

LE MARCHÉ LIBREMENT ORGANISÉ DES SERVICES INTERURBAINS PAR AUTOCAR



> Bilan du 3e trimestre 2019

Sommaire

SYNTHESE	3
1. BILAN DE L'OFFRE AU TROISIEME TRIMESTRE 2019	4
1.1. Neuf opérateurs sur le marché des SLO dont deux disposant d'un réseau national	4
1.2. L'offre de dessertes continue d'augmenter.....	4
1.3. Un nombre de liaisons record et un maillage de plus en plus densifié	6
1.4. Expansion des offres exclusives	7
1.5. La fréquence de desserte s'intensifie	8
1.6. Les caractéristiques des lignes et des liaisons	9
2. ANALYSE DE LA DEMANDE AU TROISIEME TRIMESTRE 2019	10
2.1. Une fréquentation record au troisième trimestre 2019	10
2.2. Plus de poids pour les liaisons transversales	10
2.3. Les dix liaisons les plus fréquentées concentrent près d'un tiers de la demande.....	11
2.4. Un taux d'occupation entre 57 % et 66 %.....	11
3. UN CHIFFRE D'AFFAIRES DE PLUS DE 40 MILLIONS D'EUROS	12
4. ANNEXES	13
4.1. Graphiques et cartes supplémentaires.....	13
4.2. Cadre légal	14
4.3. Avertissement	15
4.4. Méthodologie	16
4.5. Définitions	16
4.6. Open-data	17

SYNTHESE

Le marché national de transport routier de voyageurs librement organisé (SLO) a connu une forte expansion au troisième trimestre 2019 avec plusieurs indicateurs atteignant leur plus haut niveau depuis la libéralisation de ce marché en 2015. Il s'agit aussi du premier trimestre où le nombre d'opérateurs d'envergure nationale se réduit à deux. Désormais, seuls FlixBus, qui a intégré les marques Eurolines/Isilines, et BlaBlaBus, qui a repris les lignes de Ouibus au sein de son réseau, se partagent ce marché.

En parallèle, deux nouveaux opérateurs régionaux proposent des services librement organisés ce trimestre : Procars avec sa ligne Chessy – Sens – Auxerre et Voyages Lucien Kunegel opérant des navettes sur les routes du vignoble alsacien. En dépit du nombre de transporteurs locaux en augmentation (sept), ceux-ci n'ont pas enregistré d'évolutions importantes de l'offre ou de la demande en dehors des fluctuations saisonnières.

Le réseau des autocars SLO continue à se densifier ; tandis que le nombre de villes desservies s'établit à 287 (en hausse de 9 % sur le trimestre mais inférieur de 2 % au niveau observé il y a un an), l'offre de liaisons atteint un nouveau record avec 2 153 liaisons commercialisées. Outre les liaisons proposées par les nouveaux opérateurs locaux, le développement de l'offre de BlaBlaBus et le maintien de l'offre de FlixBus (par rapport à l'offre groupée Flixbus-Eurolines/Isilines du deuxième trimestre) conduisent à une augmentation globale du nombre de liaisons de 7 % sur un an. Par ailleurs, la fréquence quotidienne de l'offre des autocars SLO dépasse les 1 000 départs par jour, soit son plus haut niveau depuis 2015, du fait de l'intensification de l'offre de départs des deux opérateurs nationaux. Le nombre moyen de destinations directes par ville continue également à croître, chaque ville du réseau SLO est reliée désormais à 14,5 destinations directes, contre 13,2 l'année passée.

Les opérateurs semblent aussi optimiser leur offre. Malgré un niveau de liaisons record, le nombre de lignes du troisième trimestre 2019 se contracte par rapport à la même période de 2018. En outre, il y a de plus en plus d'offres exclusives (57 % des dessertes ce trimestre, contre 54 % il y a un an) qui captent une part croissante de la demande.

La fréquentation dépasse pour la première fois le cap de trois millions de passagers¹ ce trimestre, et ce malgré l'arrêt des politiques promotionnelles massives appliquées au début de l'année 2019. Les liaisons transversales concentrent une part plus importante de ce surplus de fréquentation pour atteindre 57 % de la demande totale. Le taux d'occupation se situe entre 57 % à 66 %. La recette par passager.km poursuit sa hausse pour s'approcher du niveau de 2018 (4,7 euros par passager aux 100 km, soit 4 centimes de plus sur le trimestre et 3 centimes de moins que l'année précédente). De cette évolution de la recette moyenne, combinée à la forte hausse du nombre de passagers, résulte un chiffre d'affaires de plus de 40 millions d'euros au troisième trimestre 2019, en augmentation par rapport à l'ensemble des trimestres passés.

¹ La réduction à deux du nombre d'opérateurs nationaux a imposé d'établir des fourchettes pour les données relatives à la fréquentation globale et pour toutes les données qui sont liées à la fréquentation afin de respecter le secret statistique et le secret des affaires (cf. Annexe 4.3)

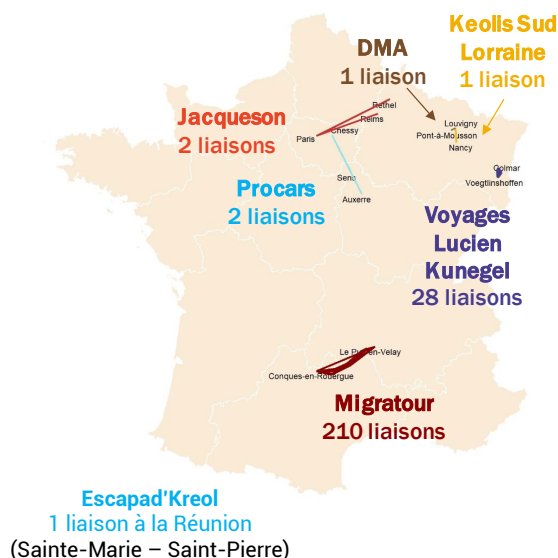
1. BILAN DE L'OFFRE AU TROISIEME TRIMESTRE 2019

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

Le nombre d'opérateurs présents sur le marché au troisième trimestre 2019 s'élève à neuf. Alors que l'effectif total des opérateurs reste le même sur le trimestre, la structure a fortement changé. À la suite des concentrations observées depuis le trimestre précédent, il n'y plus que deux opérateurs disposant d'un réseau national : FlixBus (qui regroupe deux marques – FlixBus et Eurolines/Isilines) et BlaBlaBus (qui dispose de sa propre marque et temporairement de la marque Ouibus²).

