 35 villes françaises.

FlixBus reste l'opérateur dont l'offre est la plus étoffée, couvrant 75 % des villes du réseau SLO (Figure 4). Ce chiffre est pourtant en baisse par rapport au premier trimestre 2019 malgré l'augmentation du nombre de villes desservies par cet opérateur. De son côté, la croissance du réseau Ouibus lui permet de stabiliser son taux de couverture autour de 51 %. Avec 35 dessertes, le taux de couverture de BlaBlaBus atteint 13 %.

Figure 3 – Nombre de villes desservies par opérateur

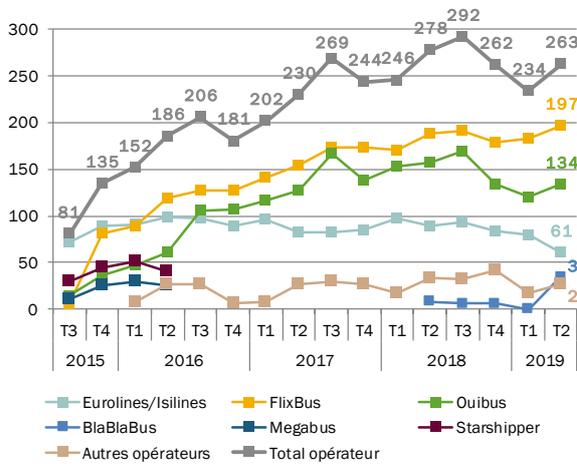


Figure 4 – Taux de couverture par opérateur du réseau de villes desservies

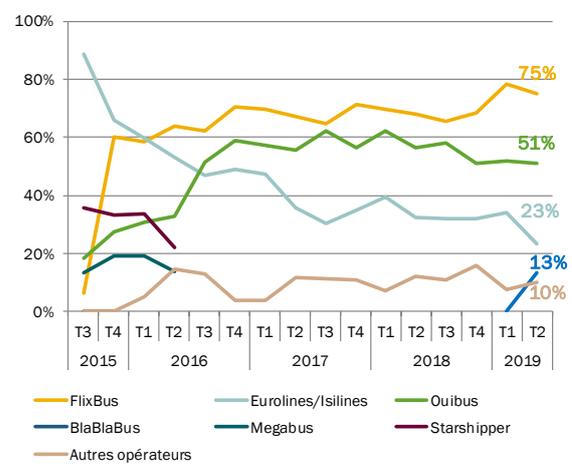


Figure 5 – Répartition des dessertes exclusives de villes par les opérateurs disposant d'un réseau national

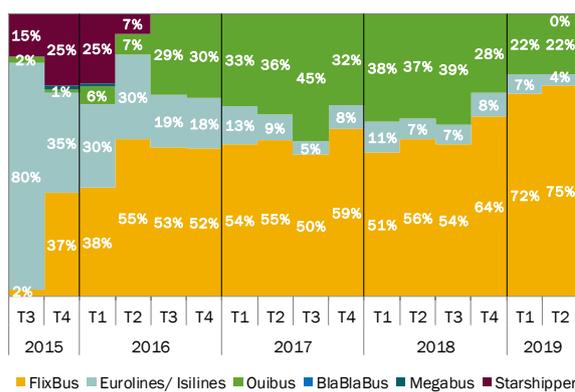
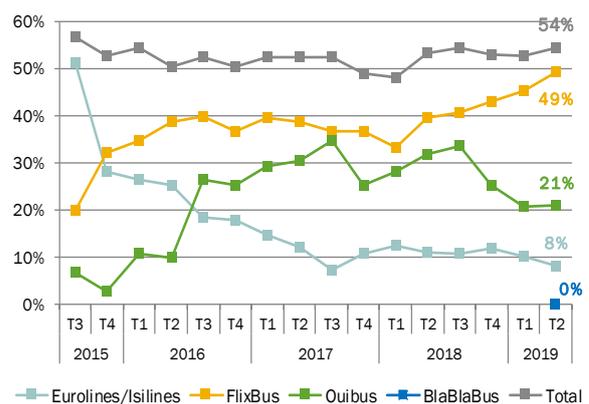


Figure 6 – Part des villes desservies en exclusivité dans l'offre de l'opérateur



Plus de la moitié (54 %, soit 130 des 239 villes) des villes desservies par les opérateurs nationaux le sont en exclusivité, une part stable depuis un an mais aussi depuis le début de la libéralisation du marché SLO. Cette stabilité globale masque des évolutions et des différences remarquables au niveau des opérateurs. FlixBus dessert désormais seul 97 villes (22 villes de plus qu'au deuxième trimestre 2018), ce qui le conduit à assurer 75 % des dessertes exclusives. Cette augmentation significative est en partie liée à l'abandon de dessertes par Eurolines/Isilines qui ne dessert plus que cinq villes en exclusivité (contre 10 il y a un an). Ouibus maintient le nombre de dessertes exclusives à 28 sur le

trimestre (contre 50 il y a un an) tandis que toutes les villes où BlaBlaBus est présent sont déjà desservies par au moins un autre opérateur.

