

LE MARCHÉ LIBREMENT ORGANISÉ DES SERVICES INTERURBAINS PAR AUTOCAR



> Bilan du 4e trimestre 2019

Sommaire

SYNTHESE	3
1. BILAN DE L'OFFRE AU QUATRIEME TRIMESTRE 2019.....	4
1.1. Dix opérateurs sont présents sur le marché des services librement organisés (SLO), dont deux disposant d'un réseau national	4
1.2. Le nombre de dessertes est stable sur un an	4
1.3. Le nombre de liaisons évolue peu par rapport à 2018	6
1.4. La part des liaisons en concurrence augmente au dernier trimestre mais reste en baisse tendancielle par rapport aux niveaux de 2017 et 2018.....	7
1.5. Le nombre de circulations d'autocars suit la tendance saisonnière et voit une légère hausse sur un an.....	8
2. ANALYSE DE LA DEMANDE AU QUATRIEME TRIMESTRE 2019.....	9
2.1. La fréquentation a atteint un niveau très élevé au quatrième trimestre 2019, du fait du report modal important engendré par les mouvements sociaux du mois de décembre	9
2.2. Les liaisons transversales voient leur poids augmenter par rapport à 2018.....	10
2.3. Les dix liaisons les plus fréquentées concentrent près d'un tiers de la demande.....	10
2.4. Le taux d'occupation est en forte augmentation sur un an	11
3. LE CHIFFRE D'AFFAIRES DU SECTEUR DES SLO ENREGISTRE UNE AUGMENTATION SIGNIFICATIVE SUR UN AN	11
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 bénéficié lors du quatrième trimestre 2019 des mouvements sociaux observés dans le secteur ferroviaire au mois de décembre 2019. Les opérateurs ont légèrement augmenté leur offre au dernier trimestre par rapport au dernier trimestre de 2018, mais leur fréquentation est en forte progression du fait des reports modaux liés à la forte réduction de circulations ferroviaires. L'épidémie de Covid-19 en 2020 et la mise à l'arrêt temporaire des transports routiers de voyageurs pourraient remettre en cause cette progression continue depuis l'ouverture à la concurrence du transport routier interurbain de voyageurs. Cette analyse sera conduite dans la prochaine étude semestrielle du secteur.

Le quatrième trimestre 2019 est le deuxième trimestre où BlaBlaBus et FlixBus sont les seuls opérateurs d'envergure nationale. Plusieurs indicateurs montrent que les caractéristiques de leur offre tendent à se rapprocher. Huit opérateurs locaux étaient aussi actifs au quatrième trimestre 2019, l'offre saisonnière de la société Resalp entre l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry et le nord des Hautes-Alpes accroissant celle des sept opérateurs locaux déjà présents au trimestre précédent. En dépit d'une hausse de la densité de leur réseau, ceux-ci ont affiché une fréquence des trajets en forte baisse.

Alors qu'au trimestre précédent, le nombre de villes desservies était particulièrement élevé et que le nombre de liaisons opérées atteignait un niveau record, la densité du réseau des autocars SLO suit la tendance saisonnière et se rétracte au quatrième trimestre pour atteindre un niveau comparable à l'année précédente (260 villes desservies par 1 769 liaisons). La densité du réseau BlaBlaBus se rétracte relativement moins que celle du réseau FlixBus, si bien que la densité des deux réseaux se rapproche. La part de FlixBus parmi le nombre total de villes desservies baisse ainsi de cinq points sur le trimestre pour s'établir à 67 %, tandis que BlaBlaBus voit sa part progresser et atteindre 57 %. Les parts des deux opérateurs parmi les liaisons opérées suivent la même tendance : ainsi, celle de FlixBus diminue et atteint 63 % alors que celle de BlaBlaBus progresse à 45 %.

Avec 840 départs quotidiens, la fréquence des trajets en autocar SLO est en recul de 15 % par rapport au troisième trimestre mais progresse de 10 % par rapport à l'année précédente et se situe à un niveau record pour un quatrième trimestre. Sur un an, BlaBlaBus a augmenté le nombre de départs quotidiens de 31 %¹ tandis que FlixBus l'a baissé de 2 %². Ainsi 46 % des départs sont opérés par BlaBlaBus et 54 % par FlixBus au quatrième trimestre 2019. Les volumes d'activité exprimés en autocars.kilomètres et en sièges.kilomètres sont en baisse ce trimestre par rapport au trimestre précédent mais en hausse par rapport au quatrième trimestre 2018 (respectivement +5 % et +6 %) traduisant le renforcement modéré de l'offre durant les grèves dans le secteur ferroviaire au mois de décembre 2019.

Si l'offre des opérateurs SLO a progressé au quatrième trimestre 2019 par rapport à l'année passée, la fréquentation a quant à elle fortement augmenté. *Entre 2,5 et 3 millions*³ de passagers ont été transportés par les autocars SLO, en hausse par rapport au même trimestre de l'année précédente. Le taux d'occupation progresse et se situe *entre 57 % et 67 %*. La demande plus forte a permis aux opérateurs d'augmenter leur prix et la recette par passager s'établit ainsi au niveau record de 5,3 euros par passager aux 100 km. Il en résulte un chiffre d'affaires compris *entre 37 et 45 millions* d'euros au quatrième trimestre 2019, alors qu'il était de 31 millions d'euros un an auparavant. Plus de 90 % de la hausse du chiffre d'affaires entre les quatrièmes trimestres 2018 et 2019 s'explique par la seule hausse du chiffre d'affaires au mois de décembre 2019.

¹ Sauf indications contraires, l'évolution sur un an de l'offre ou de la fréquentation de BlaBlaBus est calculée en comparant l'offre/la fréquentation de BlaBlaBus au quatrième trimestre 2019 par rapport au chiffre groupé de Ouibus et BlaBlaCar au quatrième trimestre 2018.

