

**LE MARCHÉ DES SERVICES
RÉGULIERS INTERURBAINS
DE TRANSPORT ROUTIER
DE PERSONNES LIBREMENT
ORGANISÉS**



> Bilan du 1^{er} semestre 2020

Sommaire

SYNTHESE	3
1. BILAN DE L'OFFRE AU 1^{ER} SEMESTRE 2020	4
1.1. Six 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, stable au 1 ^{er} trimestre, s'effondre au 2 ^{ème} trimestre.....	4
1.3. Un nombre de liaisons en forte baisse lors de la période de reprise post-confinement	6
1.4. La part des liaisons en concurrence diminue fortement à la fin du semestre	7
1.5. Le nombre quotidien de trajets d'autocars progresse au 1 ^{er} trimestre.....	8
2. ANALYSE DE LA DEMANDE AU 1^{ER} SEMESTRE 2020	9
2.1. La fréquentation s'est maintenue au 1 ^{er} trimestre avant de chuter au 2 ^{ème} trimestre.....	9
2.2. Les liaisons transversales voient leur poids relatif augmenter au 1 ^{er} trimestre, les liaisons radiales constituent le socle de la reprise au 2 ^{ème} trimestre.....	10
3. LE CHIFFRE D'AFFAIRES DES OPERATEURS SLO EST FORTEMENT IMPACTE PAR LA CRISE SANITAIRE.....	11
4. ANNEXES	12
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

SYNTHESE

Un premier trimestre en continuité, malgré l'arrêt lié à la crise sanitaire

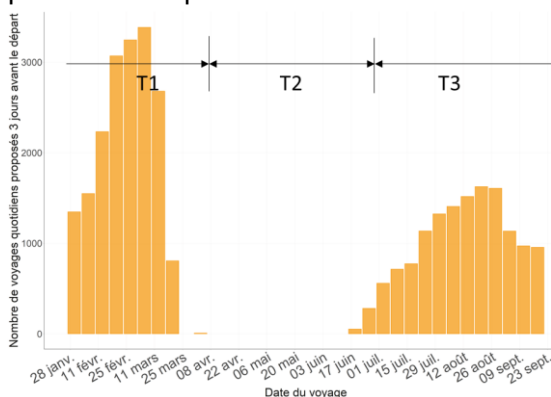
Au 1^{er} trimestre 2020, le nombre d'opérateurs et le nombre de dessertes sont stables par rapport à la même période en 2019. La quasi-totalité des opérateurs a dû interrompre les circulations commerciales le 17 mars, au début de la période de confinement. Le nombre de liaisons opérées par les opérateurs de services d'autocars librement organisés s'établit à 1 482 au début de l'année 2020, un chiffre en légère baisse par rapport au 1^{er} trimestre 2019. Suivant la tendance saisonnière, les opérateurs ont réduit leur offre de liaisons au 1^{er} trimestre par rapport à la fin 2019. La part des passagers voyageant sur des liaisons en concurrence passent en un an de 88 % à 84 %, conformément à ce qui est constaté depuis la réduction à deux du nombre d'opérateurs nationaux.

Le nombre de départs quotidiens des autocars SLO du 1^{er} janvier au 17 mars s'établit à **822 départs**, en augmentation sur un an. Entre *2 et 2,5 millions de passagers*¹ ont été transportés au 1^{er} trimestre 2020, un chiffre comparable à celui du 1^{er} trimestre 2019, malgré l'arrêt de l'activité le 17 mars. Le chiffre d'affaires du secteur s'établit entre *23 et 29 millions d'euros* au 1^{er} trimestre contre 23,3 millions d'euros un an auparavant. Les conséquences des grèves de la SNCF au mois de janvier ont ainsi contrebalancé l'arrêt de l'activité fin mars. Au 1^{er} trimestre 2020, la recette par passager aux 100 km est dans la moyenne saisonnière, s'établissant à **4,2 euros**. Au 1^{er} trimestre 2019, elle était de seulement 3,7 euros du fait de politiques tarifaires promotionnelles.

Une reprise tardive et lente à la fin du 2^{ème} trimestre

Seuls quatre opérateurs ont repris une activité à la toute fin du 2^{ème} trimestre 2020. Les deux opérateurs disposant d'un réseau national, BlaBlaBus et FlixBus, ont repris leur activité respectivement le 24 juin et le 18 juin. Au 2^{ème} trimestre, le nombre de dessertes assurées s'effondre à 113, contre 263 un an plus tôt. Les opérateurs BlaBlaBus et FlixBus ont concentré leur activité sur une partie limitée de leurs réseaux respectifs et **ont opéré moins de 30 % des liaisons** qu'ils avaient proposées l'année précédente. La densité du réseau est ainsi directement impactée par la variation du nombre de liaisons. Les voyageurs ne disposent, au 2^{ème} trimestre 2020, que de 9,4 destinations par ville en moyenne, contre 14,2 un an auparavant. L'offre en concurrence est limitée, seulement **69 % des passagers** circulant sur des liaisons opérées par les deux opérateurs nationaux.