### 1.3. Le nombre de liaisons reprend sa croissance

Le nombre total de liaisons commercialisées au deuxième trimestre 2019 s'élève à 1 958 (Figure 7), soit 145 liaisons de plus qu'au deuxième trimestre 2018. La hausse est particulièrement forte entre le premier et deuxième trimestre 2019 (+ 30 %) après un niveau exceptionnellement bas au premier trimestre.

La reprise de l'offre saisonnière de Migratour (+ 210 liaisons) et l'étoffement de l'offre chez les opérateurs nationaux sont les deux contributeurs de cette croissance.

Figure 7 – Evolution du nombre total de liaisons commercialisées

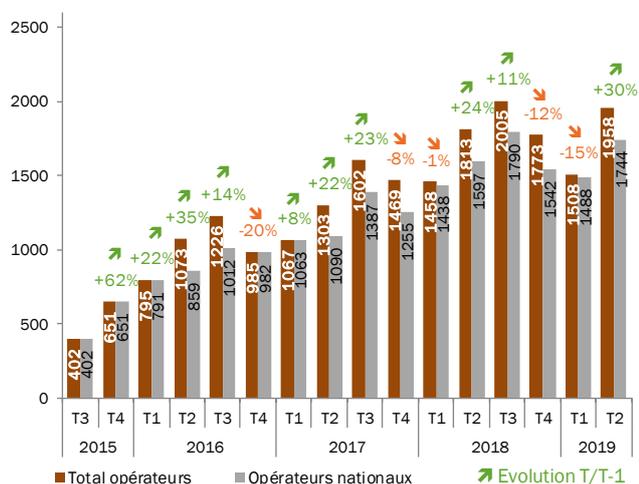
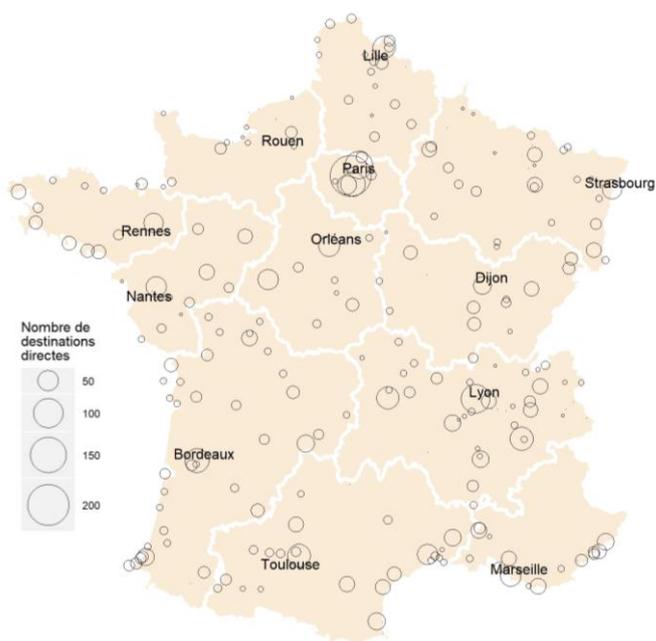


Figure 8 – Nombre de destinations directes par ville au 2<sup>ème</sup> trimestre 2019



Ce développement permet de densifier le réseau commercialisé, puisque les voyageurs se voient désormais proposer en moyenne 14,2 destinations directes au départ de chaque ville desservie, contre 13,2 au premier trimestre et 12,7 un an plus tôt (voir Figure 21 en annexe).

C'est la plus grande évolution du nombre moyen de dessertes par ville, reflétant la volonté de certains opérateurs de diversifier leur offre et de densifier le réseau.

Les 10 villes reliées au plus grand nombre de destinations directes sont Paris (201 destinations), Lyon (98), l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle (89), l'aéroport de Paris Orly (73), Bordeaux (69), Grenoble (65), Toulouse (63), Clermont-Ferrand et Lille (60).