² Sauf indications contraires, l'évolution sur un an de l'offre ou de la fréquentation de FlixBus est calculée en comparant l'offre/la fréquentation de FlixBus au quatrième trimestre 2019 par rapport au chiffre groupé de FlixBus et Eurolines/Isilines au quatrième trimestre 2018.

³ Depuis le 3^e trimestre 2019, la réduction à deux du nombre d'opérateurs nationaux a imposé, afin de respecter le secret des affaires, 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), cf 4.3 de la présente note. L'ensemble des indicateurs concernés sont présentés en italique tout au long de la note.

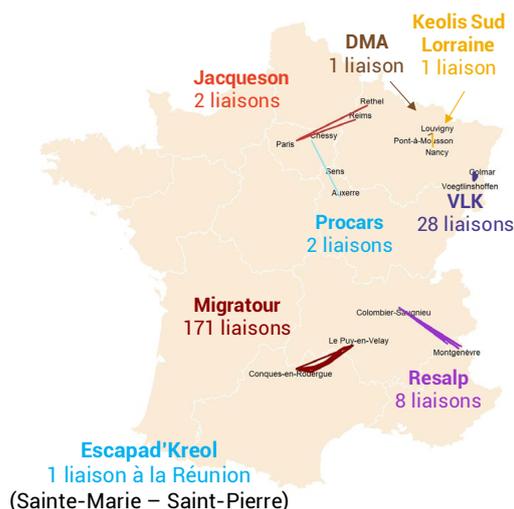
1. BILAN DE L'OFFRE AU QUATRIEME TRIMESTRE 2019

1.1. Dix opérateurs sont présents sur le marché des services librement organisés (SLO), dont deux disposant d'un réseau national

Le nombre d'opérateurs présents sur le marché au quatrième trimestre 2019 s'élève à dix. Deux opérateurs disposent d'un réseau national, BlaBlaBus et FlixBus qui regroupe deux marques, FlixBus et Eurolines.

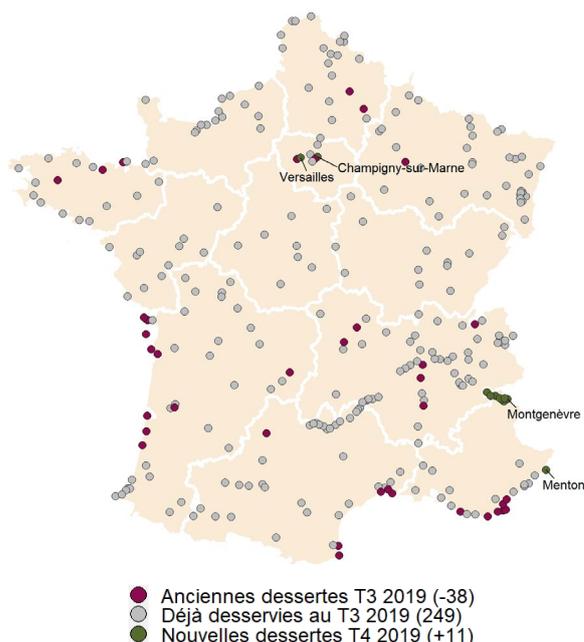
En plus des sept opérateurs régionaux déjà présents au trimestre précédent, Resalp propose à nouveau son offre saisonnière entre l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry et le nord des Hautes-Alpes.

Figure 1 – Liaisons commercialisées par les huit opérateurs « locaux » au 4^{ème} trimestre 2019



1.2. Le nombre de dessertes est stable sur un an

Figure 2 – Evolution des villes desservies entre le 3^{ème} et 4^{ème} trimestre 2019



Au quatrième trimestre 2019, 260 villes françaises sont desservies par le réseau d'autocars SLO, un chiffre stable par rapport au quatrième trimestre 2018.

En comparaison avec le trimestre précédent, 38 villes ne sont plus desservies (en particulier sur les côtes méditerranéenne et atlantique). En parallèle, onze villes sont à nouveau desservies. Il s'agit de huit communes desservies exclusivement par Resalp dans les Hautes-Alpes, ainsi que de Versailles, Menton et Champigny-sur-Marne.

Si le retour de l'offre de Resalp augmente le nombre total de villes desservies par les opérateurs régionaux (47 au total), les opérateurs nationaux BlaBlaBus et FlixBus réduisent leur nombre de dessertes respectives selon les tendances saisonnières déjà observées.

BlaBlaBus dessert 147 villes, soit 9 de moins qu'au trimestre précédent, tandis que FlixBus en dessert 175 contre 208 précédemment. La variation saisonnière est donc plus forte pour FlixBus, qui reste tout de même le premier opérateur en nombre de villes desservies.

Parmi les villes desservies par les opérateurs SLO, la part de FlixBus baisse ainsi de cinq points sur le trimestre pour s'établir à 67 % du nombre total de villes. C'est le deuxième trimestre consécutif que la part de l'opérateur diminue, en raison de l'arrivée de nouveaux opérateurs régionaux le trimestre précédent et du développement relatif de l'offre de BlaBlaBus.