Sur les quelques jours exploités au 2^{ème} trimestre, le nombre de départs quotidiens observé sur la période effective d'exploitation des opérateurs s'élève à 113, moins que le niveau observé lors de l'ouverture du marché en 2015, indiquant une reprise lente de l'offre de transport sur cette période pour le mode autocar] comme pour les autres modes de transport collectif interurbains². Au 2^{ème} trimestre, entre 25 000 et 50 000 passagers seulement ont emprunté les services librement organisés. Les opérateurs ont su adapter leur offre pour maintenir un taux d'occupation compris entre 40 et 67 %. Le secteur subit pleinement la période de confinement national, enregistrant un chiffre d'affaires **inférieur à 1 million d'euros** ; la recette par passager aux 100 km atteint **4,5 euros**, un niveau relativement élevé montrant que les opérateurs n'ont pas procédé à des offres promotionnelles lors de cette reprise. Dans le cadre de l'observation des offres de marché réalisée par l'Autorité, mesurée ici par l'évolution de la moyenne hebdomadaire du nombre de voyages quotidiens proposés à la vente 3 jours avant le départ sur un panel de 70 liaisons, il est constaté que le trafic a progressivement repris au cours du 3^{ème} trimestre, sans retrouver son niveau du début d'année et semble stagner ou décroître depuis fin août.



¹ La réduction à deux du nombre d'opérateurs nationaux à partir du 3^{ème} trimestre 2019 a imposé, afin de respecter le secret des affaires, d'établir des fourchettes d'occultation pour les données relatives à la fréquentation globale et pour les données qui sont liées à la fréquentation, voir la partie « 4.3. Avertissement ». L'ensemble des indicateurs concernés sont présentés en italique tout au long de ce document.

² Voir la comparaison des offres de transport par mode au cours et à l'issue de la période de confinement dans le bilan ferroviaire à mi-année de l'Autorité : https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2020/07/bilan-ferroviaire-2019_chiffres_mi-annee.pdf

1. BILAN DE L'OFFRE AU 1^{ER} SEMESTRE 2020

1.1. Six 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 s'élève à six au début de l'année 2020 et seulement à quatre à la fin du 2^{ème} trimestre.

L'ensemble des opérateurs a dû interrompre les circulations commerciales le 17 mars, au début de la période de confinement, à l'exception de l'opérateur réunionnais Escapad'Kreol qui a suspendu son activité le 27 mars.

Les deux opérateurs disposant d'un réseau national, BlaBlaBus et FlixBus, ont respectivement repris une activité le 24 juin et le 18 juin.

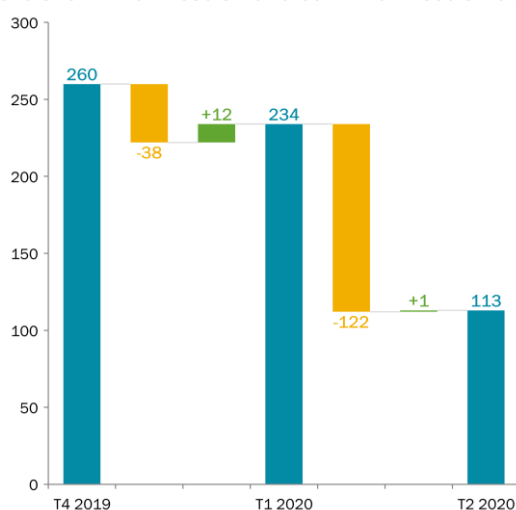
Seuls deux opérateurs locaux ont repris leur activité à l'issue de la période de confinement : Keolis Sud-Lorraine (qui assure la navette Nancy/Lorraine-TGV) depuis le 8 mai et Escapad'Kreol depuis le 23 juin. À la même période en 2019, on comptait cinq opérateurs locaux. Ainsi, trois opérateurs locaux n'ont pas opéré de liaisons au 2^{ème} trimestre 2020, à savoir Jacqueson, DMA et Migratour.

Figure 1 – Liaisons commercialisées par les quatre opérateurs « locaux » au 1^{er} semestre 2020



1.2. Le nombre de dessertes, stable au 1^{er} trimestre, s'effondre au 2^{ème} trimestre

Figure 2 – Évolution du nombre de villes desservies entre le 4^{ème} trimestre 2019 et 2^{ème} trimestre 2020



Au 1^{er} trimestre 2020, le nombre de dessertes est stable par rapport à la même période en 2019. La variation entre le 4^{ème} trimestre 2019 et le 1^{er} trimestre 2020 est entièrement expliquée par la forte saisonnalité du marché du transport par autocar.

Au 2^{ème} trimestre, le nombre de dessertes s'effondre à 113, contre 263 un an plus tôt. Les opérateurs BlaBlaBus et FlixBus, ont seulement 7 et 13 jours d'activité à la fin du trimestre, et ont concentré leur activité sur une partie limitée de leurs réseaux respectifs.

L'absence des opérateurs locaux, en particulier de Migratour³, contribue à la diminution du nombre de villes desservies.

³ Migratour desservait 19 villes au 4^{ème} trimestre 2019, soit 171 liaisons commercialisées.