FlixBus a fortement diversifié son offre ce trimestre avec 234 liaisons supplémentaires. Ouibus et BlaBlaBus participent également à la densification du réseau, puisque les deux opérateurs ouvrent respectivement 148 et 145 nouvelles liaisons. A l'inverse, Eurolines/Isilines a retiré 166 liaisons de son offre, enregistrant un recul en continuité avec le premier trimestre (Figure 9). Ainsi, FlixBus couvre 66 % des liaisons proposées ; contre 35% pour Ouibus, 11 % pour Eurolines/Isilines et 8 % pour BlaBlaBus (Figure 10).

Figure 9 – Nombre de liaisons commercialisées par opérateur (évolution en % entre T et T-1)

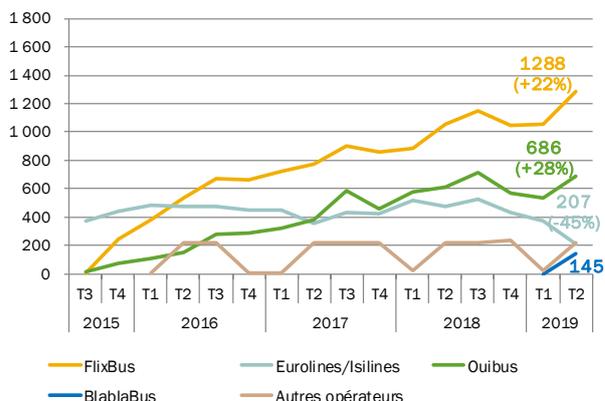
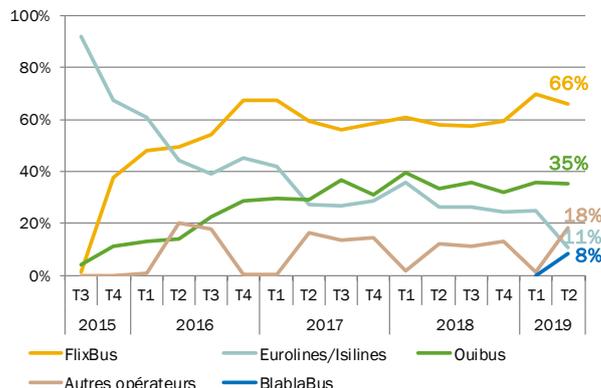


Figure 10 – Taux de couverture par opérateur du réseau de liaisons commercialisées



#### 1.4. La concurrence s’effectue toujours sur les liaisons les plus fréquentées tandis que l’offre exclusive progresse

La part des liaisons en concurrence s’établit à 25 % de l’offre totale (Figure 11). Si cette part de l’offre est faible, elle concentre toujours près de 90 % de la fréquentation. En diversifiant leur offre de liaisons, les opérateurs proposent plus de liaisons exclusives, dont le nombre s’élève à 1 289 ce trimestre. Cela ne correspond pas à une concentration du marché, mais bien à la création de nouvelles offres sur des liaisons peu fréquentées.

Au deuxième trimestre 2019, 74 % des liaisons opérées par FlixBus sont exclusives (Figure 12), la proportion la plus élevée parmi les opérateurs nationaux. Cette part est en augmentation quasi continue depuis 2015 reflétant la stratégie de cet opérateur à irriguer le territoire. La nouvelle offre de BlaBlaBus se compose de 12 % de liaisons exclusives, s’agissant des liaisons inédites entre des villes déjà desservies par les autres opérateurs.

Figure 11 – Nombre de liaisons en concurrence et leurs poids dans l’offre et la demande

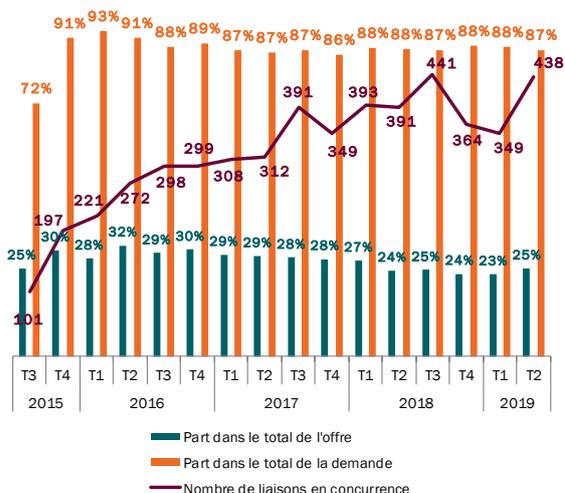
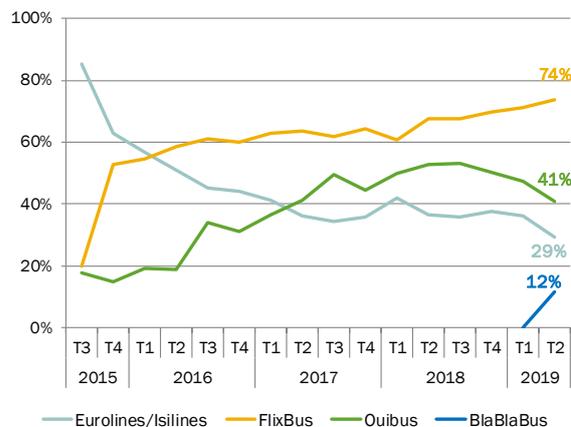