Figure 3 – Nombre de villes desservies par opérateur

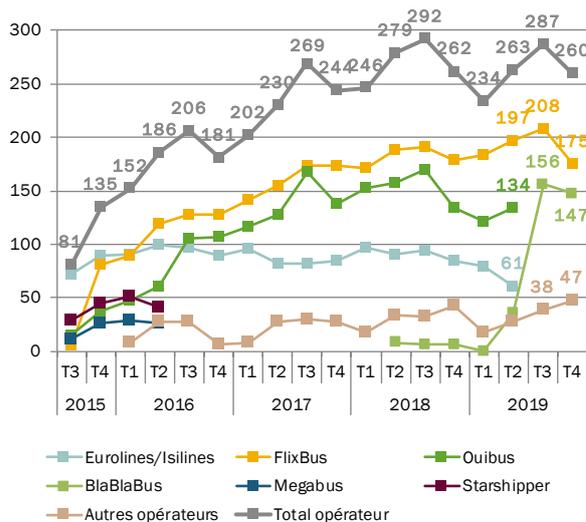


Figure 4 – Proportion du réseau de villes desservies par opérateur

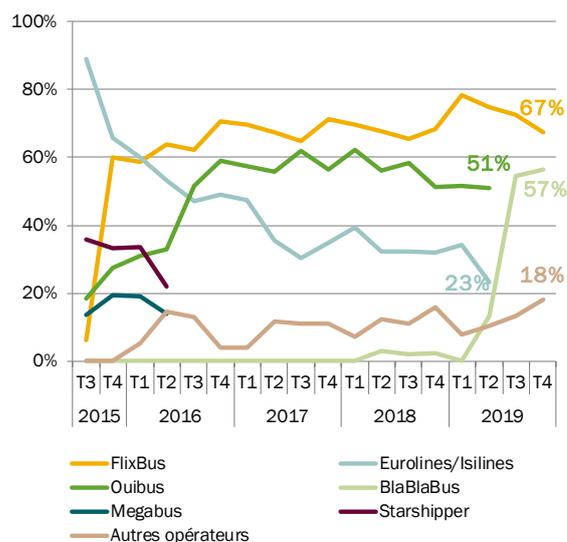


Figure 5 – Répartition des dessertes exclusives de villes par les opérateurs disposant d'un réseau national

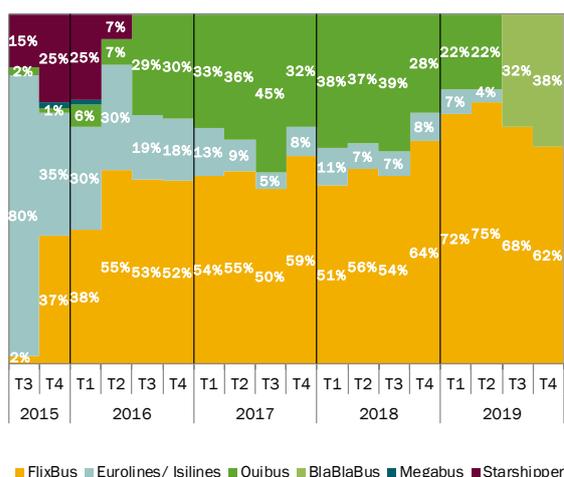
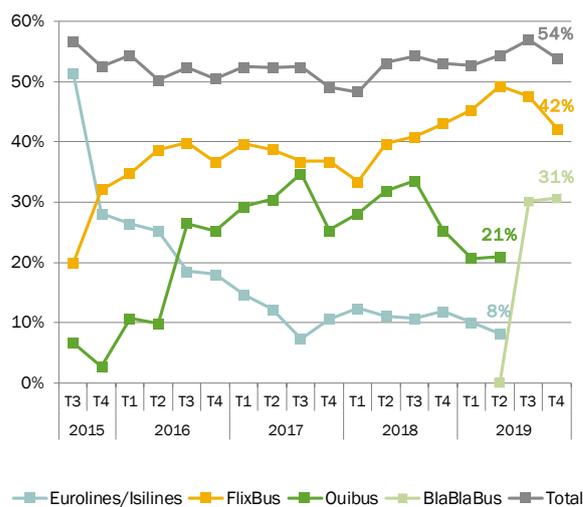


Figure 6 – Part des villes desservies en exclusivité dans l'offre de l'opérateur



Sur les 221 villes desservies par les opérateurs nationaux, 119 sont des dessertes exclusives, soit 54 % ; 38 % d'entre elles sont desservies par BlaBlaBus et 62 % par FlixBus. Les dessertes exclusives représentent ainsi 42 % de l'offre de ce dernier opérateur, contre 48 % au trimestre précédent. Une part

significative des dessertes abandonnées par FlixBus au quatrième trimestre 2019 étaient donc exclusives.

1.3. Le nombre de liaisons évolue peu par rapport à 2018

Le nombre de liaisons opérées par les opérateurs de services d'autocars librement organisés s'établit à 1 769, un chiffre en baisse de 16 % par rapport au trimestre précédent (variation saisonnière) mais record par rapport à la même période des années précédentes.

Figure 7 – Evolution du nombre total de liaisons commercialisées

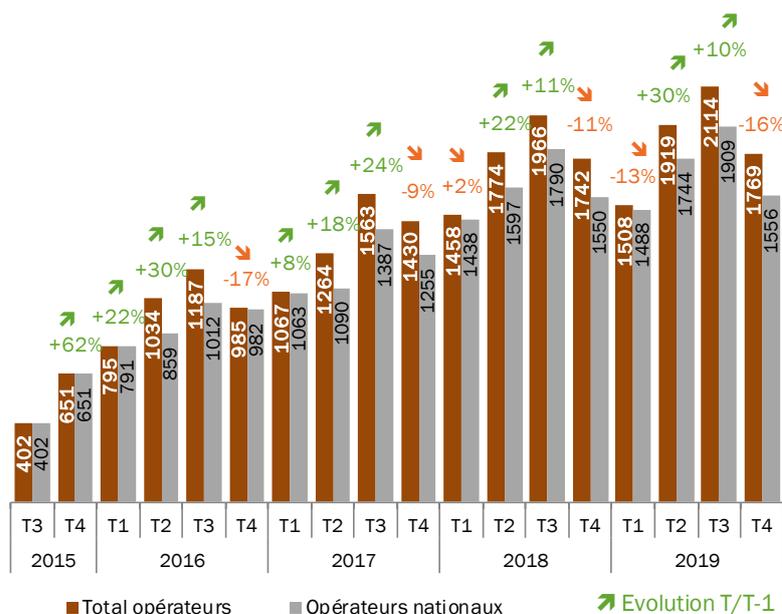
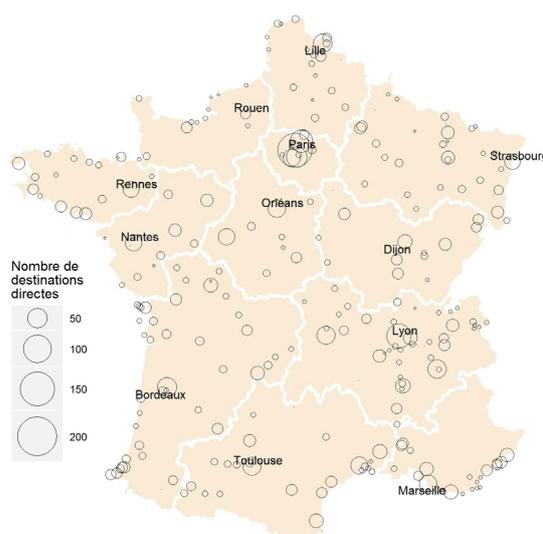