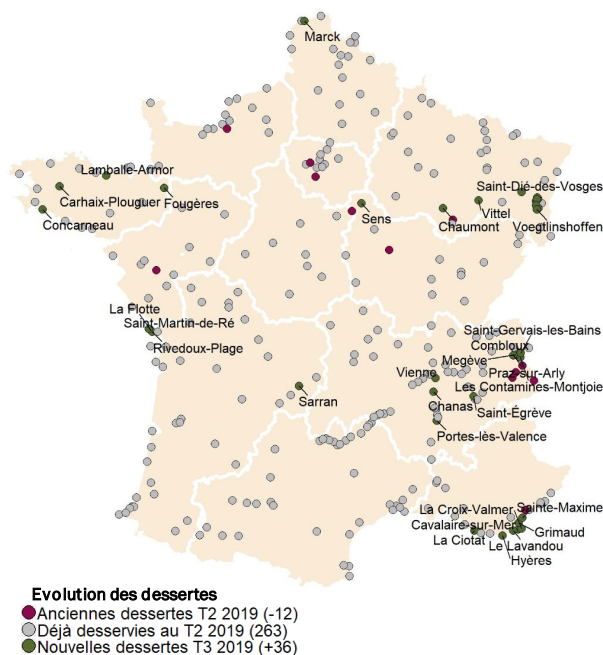
Deux nouveaux opérateurs « locaux » commencent à proposer des liaisons régulières ce trimestre, portant leur nombre global à sept opérateurs. Il s'agit de Procars qui propose des trajets entre Chessy, Sens et Auxerre et Voyages Lucien Kunegel qui commercialise des liaisons touristiques sur le parcours de la « route des vins alsaciens ».

Figure 1 – Liaisons commercialisées par les sept opérateurs « locaux » au 3^{ème} trimestre 2019



1.2. L'offre de dessertes continue d'augmenter

Figure 2 – Evolution des villes desservies entre le 2^{ème} et 3^{ème} trimestre 2019



Au troisième trimestre 2019, 287 villes françaises sont desservies par le réseau d'autocars SLO, en hausse de 9 % sur le trimestre mais en légère baisse de 2 % par rapport à la même période en 2018 (Figure 2). En valeur nette, 24 villes ont été ajoutées à l'offre globale ce trimestre depuis le trimestre précédent tandis que le nombre de villes desservies diminue de cinq entre 2018 et 2019.

Cette hausse trimestrielle de l'offre de dessertes est cohérente avec la tendance observée dans le passé. Le nombre de dessertes arrêtées ce trimestre s'élève à 12 dont quatre sont des villes de montagne. En parallèle, 36 villes sont ajoutées au réseau. La plupart de ces nouvelles dessertes sont des destinations touristiques telles que les sept villes du vignoble alsacien³ que propose la compagnie Voyages Lucien Kunegel, ou des villes côtières.

² <https://blog.blablacar.fr/newsroom/news/blablacar-finalise-l-acquisition-de-ouibus>

³ La huitième ville de l'offre de Voyages Lucien Kunegel est Colmar qui est déjà desservie aux trimestres précédents.

BlaBlaBus poursuit le développement de son offre de service. L'offre de l'opérateur a connu une forte croissance, couvrant désormais 156 villes après l'intégration de celle de Ouibus. BlaBlaBus a ainsi desservi 22 villes de plus (+16 %) au troisième trimestre par rapport à son offre groupée avec Ouibus au deuxième trimestre. Le nombre de villes françaises desservies par FlixBus a également atteint un nouveau record ce trimestre avec 208 villes (11 villes ou 6 % de plus qu'au deuxième trimestre 2019). Néanmoins, si l'on tient compte de l'acquisition d'Eurolines, l'offre de FlixBus stagne, leur offre groupée s'élevant à 206 villes au deuxième trimestre 2019.

Le taux de couverture de FlixBus baisse ainsi de trois points (ou de six points sur l'offre groupée) sur le trimestre pour s'établir à 72 % du nombre total de villes, tandis que celui de BlaBlaBus atteint 54 % (Figure 4). Le réseau des opérateurs locaux couvre 38 villes, soit 13 % de l'offre globale.

Figure 3 – Nombre de villes desservies par opérateur

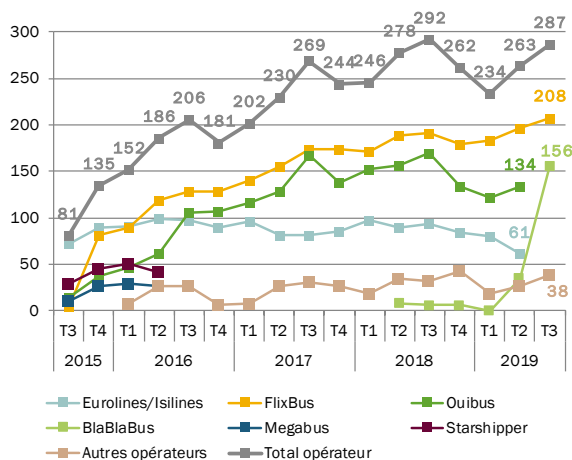


Figure 4 – Taux de couverture par opérateur du réseau de villes desservies

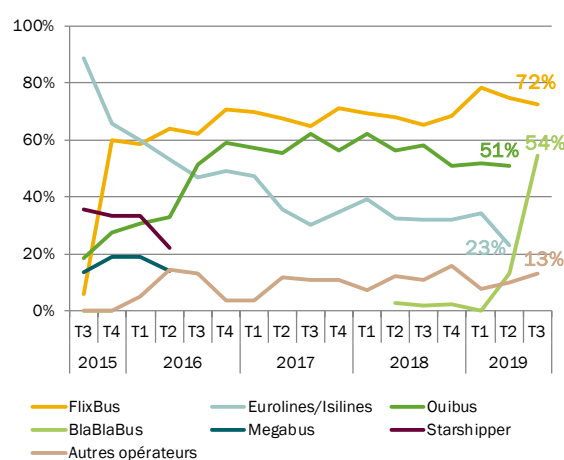


Figure 5 – Répartition des dessertes exclusives de villes par les opérateurs disposant d'un réseau national