Figure 12 – Part des liaisons exclusives dans l’offre des opérateurs disposant d’un réseau national



## 1.5. L'offre s'intensifie moins vite qu'elle ne diversifie

Le nombre de départs quotidiens (855) est légèrement supérieur à celui observé au deuxième trimestre 2018 (+ 1,1 %), et de 17 % supérieur au trimestre précédent (Figure 13).

Cette hausse est à l'initiative de FlixBus (+ 24 % par rapport au trimestre précédent), Ouibus (+ 20 %) et dans une moindre mesure BlaBlaBus (entré sur le marché avec six départs quotidiens). A l'inverse, le nombre de départs quotidiens assurés par Eurolines/Isilines est en baisse de 25 %.

Figure 13 – Nombre de départs quotidiens sur le réseau d'autocars SLO

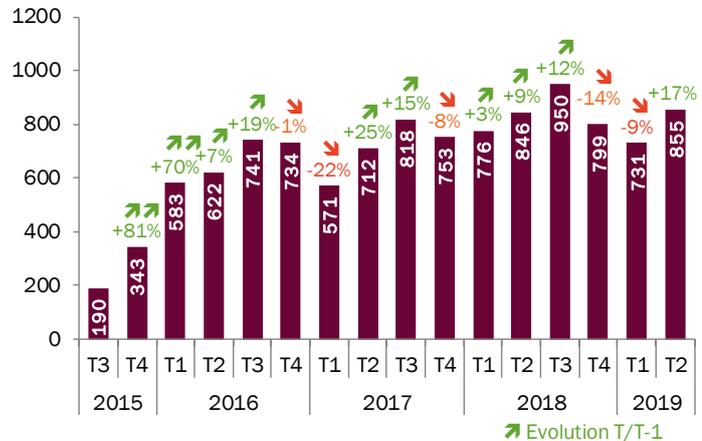
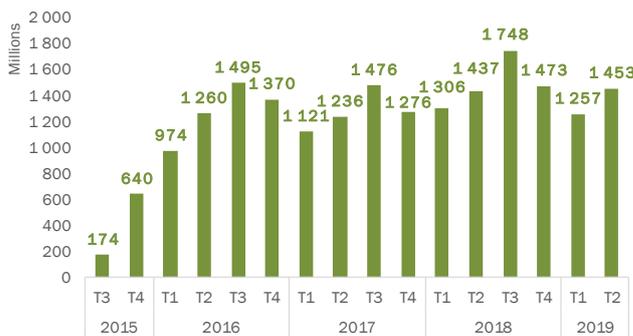


Figure 14 – Nombre total de sièges.kilomètres parcourus



Le nombre de sièges.kilomètres parcourus augmente lui aussi légèrement sur un an (+ 1,2 %). Cela s'inscrit dans la dynamique d'augmentation de l'offre globale, mais évolue moins rapidement que le nombre de liaisons proposées, soulignant la priorité donnée à la diversification de l'offre (plus de liaisons par ligne).

En ce sens, la fréquence quotidienne moyenne par liaison s'établit à 3,1 départs au deuxième trimestre 2019, contre 3,6 départs un an plus tôt (voir Figure 22 en annexe).

## 1.6. Les caractéristiques des lignes et des liaisons évoluent peu

Les liaisons opérées par les opérateurs nationaux sont à 10 % radiales, 23 % infrarégionales et 67 % inter-régionales. La fréquence quotidienne moyenne selon le type de liaison évolue peu par rapport aux trimestres précédents. Elle est de 5,7 départs par jour par liaison radiale, 4,0 pour les liaisons infrarégionales et 2,3 pour les liaisons inter-régionales (voir Tableau 3 en annexe). La longueur moyenne des liaisons commercialisées semble se stabiliser (307 km au deuxième trimestre 2019 contre 300 km un an plus tôt et 360 km deux ans auparavant), de même que la longueur moyenne des lignes.