Figure 8 – Nombre de destinations directes par ville au 4ème trimestre 2019

La densité du réseau est directement impactée par la variation du nombre de liaisons. Les voyageurs ne disposent désormais que de 13,6 destinations par villes en moyenne, contre 14,5 au trimestre précédent, mais en hausse par rapport aux 13,1 destinations disponibles un an plus tôt. Les dix villes et sites reliés au plus grand nombre de destinations directes sont Paris (180 destinations), Lyon (95), l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle (87), l'aéroport de Paris-Orly (70), Bordeaux (62), Grenoble (58), Toulouse (56), Lille (54), Marseille (52) et Clermont-Ferrand (51).



FlixBus a fortement réduit son offre trimestrielle par rapport à BlaBlaBus. Ce trimestre, l'opérateur offre seulement 1 07 liaisons contre 1 392 trois mois plus tôt. En parallèle, BlaBlaBus réduit légèrement le nombre de liaisons qu'elle offre (796 contre 884 au troisième trimestre). En conséquence, la part de FlixBus parmi le réseau global de liaisons diminue de deux points pour s'établir à 63 %, tandis que celle de BlaBlaBus augmente de quatre points pour s'établir à 45 %.

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

Opérateur	Nombre de liaisons	Longueur moyenne des liaisons	Nombre de villes desservies par ligne	
			T4 2019	T3 2019
FlixBus	1 107	317 km	4,5	5,1
BlaBlaBus	796	276 km	4,5	4,6

Figure 9 – Nombre de liaisons commercialisées par opérateur

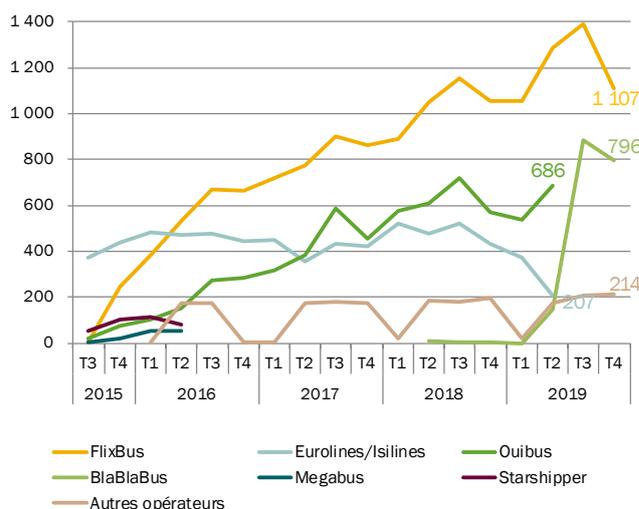
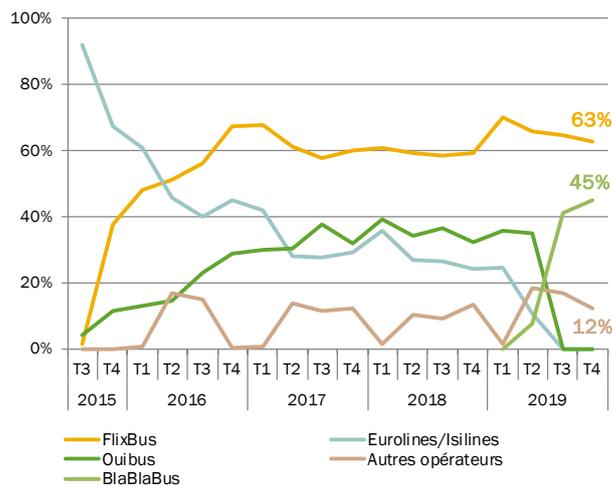


Figure 10 – Proportion par opérateur du réseau de liaisons commercialisées



1.4. La part des liaisons en concurrence augmente au dernier trimestre mais reste en baisse tendancielle par rapport aux niveaux de 2017 et 2018

Parmi les 1 556 liaisons opérées par les opérateurs nationaux, 1 209 sont desservies par un seul d'entre eux. En valeur absolue, l'offre exclusive de FlixBus atteint 760 liaisons contre 449 pour BlaBlaBus, mais elle connaît une baisse plus importante sur le trimestre. La part des liaisons exclusives dans l'offre de FlixBus diminue de cinq points et s'établit à 69 %, tandis qu'elle baisse seulement de deux points et s'établit à 56 % pour BlaBlaBus.

D'autre part, 347 liaisons sont commercialisées par les deux opérateurs nationaux à la fois. La part des liaisons en concurrence s'établit ainsi à 22 % de l'offre totale, contre 23 % à fin 2018 (Figure 12). Ces liaisons concentrent toujours la majorité de la fréquentation avec 85 % des passagers, soit un point de plus que le trimestre précédent. Une part importante de la demande bénéficie donc d'une offre en concurrence malgré la concentration forte des opérateurs.