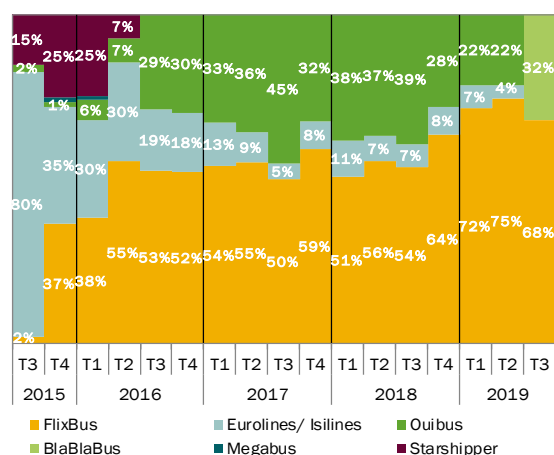
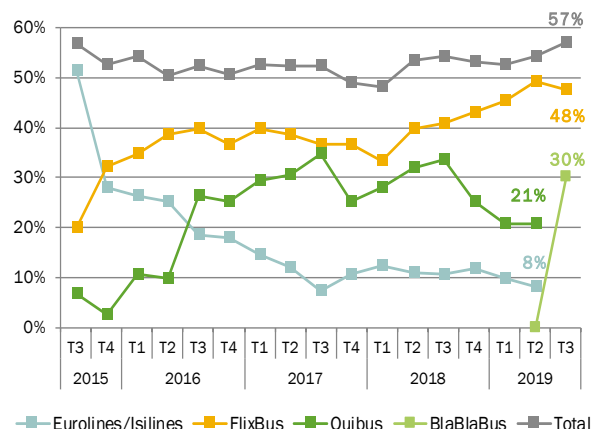


Figure 6 – Part des villes desservies en exclusivité dans l'offre de l'opérateur



La part des villes desservies en exclusivité par les deux opérateurs nationaux augmente de trois points ce trimestre pour retrouver son niveau d'il y a quatre ans, soit le plus haut niveau observé depuis 2015 (Figure 6). 47 villes ne sont desservies que par BlaBlaBus, soit 32 % des 146 dessertes exclusives. Comparée à l'offre groupée de BlaBlaBus et Ouibus au deuxième trimestre 2019, l'offre exclusive de BlaBlaBus est en hausse de 14 villes, soit 42 % en plus. Les dessertes exclusives représentent ainsi 30 % de l'offre de cet opérateur, gagnant six points par rapport à l'offre groupée BlaBlaBus-Ouibus au

deuxième trimestre. Le nombre de dessertes exclusives de FlixBus s'élève à 99 (contre 105 pour l'offre groupée de FlixBus et d'Eurolines/Isilines au deuxième trimestre). Par conséquent, la part de FlixBus dans l'offre exclusive globale passe au-dessous de 70 %.

1.3. Un nombre de liaisons record et un maillage de plus en plus densifié

Un nouveau record du nombre total de liaisons commercialisées a été établi au troisième trimestre 2019. 2 153 liaisons domestiques sont proposées par l'ensemble des opérateurs (Figure 7), soit 195 de plus qu'au deuxième trimestre (+ 10 %) ou 148 de plus qu'à la même période de 2018 (+ 7 %).

L'étoffement de l'offre chez les opérateurs nationaux ainsi que les liaisons offertes par les deux nouveaux opérateurs locaux entrants sont à l'origine de cette croissance.

Figure 7 – Evolution du nombre total de liaisons commercialisées

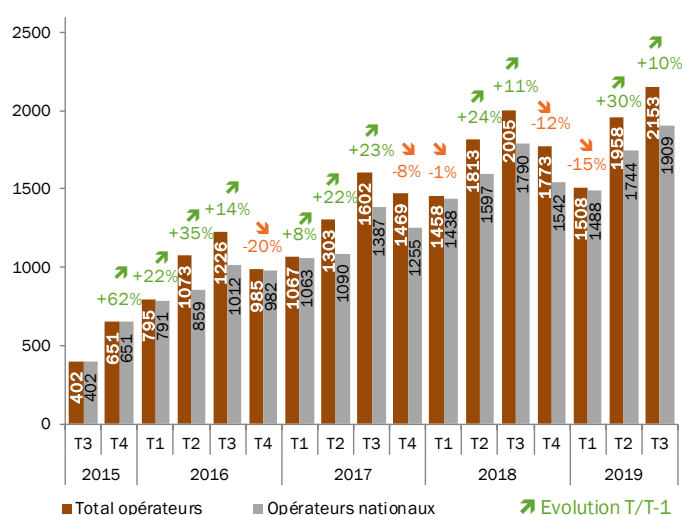
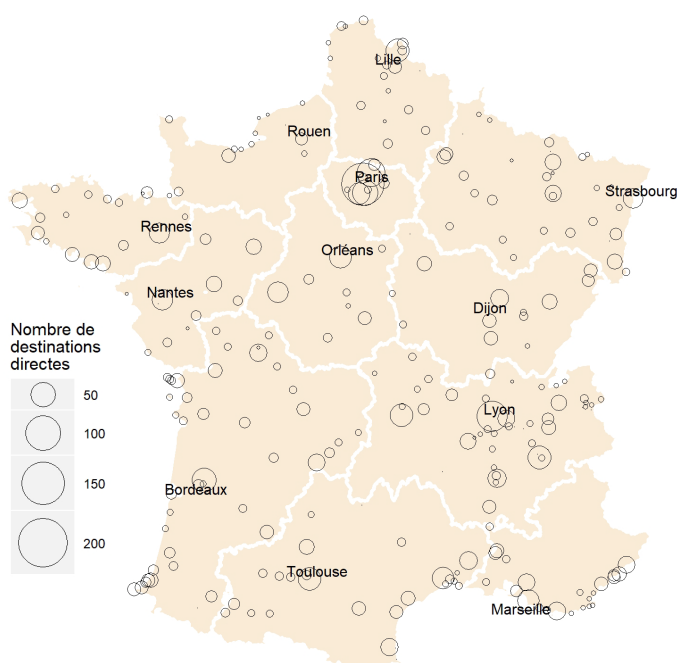


Figure 8 – Nombre de destinations directes par ville au 3^{ème} trimestre 2019



Ce développement de l'offre de liaisons permet de densifier davantage le réseau commercialisé. Les voyageurs disposent désormais en moyenne de 14,5 destinations directes au départ de chaque ville desservie, contre 14,2 au deuxième trimestre et 13,2 un an plus tôt (voir Figure 22 en annexe), conduisant également à un niveau record pour cet indicateur.

Les 10 villes et sites reliés au plus grand nombre de destinations directes sont Paris (212 destinations), Lyon (107), l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle (91), l'aéroport de Paris-Orly (76), Bordeaux (69), Grenoble (63), Lille (62), Toulouse (61), Clermont-Ferrand (59), et Orléans (57).