Tableau 1 – Caractéristiques des lignes et des liaisons par opérateur

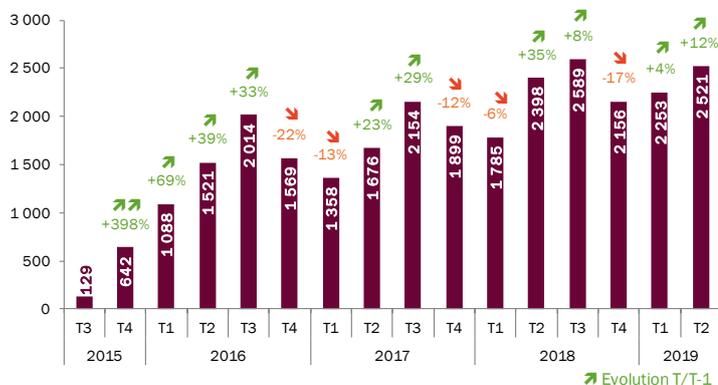
Opérateur	Nombre de lignes (évol. T/T-1)	Longueur moyenne des lignes	Nombre de liaisons	Longueur moyenne des liaisons	Nombre de villes desservies par ligne	
					T2 2019	T1 2019
Eurolines/Isilines	41 (-45%)	514 km	207	341 km	6,0	5,5
FlixBus	239 (+33%)	416 km	1 288	332 km	4,8	4,8
Ouibus	161 (+21%)	273 km	686	265 km	4,5	4,1
BlaBlaBus	10	671 km	145	289 km	6,1	non disponible

## 2. ANALYSE DE LA DEMANDE AU DEUXIEME TRIMESTRE 2019

### 2.1. La fréquentation au deuxième trimestre 2019 dépasse 2,5 millions de passagers

Avec 2,52 millions de passagers transportés au deuxième trimestre 2019, la fréquentation a crû de 12 % sur un trimestre et dépasse les résultats du deuxième trimestre 2018 de 5,1 % (Figure 15). Cette croissance de la demande est stimulée par les offres promotionnelles des différents opérateurs, proposées depuis le début de l'année et toujours valables ce trimestre.

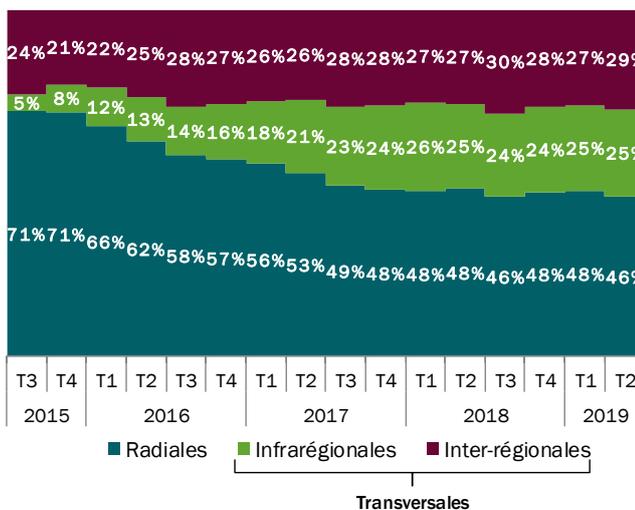
Figure 15 – Nombre de passagers transportés (en milliers)



### 2.2. La structure de la demande varie lentement

La répartition de la demande suivant le type de liaison reste similaire aux trimestres précédents (Figure 16). Avec près de 1,2 million de passagers, les liaisons radiales représentent 46 % de la fréquentation ce trimestre, contre 29 % pour les liaisons inter-régionales (720 000 passagers) et 25 % pour les infrarégionales (640 000 passagers). Pour autant, la croissance de la fréquentation sur un an, représentant plus de 123 000 passagers supplémentaires, est uniquement tirée par les liaisons transversales.

Figure 16 – Répartition de la fréquentation par type de liaison



La structure de la demande reste stable également à l'échelle des régions. La région Auvergne-Rhône-Alpes concentre toujours plus de la moitié (53 %) de la fréquentation infrarégionale alors que 37 % des flux inter-régionaux concernent la région Occitanie. Les liaisons entre Paris et les villes normandes représentent, quant à elles, près de 20 % de la fréquentation radiale (voir Figure 23 en annexe).