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

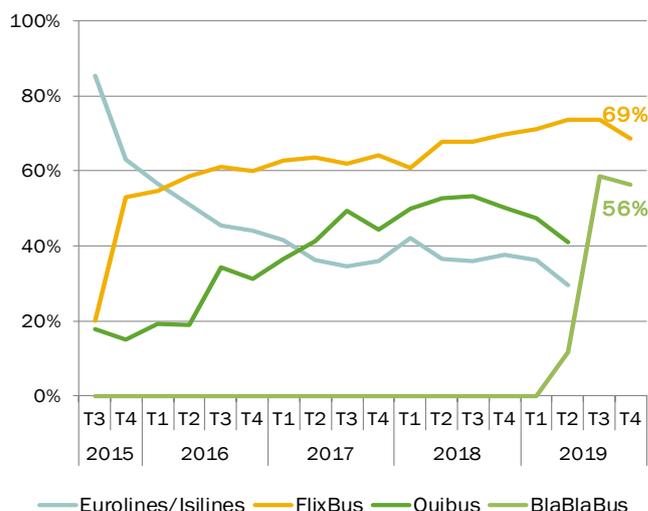
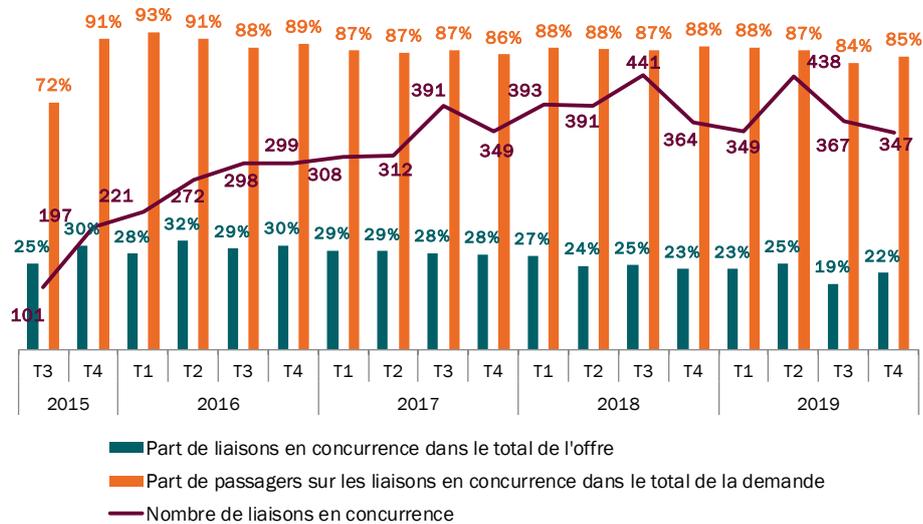


Figure 12 – Nombre de liaisons en concurrence et leurs poids dans l'offre et la demande

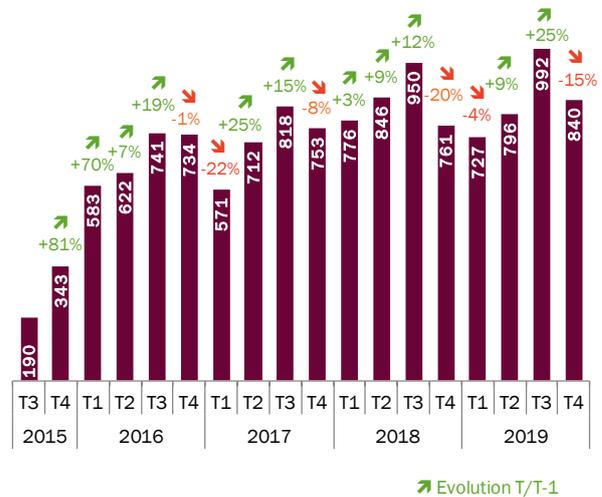


1.5. Le nombre de circulations d'autocars suit la tendance saisonnière et voit une légère hausse sur un an

Le nombre de départs quotidiens des autocars SLO diminue à 840 départs (Figure 13). Il s'agit d'une diminution de 15 % sur le trimestre et d'une augmentation de 10 % sur un an.

Les deux opérateurs principaux ont diminué leur offre de départs quotidiens, en particulier FlixBus qui fait circuler 443 autocars par jour, soit 21 % de moins qu'au troisième trimestre. BlaBlaBus opère 375 départs quotidiens (baisse de 5 %). Ainsi, parmi les opérateurs nationaux, 46 % des départs sont opérés par BlaBlaBus et 54 % par FlixBus au quatrième trimestre 2019. Avec 22 départs quotidiens, la fréquence des trajets des opérateurs locaux chute de 13 % sur un an.

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



Les volumes des autocars.kilomètres et des sièges.kilomètres sont en baisse ce trimestre par rapport au trimestre précédent mais en hausse sur un an (respectivement +5 % et +6 %) traduisant le renforcement modéré de l'offre durant les grèves dans le secteur ferroviaire au mois de décembre.

Figure 14 – Nombre d'autocars.kilomètres parcourus

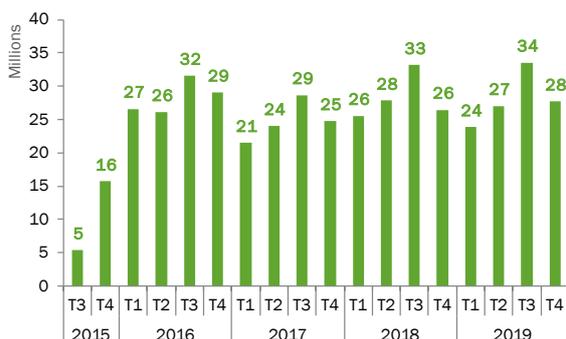


Figure 15 – Nombre de sièges.kilomètres parcourus



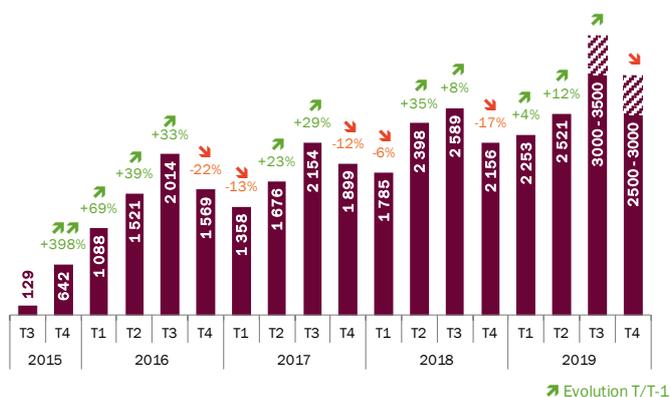
2. ANALYSE DE LA DEMANDE AU QUATRIEME TRIMESTRE 2019

2.1. La fréquentation a atteint un niveau très élevé au quatrième trimestre 2019, du fait du report modal important engendré par les mouvements sociaux du mois de décembre