La densification du réseau est due à la croissance de l'offre de liaisons de BlaBlaBus et aux nouvelles offres régionales de Voyages Lucien Kunegel et Procars (Figure 9).

FlixBus a stabilisé son offre, par rapport à celle proposée au deuxième trimestre. L'offre groupée FlixBus-Eurolines/Isilines s'élevait à 1 389 liaisons au deuxième trimestre 2019, soit une hausse de seulement trois liaisons ce trimestre. En parallèle, BlaBlaBus a enrichi son offre de 25%. Le nombre de liaisons de

BlaBlaBus a augmenté de 179 liaisons par rapport à l'offre groupée BlaBlaBus-Ouibus au deuxième trimestre (705 liaisons). Ainsi, BlaBlaBus couvre désormais 46 % de l'offre totale de liaisons (Figure 10).

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

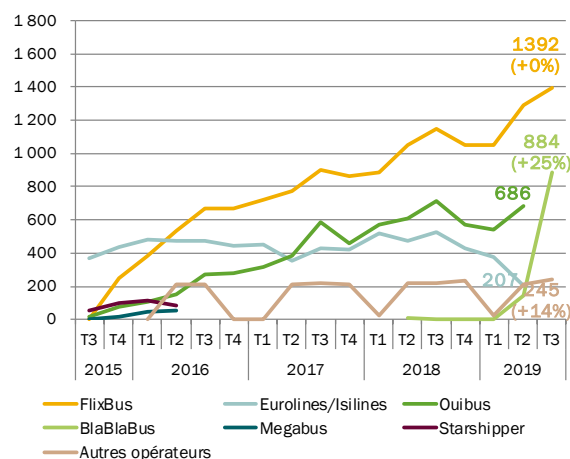
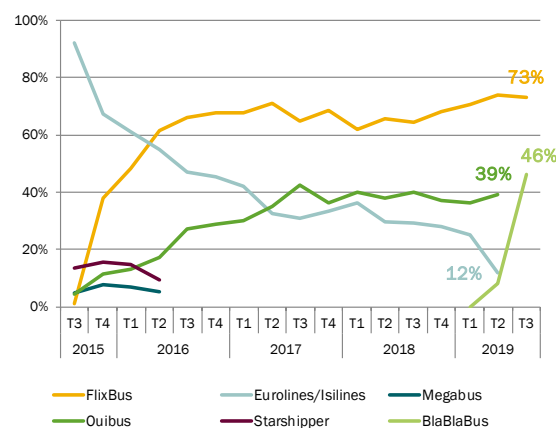


Figure 10 – Taux de couverture par opérateur du réseau de liaisons commercialisées



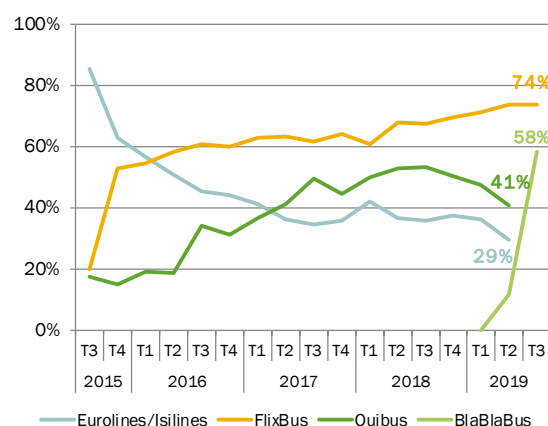
Note : l'évolution trimestrielle par opérateur est calculée sur la base des différences entre

- pour FlixBus, l'offre de FlixBus au T3 2019 et l'offre groupée de FlixBus et d'Eurolines/Isilines au T2 2019,
- pour BlaBlaBus, l'offre de BlaBlaBus au T3 2019 et l'offre groupée de BlaBlaBus et de Ouibus au T2 2019, et
- pour les autres opérateurs, l'offre au T3 2019 et celle au T2 2019.

1.4. Expansion des offres exclusives

Parmi les 1 909 liaisons opérées par les opérateurs nationaux, 1 542 sont desservies par un seul d'entre eux. Sur la base des offres groupées de FlixBus avec Eurolines/Isilines et de BlaBlaBus avec Ouibus au deuxième trimestre 2019, le nombre de liaisons exclusives a augmenté de près de 11 % ce trimestre, du fait de la croissance de l'offre exclusive de BlaBlaBus. Ce dernier est le seul à proposer 517 liaisons, contre 355 au deuxième trimestre, enregistrant une hausse de 46 %. En valeur absolue, l'offre exclusive de FlixBus atteint presque le double (1 025 liaisons) de celle de BlaBlaBus mais elle a connu une légère baisse de 1 % sur le trimestre (1 039 liaisons au deuxième trimestre 2019). La part des liaisons exclusives dans l'offre est par conséquent en stagnation pour FlixBus (à 74 %) et en forte hausse pour BlaBlaBus (atteignant 58 %).

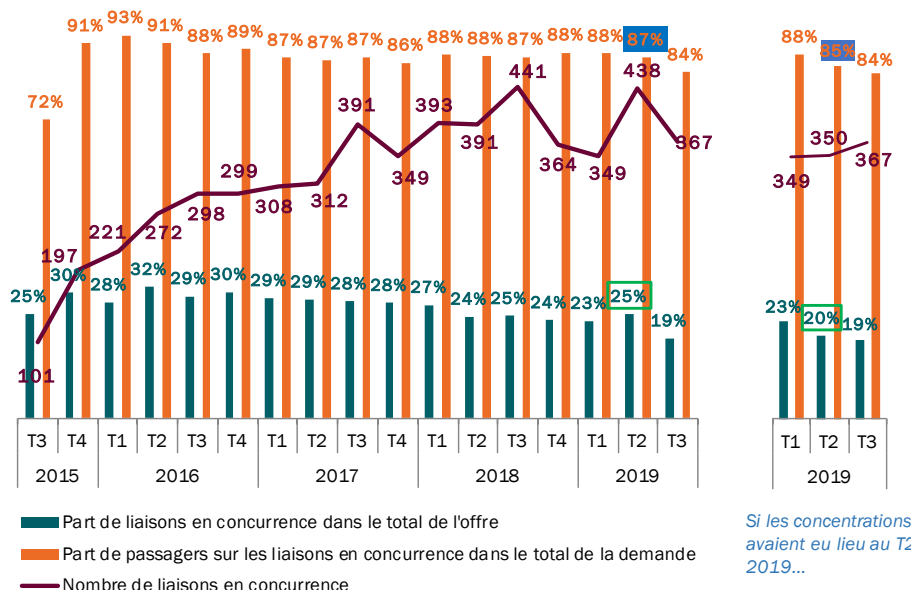
Figure 11 – Part des liaisons exclusives dans l'offre des opérateurs disposant d'un réseau national