### 2.3. Toujours environ 30 % de la demande sur les dix liaisons les plus fréquentées

Le classement des dix liaisons les plus fréquentées n'enregistre pas d'évolutions importantes ce trimestre par rapport au premier trimestre. Il n'y a pas d'entrée ou sortie mais seulement quatre mouvements au sein de la liste (Tableau 2). Ensemble, les dix liaisons concentrent toujours environ 30 % de la fréquentation totale.

Tableau 2 – Top 10 des liaisons les plus fréquentées au 2<sup>ème</sup> trimestre 2019

Liaisons (évolution rang T/T-1)	Distance moyenne (km)	Nombre d'opéra- teurs	Nombre de passagers	Nombre de trajets quotidiens (évol. T/T-1)	Recette kilométrique par passager (€/100 km)	Evolution de la fréquentation	
						T/T-1	T/T-4
1. Lille – Paris* (-)	247	4	123 357	78 (-7)	3,1	-18%	+9%
2. Aéroport de Lyon – Grenoble (-)	92	2	[104 386 ; 123 357]	103 (+42)	[10 ; 15]	-1%	0%
3. Paris* – Rouen (-)	136	3	104 386	38 (+6)	4,4	+12%	+11%
4. Lyon – Paris* (-)	472	4	90 625	47 (+4)	4,0	+8%	+5%
5. Grenoble – Lyon (-)	119	4	84 099	42 (+7)	4,3	+9%	+25%
6. Marseille – Nice (+3)	207	3	55 184	34 (+7)	3,9	+28%	+39%
7. Paris* – Rennes (+1)	372	2	[51 822 ; 55 184]	23 (+1)	[3 ; 5]	+13%	0%
8. Caen – Paris* (-2)	240	3	51 822	20 (-)	3,9	0%	+2%
9. Le Havre – Paris* (-2)	203	3	51 563	21 (+1)	5,1	+11%	+3%
10. Clermont-Ferrand – Lyon (-)	175	3	44 854	32 (+7)	5,5	+23%	+23%

\* Périmètre des arrêts parisiens : Bercy, Place de Clichy, La Défense, Charenton, Pont de Levallois, Porte de Saint-Ouen, Pont de Sèvres et Gallieni (Bagnole).

## 2.4. Le taux d'occupation atteint un nouveau record

La croissance trimestrielle de la fréquentation au deuxième trimestre 2019 est proche de celle de l'offre (+ 14 % de passagers.km contre + 16 % de sièges.km et + 15 % d'autocars.km sur le trimestre, Figure 17). En intégrant les passagers internationaux présents sur les liaisons domestiques, le nombre de passagers.km s'accroît de 19 %, supérieur à la hausse de l'offre. En conséquence, le taux d'occupation augmente encore ce trimestre et établit un nouveau record à 62,2 %, en hausse de 2,4 points par rapport au premier trimestre (Figure 18). La fréquentation internationale augmente plus vite que la fréquentation domestique, le taux d'occupation domestique baisse légèrement (0,4 point de moins) sur le trimestre.

Figure 17 – Evolution comparée de l'offre et de la demande

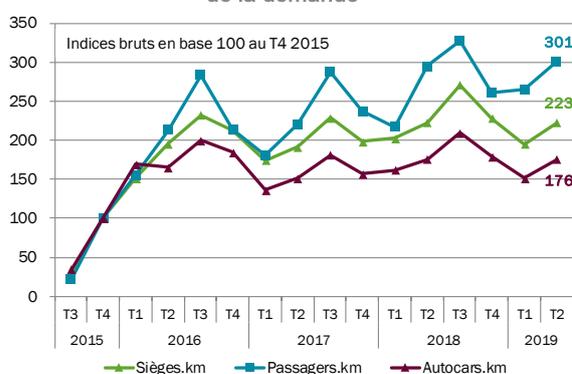
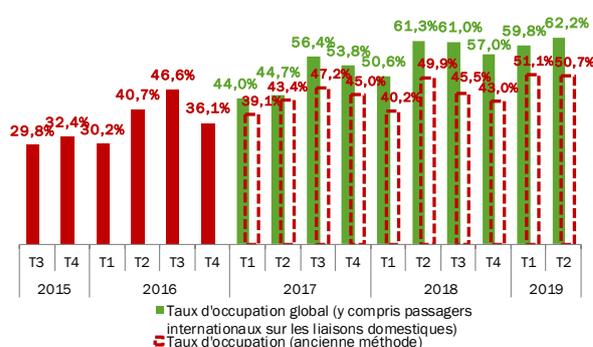