Entre 2,5 et 3 millions⁴ de passagers ont été transportés au quatrième trimestre 2019. La fréquentation atteint une nouvelle fois un niveau très élevé après le record du trimestre précédent, notamment pour un quatrième trimestre. Plus de 60 % de la hausse du nombre de passagers et plus de 70 % de celle des passagers.km entre les quatrièmes trimestres 2018 et 2019 s'explique par l'augmentation de la demande au mois de décembre 2019. Les mouvements sociaux dans le secteur ferroviaire durant cette période ont engendré un report modal important, permettant aux services d'autocar librement organisés de conserver un nombre élevé de passagers malgré les tendances saisonnières habituelles.

Sur l'année 2019, entre 10,3 et 11,3 millions de personnes ont voyagé en autocar SLO sur les liaisons domestiques. Ce résultat dépasse largement celui des années précédentes (8,9 millions en 2018, 7,1 millions en 2017 et 6,2 millions en 2016). L'épidémie de Covid-19 en 2020 et la mise à l'arrêt temporaire des transports routiers de voyageurs pourrait fortement remettre en cause cette progression continue depuis l'ouverture à la concurrence du transport routier interurbain de voyageurs.

Figure 16 – Nombre de passagers transportés (en milliers)



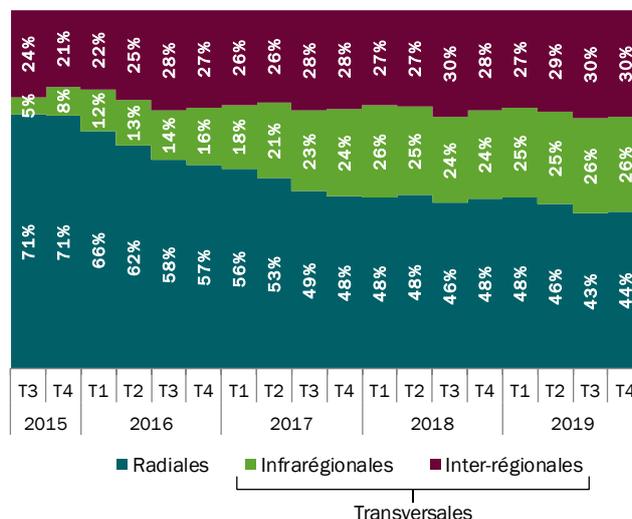
⁴ Depuis le 3^e trimestre 2019, la réduction à deux du nombre d'opérateurs nationaux a imposé, afin de respecter le secret des affaires, d'établir des fourchettes pour les données relatives à la fréquentation globale et pour toutes les données qui sont liées à la fréquentation (le nombre de passagers.km, le taux d'occupation et le chiffre d'affaires), cf 4.3 de la présente note. L'ensemble des indicateurs concernés sont présentés en italique tout au long de la note.

2.2. Les liaisons transversales voient leur poids augmenter par rapport à 2018

La structure de la demande suivant le type de liaison reste stable par rapport au trimestre précédent. Sur un an, les liaisons transversales voient leur fréquentation augmenter de quatre points de pourcentage. Cette augmentation, est faible par rapport aux années précédentes et suggère une stabilisation de la répartition de la fréquentation suivant le type de liaisons, en l'absence de choc exogène. Au total, les liaisons transversales captent 56 % de la demande totale, contre 44 % pour les liaisons radiales (au départ ou à destination de Paris).

La structure de la demande reste relativement stable également à l'échelle des régions. La tendance saisonnière diminue particulièrement la fréquentation des liaisons infrarégionales en région PACA.

Figure 17 – Répartition de la fréquentation par type de liaison



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

Les dix liaisons les plus fréquentées ont toutes enregistré des hausses importantes de fréquentation sur un an (cf. tableau 2). Sur certaines liaisons, une hausse trimestrielle a même été observée. La fréquentation trimestrielle de la liaison Paris-Rouen repasse au-dessus de 100 000 passagers au quatrième trimestre 2019. Ces dix liaisons concentrent toujours environ 30 % de la fréquentation totale.

Tableau 2 – Les dix liaisons les plus fréquentées au 4^{ème} trimestre 2019 classées par le nombre de trajets quotidiens