D'autre part, 367 liaisons sont commercialisées par les deux opérateurs nationaux à la fois. La part des liaisons en concurrence s'établit ainsi à seulement 19 % de l'offre totale (Figure 12). Si ces liaisons concentrent toujours la majorité de la fréquentation, leur part n'atteint que 84 % ce trimestre. Les liaisons en concurrence n'ont jamais représenté une part aussi limitée depuis fin 2015, que ce soit dans l'offre ou dans la demande. Après le pic du deuxième trimestre 2019, l'indicateur a significativement baissé ce trimestre. Pour autant, si l'on tient compte des offres groupées FlixBus-Eurolines/Isilines et BlaBlaBus-Ouibus au deuxième trimestre, l'offre en concurrence aurait représenté 350 liaisons au lieu

de 438, ramenant la part de ces liaisons dans l'offre totale à 20 %. L'incidence de ce phénomène sur la demande se traduit par une baisse de la part de ces liaisons dans la fréquentation globale de seulement 2 % si l'on tient compte de ces offres groupées. Si l'on compare au premier trimestre qui n'était pas affecté par ces acquisitions, la part de la fréquentation des liaisons en concurrence baisse de 4 points ce trimestre. Cette contraction est comparable à celle observée à la suite des rachats des opérateurs Starshipper et Megabus en 2016, se traduisant sur les trimestres « post-fusion » par une moindre diversité concurrentielle. Depuis le premier trimestre 2016, la part de la fréquentation des liaisons en concurrence s'est réduite de presque dix points.

Figure 12 – Nombre de liaisons en concurrence et leurs poids dans l'offre et la demande

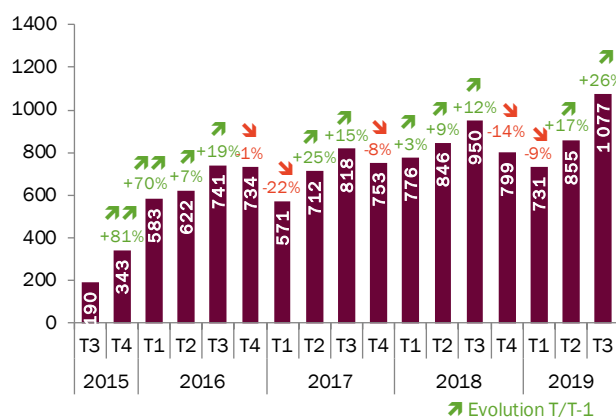


1.5. La fréquence de desserte s'intensifie

Le nombre de départs quotidiens des autocars SLO poursuit sa hausse trimestrielle en s'établissant à 1 077 départs (Figure 13). Il s'agit d'une croissance de 26 % sur le trimestre et de 13 % sur un an.

Les deux opérateurs principaux ont fortement augmenté leur offre de départs quotidiens. FlixBus opère 577 départs par jour, soit 22 % de plus que ce qui a été offert par FlixBus et Eurolines/Isilines au deuxième trimestre 2019 (472 départs). La hausse est encore plus notable pour BlaBlaBus avec 30 % de départs en plus entre le deuxième et le troisième trimestre par rapport à la somme des départs de BlaBlaBus et Ouibus. Avec 469 départs quotidiens, BlaBlaBus assure 44 % de l'offre globale. FlixBus en assure 54 % et les 2 % restants sont opérés par les opérateurs locaux.

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



La fréquence quotidienne moyenne par liaison s'élève à 3,6 départs au troisième trimestre 2019, contre 3,1 au trimestre précédent et 3,9 un an plus tôt (voir Figure 23 en annexe).

Les volumes d'autocars.kilomètres et de sièges.kilomètres ont connu de fortes augmentations ce trimestre. L'évolution trimestrielle de ces deux indicateurs est identique avec une hausse de 28 % tandis que la hausse annuelle est légèrement plus élevée pour les autocars.km que pour les sièges.km (respectivement 6,9 % et 6,6 %). Cela résulte de l'utilisation d'autocar disposant en moyenne de moins de places. Il semble que les opérateurs utilisent des autocars plus petits sur certaines lignes peut-être dans le but d'optimiser le taux d'occupation.

Figure 14 – Nombre d'autocars.kilomètres parcourus

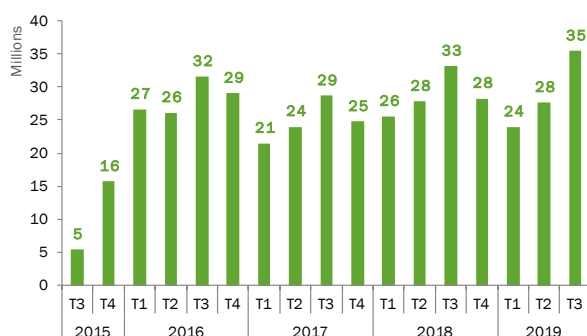
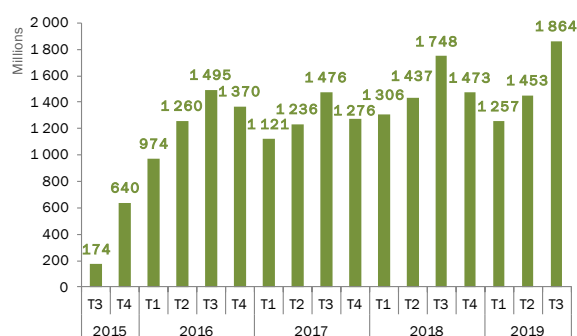


Figure 15 – Nombre de sièges.kilomètres parcourus



1.6. Les caractéristiques des lignes et des liaisons

Les liaisons opérées par tous les opérateurs sont radiales pour 10 %, infrarégionales pour 32 % et inter-régionales pour 58 % d'entre elles. La fréquence quotidienne moyenne augmente pour tous les types de liaison par rapport aux trimestres précédents. Elle est de 6,5 départs par jour par liaison radiale, de 4,4 départs pour les liaisons infrarégionales et de 2,7 départs pour les liaisons inter-régionales (voir Tableau 3 en annexe). La longueur moyenne des liaisons commercialisées repasse en-dessous de 300 km (299 km) alors que la longueur moyenne des lignes s'établit à 351 km. On note cependant une différenciation marquée entre les opérateurs nationaux sur ce point, BlaBlaBus opérant des lignes d'une longueur inférieure de 176 km à la longueur moyenne des lignes proposées par FlixBus et des liaisons plus courtes de 92 km en moyenne. Le nombre de lignes est en recul de 16 % ce trimestre par rapport au troisième trimestre de 2018.