Figure 18 – Taux d'occupation moyen par autocar



### 3. UN CHIFFRE D'AFFAIRES TRIMESTRIEL FAIBLE AU REGARD DE LA FREQUENTATION

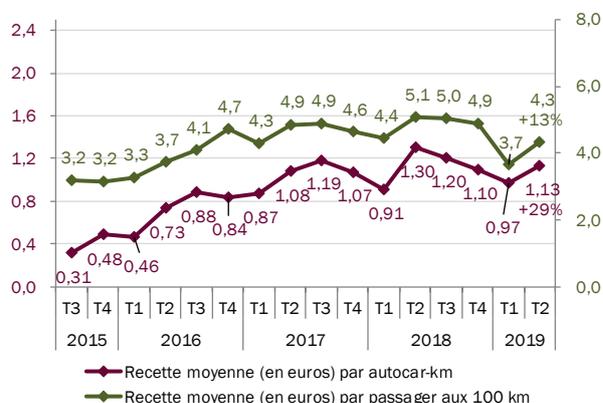
Le chiffre d'affaires du secteur s'élève à plus de 31 millions d'euros au deuxième trimestre 2019, en forte hausse (+ 34 %) par rapport au trimestre précédent, mais en baisse de 13 % sur un an. Cette évolution du chiffre d'affaires reflète l'impact des offres promotionnelles moins agressives qu'au premier trimestre.

Dans la continuité du premier trimestre, la recette moyenne par passager.km est bien en-dessous de ce que l'on pouvait observer les années précédentes. Celle-ci atteint 4,3 € par passager aux 100 km, contre 5,1 € un an plus tôt.

Figure 19 – Chiffre d'affaires trimestriel du secteur (en millions d'euros hors taxes)



Figure 20 – Recettes (en euros) par passager aux 100 km et par autocar.km (évolution T/T-1)



Toutefois, la recette moyenne par passager.km a augmenté de 13 % par rapport au trimestre précédent. Aidée par un taux d'occupation record, la recette moyenne par autocar.km se redresse aussi de 29 %, atteignant 1,13 €.

Toutes les catégories de liaisons sont concernées par la baisse des recettes sur un an (voir Tableau 4 en annexe). Parmi elles, les liaisons les plus cadencées (10 trajets quotidiens ou plus) et les plus courtes (moins de 250 km) sont les plus impactées par cette baisse (respectivement - 19 % et - 20 %), ce qui peut s'expliquer par le fait que ces liaisons sont également les plus concurrentées.

## 4. ANNEXES

### 4.1. Graphiques et cartes supplémentaires

Figure 21 – Nombre de destinations directes par ville



Note de lecture : au deuxième trimestre 2019, chaque ville est reliée en moyenne à 14,2 destinations.

Figure 22 – Nombre de départs par liaison



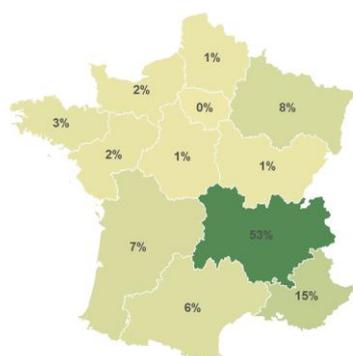
Note de lecture : au deuxième trimestre 2019, on recense 3,1 départs quotidiens par liaison.

Tableau 3 – Nombre de liaisons et la fréquence quotidienne par type de liaison

Type de liaison	Nombre de liaisons	Part dans l'offre globale	Nombre de trajets quotidiens
Radiale	201	10%	5,7
Infrarégionale	449	23%	4,0
Inter-régionale	1308	67%	2,3
<b>Total général</b>	<b>1958</b>	<b>100%</b>	<b>3,1</b>

Figure 23 – Répartition de la fréquentation nationale selon le type de liaison

... sur les liaisons infrarégionales  
659 000 voyageurs



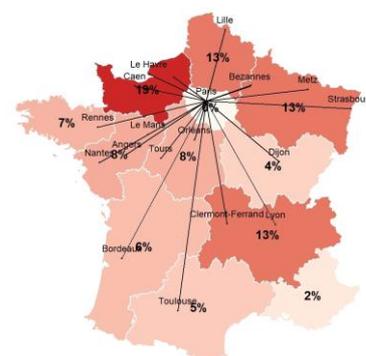
53% des déplacements infrarégionaux sont effectués en Région Rhône-Alpes

... sur les liaisons inter-régionales (hors radiales)  
738 000 voyageurs



75% des déplacements inter-régionaux sont effectués sur les 11 flux représentés.