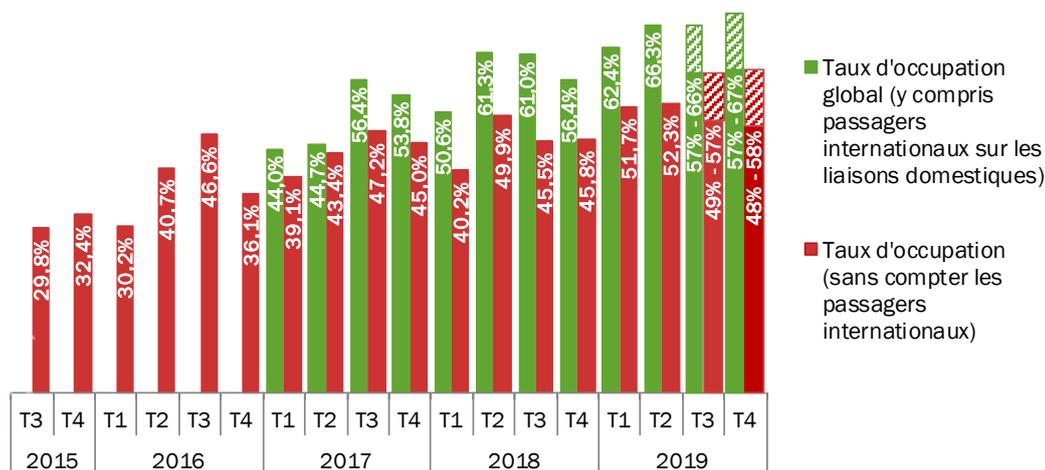
Liaisons	Distance moyenne (km)	Nombre de passagers (milliers)	Nombre de trajets quotidiens (évol. T/T-1)	Recette kilométrique par passager (€/100 km)	Evolution de la fréquentation	
					T/T-1	T/T-4
Lille – Paris*	230	]100 – 200]	94 (-7)	3,7	↗	↗
Aéroport de Lyon – Grenoble	93	]100 – 200]	72 (-6)	10,5	↘	↗↗
Lyon – Paris*	466	]50 – 100]	63 (-3)	4,8	↘	↗↗
Grenoble – Lyon	123	]100 – 200]	49 (-8)	5,1	↗	↗↗↗
Paris* – Rouen	134	]100 – 200]	46 (-4)	4,8	↗	↗↗
Marseille – Montpellier	198	]50 – 100]	38 (-2)	3,0	↗↗	↗↗↗
Clermont-Ferrand – Lyon	171	]50 – 100]	32 (-8)	6,5	↗	↗↗↗
Paris* – Rennes	369	]50 – 100]	28 (-5)	5,0	↘	↗↗
Caen – Paris*	235	]50 – 100]	27 (-7)	4,7	↘	↗↗
Le Havre – Paris*	195	]50 – 100]	25 (-3)	5,3	↘	↗

* 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. Le taux d'occupation est en forte augmentation sur un an

La forte fréquentation liée aux mouvements sociaux du secteur ferroviaire a permis aux opérateurs de remplir leurs autocars. À l'image de l'année 2019, le taux d'occupation global au quatrième trimestre qui intègre les passagers internationaux présents sur les liaisons domestiques s'établit *entre 57 % et 67 %*, soit un taux supérieur à celui de l'année précédente (voir aussi l'annexe pour l'évolution comparée de l'offre et de la demande trimestrielle).

Figure 18 – Taux d'occupation moyen par autocar

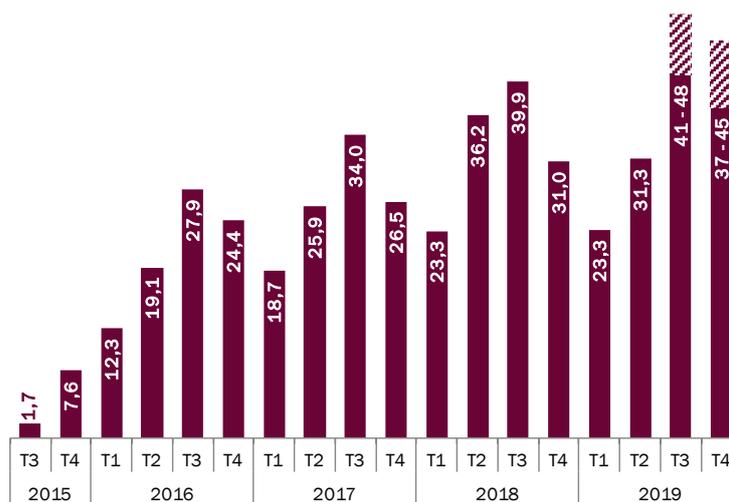


3. LE CHIFFRE D'AFFAIRES DU SECTEUR DES SLO ENREGISTRE UNE AUGMENTATION SIGNIFICATIVE SUR UN AN

Le chiffre d'affaires du secteur s'établit *entre 37 et 45 millions* d'euros et enregistre une augmentation significative au quatrième trimestre 2019 par rapport à l'année précédente. Plus de 90 % de l'augmentation du chiffre d'affaires se concentre sur le seul mois de décembre.

Les grèves de la SNCF ont entraîné une plus grande fréquentation des cars SLO, augmentant mécaniquement leur taux d'occupation faute d'une augmentation de l'offre aussi importante que celle de la fréquentation.

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



Ces grèves ont également conduit à une hausse des prix des billets de la part des opérateurs, lesquels utilisent (comme la plupart des modes de transport librement organisés) des outils de tarification dynamique qui adaptent très rapidement les prix d'une liaison à l'offre et à la demande au cours de sa période de commercialisation.

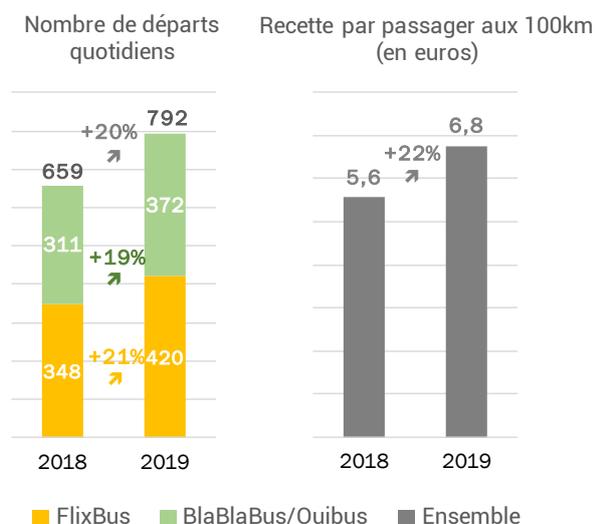
Après les niveaux exceptionnellement bas du début de l'année en raison d'offres promotionnelles, la recette kilométrique moyenne par passager continue d'augmenter ce trimestre et atteint un niveau record de 5,3 euros par passager domestique aux 100 km. La demande en forte hausse et l'offre en augmentation modérée expliquent cette augmentation tarifaire due aux systèmes de tarification dynamique qui adaptent en permanence les prix à la demande par rapport à l'offre disponible.