Tableau 1 - Caractéristiques des lignes et des liaisons par opérateur national

Opérateur	Nombre de lignes	Longueur moyenne des lignes	Nombre de liaisons	Longueur moyenne des liaisons	Nombre de villes desservies par ligne	
					T3 2019	T2 2019
FlixBus	252	440 km	1 392	338 km	5,1	4,8
BlaBlaBus	173	264 km	884	246 km	4,6	6,1
Eurolines/Isilines*	41	514 km	207	341 km		6,0
Ouibus*	161	273 km	686	265 km		4,5

* Pour mémoire, données du deuxième trimestre 2019

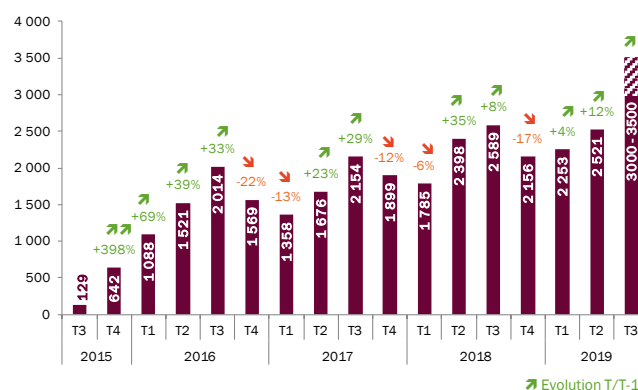
2. ANALYSE DE LA DEMANDE AU TROISIEME TRIMESTRE 2019

2.1. Une fréquentation record au troisième trimestre 2019

Entre 3 et 3,5 millions de passagers⁴ ont été transportés au troisième trimestre 2019. La fréquentation a ainsi atteint un nouveau record sur la période (Figure 16). Cette croissance de la demande est portée par la saisonnalité et la dynamique du marché qui fait suite aux offres promotionnelles du début de l'année.

Depuis janvier 2019, entre 7,8 et 8,3 millions de personnes ont voyagé en autocar SLO sur les liaisons domestiques. Ce résultat dépasse largement celui des années précédentes (6,8 millions en 2018, 5,3 millions en 2017 et 4,6 millions en 2016).

Figure 16 – Nombre de passagers transportés (en milliers)

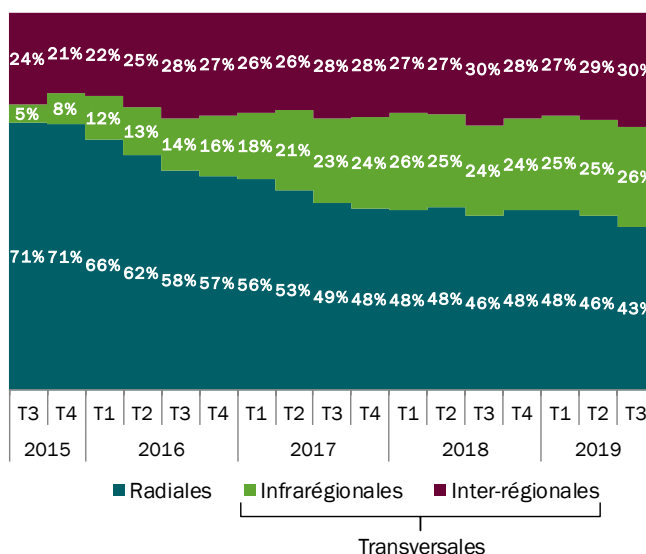


2.2. Plus de poids pour les liaisons transversales

Si la structure de la demande suivant le type de liaison évoluait peu depuis plusieurs trimestres, on note au troisième trimestre 2019 une croissance plus marquée des liaisons transversales (Figure 17). Ces liaisons captent pour la première fois près de 57 % de la demande totale. Cette hausse de trois points de la part des liaisons transversales dans la fréquentation résulte de leurs taux de croissance trimestrielle et annuelle remarquables qui sont le double de ceux des liaisons radiales.

La structure de la demande reste stable également à l'échelle des régions. La région Auvergne-Rhône-Alpes concentre toujours plus de la moitié (56 %) de la fréquentation infrarégionale alors que 35 % des flux inter-régionaux concernent la région Occitanie. Les liaisons entre Paris et les villes normandes représentent, quant à elles, 18 % de la fréquentation radiale (voir Figure 24 en annexe).

Figure 17 – Répartition de la fréquentation par type de liaison



⁴ La réduction à deux du nombre d'opérateurs nationaux a imposé d'établir des fourchettes fixes de 500 000 passagers pour les données relatives à la fréquentation globale et pour toutes les données qui sont liées à la fréquentation (cf. Annexe 4.3).

2.3. Les dix liaisons les plus fréquentées concentrent près d'un tiers de la demande

Le classement des dix liaisons les plus fréquentées n'enregistre pas d'évolutions importantes ce trimestre par rapport au deuxième trimestre (Tableau 2). A l'instar de l'expansion globale, ces dix liaisons ont toutes vu leur fréquence de desserte augmenter, à l'exception de deux liaisons – Paris-Rouen et Le Havre-Paris avec une baisse respective de dix et six trajets par jour. La fréquentation trimestrielle de la liaison Paris-Rouen passe en-dessous de 100 000 passagers au troisième trimestre 2019. Ces dix liaisons concentrent toujours environ 30 % de la fréquentation totale.

Tableau 2 – Les dix liaisons les plus fréquentées au 3^{ème} trimestre 2019 classées par le nombre de trajets quotidiens

Liaisons (évol. rang T/T-1)	Distance moyenne (km)	Nombre de passagers (milliers)	Nombre de trajets quotidiens (évol. T/T-1)	Recette kilométrique par passager (€/100 km)	Evolution de la fréquentation	
					T/T-1	T/T-4
Aéroport de Lyon – Grenoble	92	]100 – 200]	130 (+26)	10,4	ND	ND
Lille – Paris*	246	]100 – 200]	97 (+19)	2,8	ND	ND
Lyon – Paris*	469	]50 – 100]	63 (+15)	4,2	ND	ND
Grenoble – Lyon	121	]100 – 200]	58 (+16)	3,6	↗↗	↗↗
Clermont Ferrand – Lyon	172	ND	40 (+8)	5,6	ND	ND
Marseille – Nice	206	]50 – 100]	37 (+3)	4,6	ND	ND
Paris* – Rouen	133	]50 – 100]	28 (-10)	4,6	↘	↘
Paris* – Rennes	376	]50 – 100]	28 (+5)	4,0	ND	ND
Caen – Paris*	235	]50 – 100]	22 (+2)	4,2	ND	ND
Le Havre – Paris*	198	ND	15 (-6)	4,9	ND	ND

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

2.4. Un taux d'occupation entre 57 % et 66 %

La fréquentation exprimée en passagers.km a, elle aussi, connu une croissance au troisième trimestre 2019 par rapport au trimestre précédent ainsi qu'à la même période de 2018 (Figure 18). Le taux d'occupation global qui intègre les passagers internationaux présents sur les liaisons domestiques s'établit entre 57 % et 66 %, toujours de plus de 10 points supérieur au taux d'occupation domestique (Figure 19).