...sur les liaisons radiales  
1 164 000 voyageurs



75% des déplacements radiaux sont effectués sur les 17 liaisons représentées.

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

Type de liaisons	T2 2019	Evolution T/T-1	Evolution T/T-4	
<b>Total (y compris liaisons aéroports)</b>	4,3	+18%	-15%	
<b>Liaisons aéroports</b>	6,2	+9%	-14%	
<b>Hors liaisons aéroports</b>	4,1	+20%	-15%	
dont :				
<b>Dessertes en montagne</b>	5,3	+4%	NC	
<b>Nombre de trajets quotidiens sur la liaison</b>	10 ou plus	3,9	+24%	-19%
	Entre 6 et 10	4,2	+25%	-9%
	Entre 3 et 6	4,0	+18%	-19%
	Entre 1 et 3	4,5	+19%	-9%
	Moins de 1	4,6	0%	-8%
<b>Distance de la liaison</b>	Plus de 750km	4,0	+28%	-6%
	500-750km	4,0	+22%	-7%
	250-500km	4,0	+22%	-17%
	Moins de 250km	4,4	+16%	-21%
<b>Type de liaison</b>	Radiale	4,0	+23%	-16%
	Infrarégionale	4,9	+9%	-18%
	Inter-régionale	4,1	+17%	-11%
<b>Type de concurrence</b>	En concurrence	4,0	+22%	-16%
	En exclusivité	4,8	+8%	-9%

## 4.2. Cadre légal

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<sup>6</sup> 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, la direction des études et de l'observation des marchés de l'Autorité de régulation des transports 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 (Autorité de régulation des transports).

## 4.3. Avertissement

Les résultats présentés ont été obtenus par traitements statistiques des services de l'Autorité, à partir des données transmises dans le cadre des collectes de données régulières mises en place en application des dispositions prévues par le code des transports. Dans ce processus déclaratif, il est de

<sup>6</sup> L'Arafer (Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières) est devenue l'Autorité de régulation des transports à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2019, conformément aux dispositions de l'ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 et à l'extension des compétences de l'Autorité au secteur aéroportuaire.

la responsabilité des opérateurs de transport régulier de voyageurs par autocar de s'assurer de la fiabilité et de la complétude des données avant de les transmettre à l'Autorité.

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

La réalisation du présent bilan a permis la mise à jour de données statistiques publiées dans les bilans trimestriels du marché du transport par autocar librement organisé publiés précédemment. L'ensemble de ces données ont donc également bénéficié d'une mise à jour dans la base de statistiques accessible en Open Data sur le site de l'Autorité et peuvent être considérées comme semi-définitives. Les données nouvelles contenues dans ce bilan relatives au dernier trimestre à date sont à considérer comme provisoires.

Afin de réaliser sa mission d'information tout en assurant la protection des données couvertes par le secret des affaires, l'Autorité a décidé de présenter des fourchettes de valeurs en lieu et place des données couvertes par le secret des affaires, notamment les données de la fréquentation (lorsque moins de trois opérateurs sont présents sur une liaison ou qu'un opérateur couvre plus de 85 % du marché, suivant les prescriptions de l'INSEE<sup>7</sup>). Afin de faciliter la lecture de ces fourchettes, l'Autorité a déterminé un ensemble de fourchettes jointives avec des bornes de valeurs faciles à appréhender et de progression homogène. Les fourchettes ainsi fixées seront également utilisées lors des prochains bilans, permettant aux lecteurs de comparer les évolutions d'une année à l'autre.

L'échelle des fourchettes de valeurs est la suivante :

- ≤ 1 000, ]1 000; 2 000], ]2 000; 5 000], ]5 000; 10 000],
- ]10 000; 20 000], ]20 000; 50 000], ]50 000; 100 000],
- ]100 000; 200 000], ]200 000; 500 000], ]500 000; 1 000 000].

#### 4.4. 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'Autorité 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.

#### 4.5. 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.

---

<sup>7</sup> « Règles de diffusion pour les informations statistiques » sur <https://www.insee.fr/fr/information/1300624>

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 (points d'arrêt Bercy, Place de Clichy, La Défense, Charenton et Gallieni (Bagnolet)).

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.

#### 4.6. 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 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 »).

**Directeur de la publication :** Bernard Roman  
**Pilotage :** Anh Lai  
**Auteurs :** Anh Lai, Alexandre Le Potier