Figure 20 – Recette par passager aux 100 km
(en euros hors taxes)



Grâce aux données issues d'une collecte volontaire auprès des opérateurs nationaux, l'évolution de l'offre et de la recette kilométrique entre les mois de décembre 2018 et 2019 a pu être analysée sur la figure 21. Pour répondre à une demande en forte progression liée au report modal, les opérateurs nationaux ont augmenté leur offre de 20 % en décembre 2019 par rapport à la même période un an avant. Cette augmentation est assez homogène entre les deux concurrents. La hausse de la recette kilométrique sur cette période est proche de celle de l'offre, passant de 5,6 euros par passager aux 100 km en décembre 2018 à 6,8 euros en décembre 2019 (22 % en plus).

Figure 21 – Comparaison de l'offre et de la recette kilométrique entre les mois de décembre 2018 et 2019



4. ANNEXES

4.1. Graphiques et cartes supplémentaires

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	180	10 %	7,1
Infrarégionale	539	31 %	4,4
Inter-régionale	1 050	59 %	2,7
Total général	1 769	100 %	3,6

Figure 22 – Evolution comparée de l'offre et de la demande trimestrielle

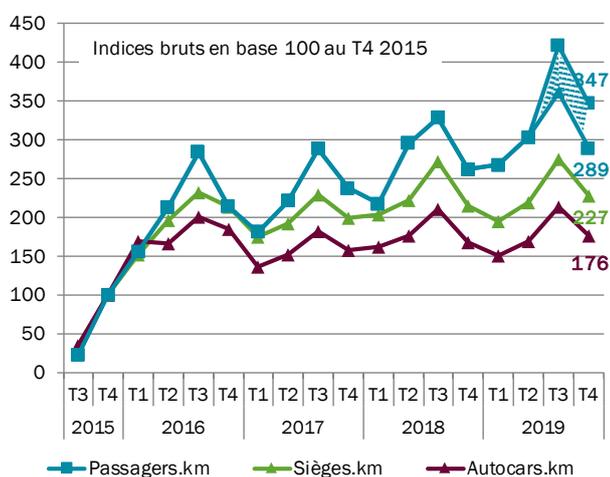
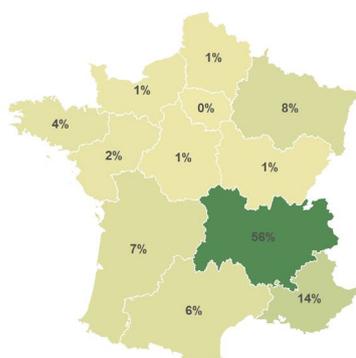


Figure 23 – Répartition de la fréquentation nationale par région selon le type de liaison

... sur les liaisons infrarégionales
800 000 à 950 000 voyageurs



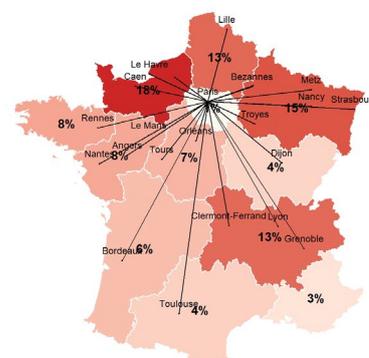
56% des déplacements infrarégionaux sont effectués en Région Rhône-Alpes

... sur les liaisons inter-régionales*
900 000 à 1 050 000 voyageurs



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

...sur les liaisons radiales
1 300 000 à 1 500 000 voyageurs



75% des déplacements radiaux sont effectués sur les 22 liaisons représentées.

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		T4 2019	Evolution T/T-1	Evolution T/T-4
Total (y compris liaisons aéroports)		5,3	+13 %	+9 %
Liaisons aéroports		7,0	+13 %	-0 %
Total hors liaisons aéroports		5,2	+13 %	+10 %
Dessertes montagne		6,3	+13 %	NC
Nombre de trajets quotidiens sur la liaison	10 ou plus	4,7	+16 %	+5 %
	Entre 6 et 10	5,2	+19 %	+8 %
	Entre 3 et 6	5,4	+10 %	+15 %
	Entre 1 et 3	5,6	+8 %	+13 %
	Moins de 1	6,1	+15 %	+23 %
Distance de la liaison	Plus de 750km	4,9	+4 %	+16 %
	500-750km	5,3	+14 %	+18 %
	250-500km	5,0	+12 %	+7 %
	Moins de 250km	5,4	+17 %	+6 %
Type de liaison	Radiale	5,0	+17 %	+11 %
	Infrarégionale	6,1	+27 %	+5 %
	Inter-régionale	5,0	-2 %	+9 %
Type de concurrence	En concurrence	5,0	+15 %	+8 %
	En exclusivité	6,1	+11 %	+17 %

4.2. Cadre légal

La loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques 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).

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

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.

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].

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 établies par rapport à la fréquentation en nombre de passagers et une considération d'un trajet moyen de 300 kilomètres, ce qui conduit à une amplitude de fourchettes de 150 000 000 de passagers.km ;
- taux d'occupation : classes établies par rapport à la fréquentation et les sièges.km, l'amplitude des fourchettes varie de 8 à 12 points de pourcentage ;
- chiffre d'affaires : classes établies par rapport à la fréquentation et la recette par passager aux 100 km, l'amplitude de la fourchette représente un écart de 12 à 25 % du chiffre d'affaires.

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

L'ensemble des indicateurs concernés par ces fourchettes sont présentés en italique tout au long de la note.

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 origines-destinations : 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 ; ces liaisons ne sont alors 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).

Desserte exclusive : ville qui n'est desservie que par un seul opérateur SLO

Liaison radiale : Liaison ayant pour origine ou pour destination Paris (points d'arrêt Bercy, Place de Clichy, La Défense, Charenton, Pont de Levallois, Porte de Saint-Ouen, Pont de Sèvres et Gallieni (Bagnolet)).

Liaison transversale : Liaison qui relie deux villes de province ou une ville de province et une ville d'Île-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 par la longueur de chaque segment pour obtenir le taux d'occupation moyen sur la ligne (TRL).

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

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

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

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.

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

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 : Alexandre Le Potier, Toni Vialette

Crédits photos couverture : Agence REA – 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