Figure 18 – Evolution comparée de l'offre et de la demande trimestrielle

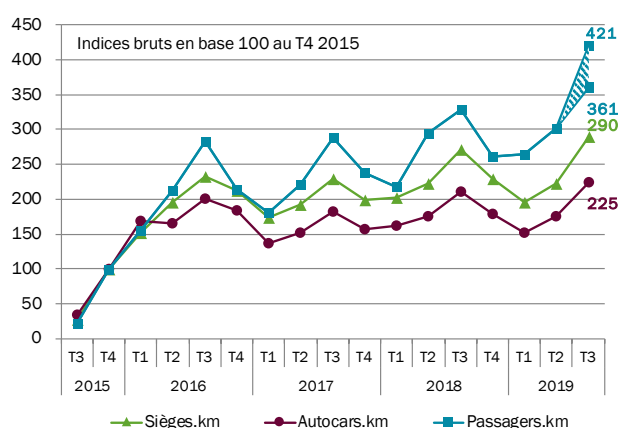
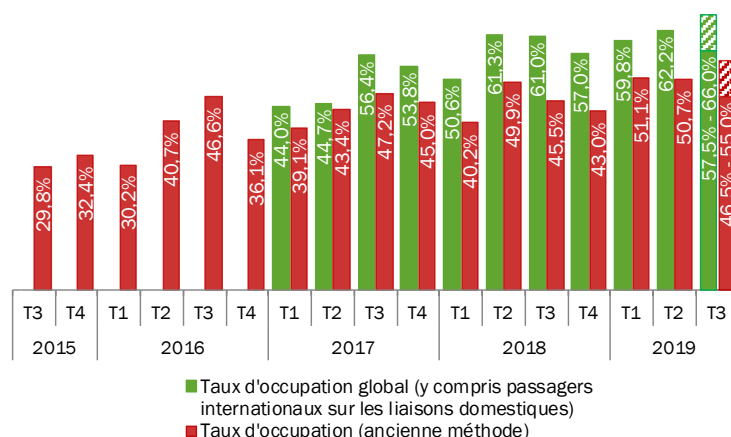


Figure 19 – Taux d'occupation moyen par autocar



3. UN CHIFFRE D'AFFAIRES DE PLUS DE 40 MILLIONS D'EUROS

Le chiffre d'affaires du secteur a enregistré une augmentation significative au troisième trimestre 2019. Celui-ci s'établit entre 40 et 48 millions d'euros, soit une hausse d'au moins 30 % sur un trimestre et un niveau supérieur à celui observé il y a un an.

Après les niveaux exceptionnellement bas du début de l'année en raison des offres promotionnelles, la recette moyenne par passager.km continue d'augmenter ce trimestre et s'approche du niveau de 2018.

Figure 20 – Chiffre d'affaires trimestriel du secteur (en millions d'euros hors taxes)

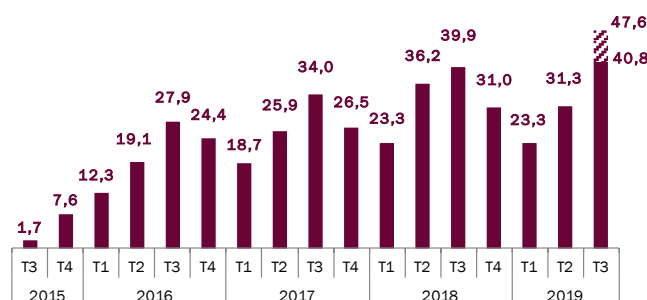


Figure 21 – Recette par passager aux 100 km (en euros hors taxes)



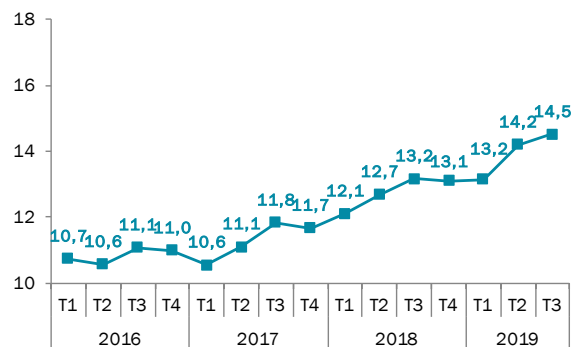
La recette moyenne par passager aux 100 km atteint 4,7 euros, en augmentation de 9 % par rapport au trimestre précédent.

Toutes les catégories de liaisons sont concernées par la hausse des recettes sur un trimestre à l'exception des liaisons desservant les aéroports, en légère baisse (voir Tableau 4 en annexe). Les liaisons les moins cadencées (moins de six trajets quotidiens) et les plus longues (750 km ou plus) sont les plus concernées par cette hausse (entre 11 % et 22 %), ce qui peut s'expliquer par le fait que ces liaisons sont également les moins concurrencées.

4. ANNEXES

4.1. Graphiques et cartes supplémentaires

Figure 22 – Nombre de destinations directes par ville



Note de lecture : au troisième trimestre 2019, chaque ville est reliée en moyenne à 14,5 destinations directes.

Figure 23 – Nombre de départs par liaison



Note de lecture : au troisième trimestre 2019, on recense 3,6 départs quotidiens par liaison.

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

Type de liaison	Nombre de liaisons	Part dans l'offre globale	Nombre de trajets quotidiens
Radiale	212	10%	6,5
Infrarégionale	701	32%	4,4
Inter-régionale	1240	58%	2,7
Total général	2153	100%	3,6

Figure 24 – Répartition de la fréquentation nationale par région selon le type de liaison

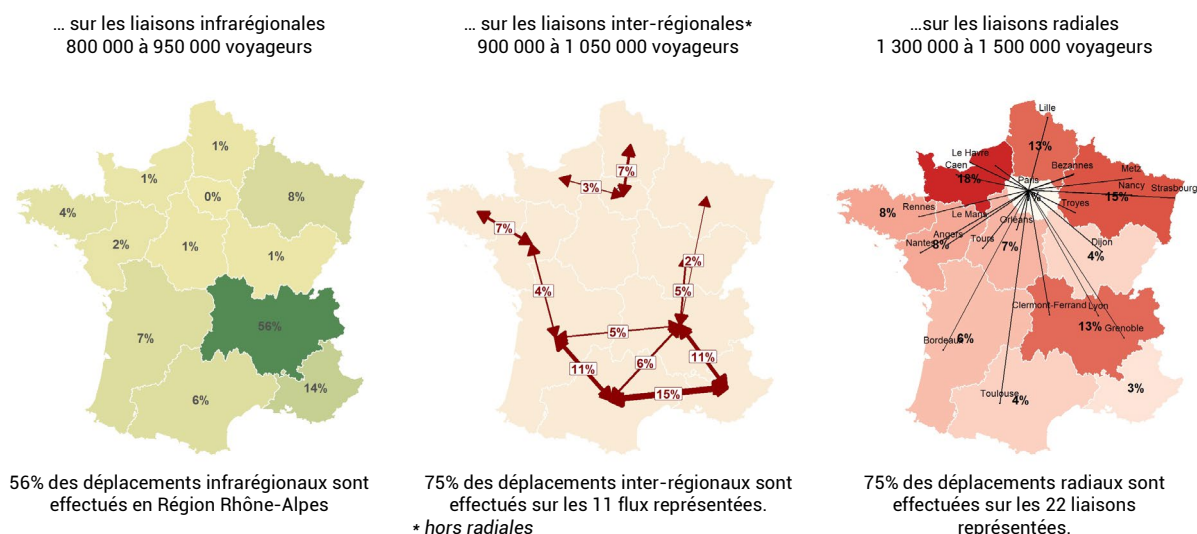


Tableau 4 – Recettes kilométriques moyennes par passager.km selon la nature de la liaison
(en euros hors taxes pour 100 km) et évolution T/T-1 et T/T-4

Type de liaisons		T3 2019	Evolution T/T-1	Evolution T/T-4
Total (y compris liaisons aéroports)		4,7	+9%	-7%
Liaisons aéroports		6,1	-1%	-10%
Hors liaisons aéroports		4,5	+9%	-6%
dont :				
Dessertes en montagne		6,0	+13%	NC
Nombre de trajets quotidiens sur la liaison	10 ou plus	4,0	+3%	-12%
	Entre 6 et 10	4,4	+5%	-12%
	Entre 3 et 6	4,9	+22%	-2%
	Entre 1 et 3	5,0	+11%	-1%
	Moins de 1	5,2	+14%	+4%
Distance de la liaison	Plus de 750 km	4,8	+19%	+5%
	500-750 km	4,5	+11%	-2%
	250-500 km	4,4	+10%	-8%
	Moins de 250 km	4,6	+4%	-13%
Type de liaison	Radiale	4,3	+6%	-8%
	Infrarégionale	5,3	+8%	-12%
	Inter-régionale	4,7	+14%	-3%
Type de concurrence	En concurrence	4,3	+8%	-9%
	En exclusivité	5,3	+11%	+1%

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'Autorité de régulation de transports⁵ 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 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.

Les données sont l'objet, quand cela est possible, de traitements statistiques croisant des données de différentes sources qui permettent d'obtenir des indicateurs et graphes plus robustes aux erreurs et incohérences des données collectées. Pour autant, il s'agit de collectes de données et de traitements à des fins statistiques et non d'audits ou d'enquêtes ; dans ces conditions, les données, indicateurs et graphes publiés ne sauraient être regardés comme validés par l'Autorité. Ces données, indicateurs et graphes n'ont de valeur que statistique et ne sauraient lui être opposées dans le cadre d'une procédure, quelle qu'elle soit.

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'INSEE⁶). 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.

⁵ L'Arafer (Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières) est devenue l'Autorité de régulation des transports à compter du 1er 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.

⁶ « Règles de diffusion pour les informations statistiques » sur <https://www.insee.fr/fr/information/1300624>

L'échelle des fourchettes de valeurs est la suivante :

- $\leq 1\,000$,]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].

La réduction à deux du nombre d'opérateurs nationaux a aussi imposé d'établir des fourchettes pour les données relatives à la fréquentation globale et pour toutes les données qui sont liées à la fréquentation (le nombre de passagers.km, le taux d'occupation et le chiffre d'affaires).

L'échelle des fourchettes concernant la fréquentation globale trimestrielle est constituée de classes de 500 000 passagers. Pour les fourchettes liées :

- Nombre de passagers.km : classes de 150 000 000 de passagers.km en tenant compte d'un trajet moyen de 300 kilomètres,
- Taux d'occupation : l'échelle de la fourchette varie de 8 à 12 %,
- Chiffre d'affaires : l'échelle de la fourchette représente de 12 à 25% du chiffre d'affaires en fonction de la recette par passager aux 100 km et de la fréquentation.

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.

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.

Autocar.km : Unité de mesure correspondant au déplacement d'un autocar sur un kilomètre.

Passager.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).

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

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

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

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

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

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

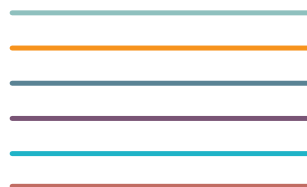
Les résultats présentés dans ce document sont également accessibles sous forme de bases de données au format tableur. Le jeu de données est réactualisé trimestriellement et peut être téléchargé à partir du site Internet de l'Autorité. Il est également référencé sur la plateforme « data.gouv.fr » (mots-clés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

Directeur de la publication : Bernard Roman

Pilotage : Anh Lai

Auteurs : Anh Lai

Crédits photos couverture : Agence REA – Eurolines – Autorité de régulation des transports – BlaBlaBus



Tour Maine Montparnasse

33, avenue du Maine - BP 48 - 75755 Paris Cedex 15
Tél. +33 (0)1 58 01 01 10

Siège

48, boulevard Robert Jarry - CS 81915 - 72019 Le Mans Cedex 2
Tél. +33 (0)2 43 20 64 30

 @ART_transports

Retrouvez toute l'actualité, les avis
et décisions, les textes de référence, les notes
de conjoncture et les publications de l'Autorité
sur le site internet

autorite-transports.fr