Au 1^{er} trimestre, FlixBus dessert 181 villes, contre 141 pour BlaBlaBus. FlixBus augmente ainsi plus que BlaBlaBus la part des villes qu'il dessert. Après l'arrêt d'activité du 17 mars à la mi-juin 2020, les opérateurs ont tous limité le nombre de dessertes proposées. **Ainsi, à la fin du 2^{ème} trimestre, les deux opérateurs nationaux proposent moins de 80 dessertes chacun.**

Sur les 113 villes desservies à la fin du 1^{er} semestre 2020, BlaBlaBus en dessert 67%, FlixBus 63 % et les opérateurs locaux 4 % (certaines villes sont desservies par plusieurs opérateurs simultanément).

Figure 3 – Nombre de villes desservies par opérateur

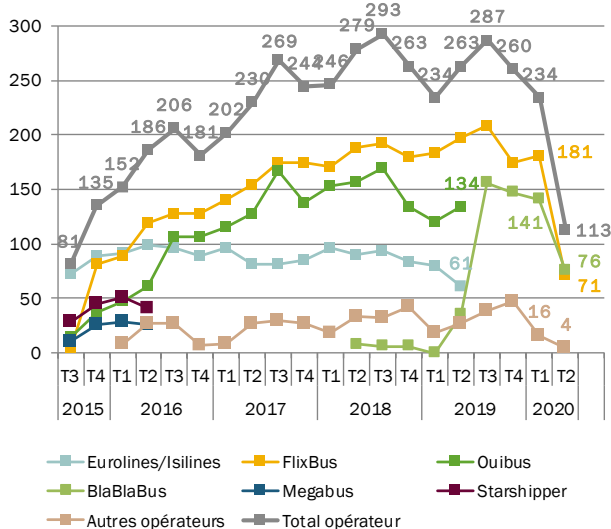


Figure 4 – Proportion du réseau des villes desservies par opérateur

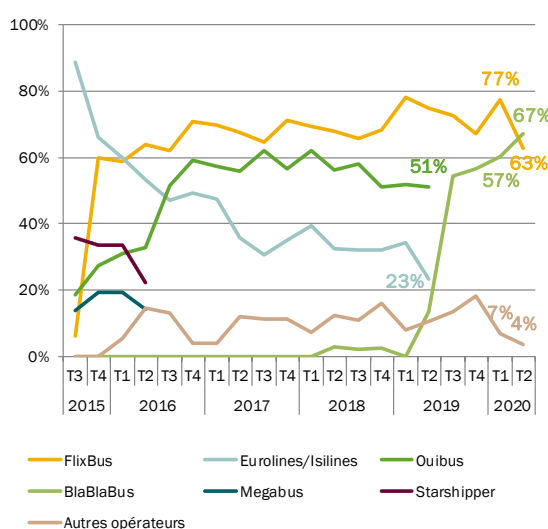


Figure 5 – Répartition des dessertes exclusives de villes par les opérateurs disposant d'un réseau national

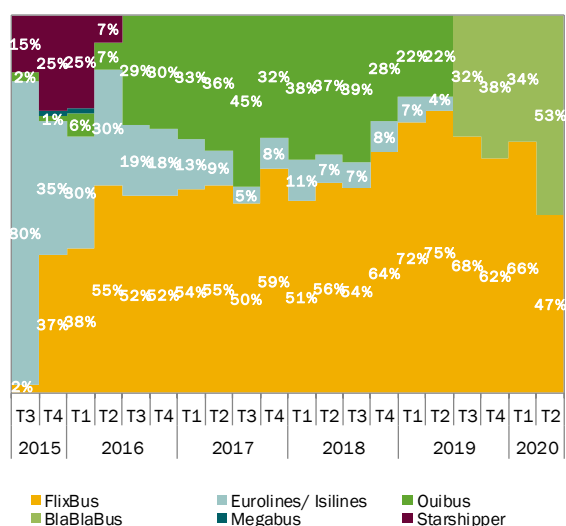
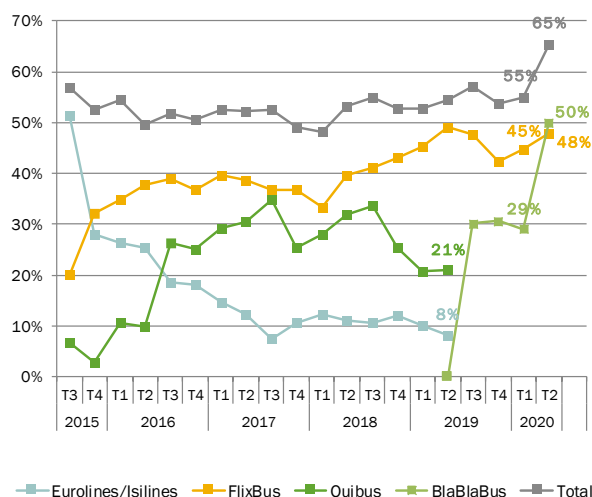


Figure 6 – Part des villes desservies en exclusivité dans l'offre de l'opérateur



Les réseaux de BlaBlaBus et de FlixBus se sont fortement différenciés à l'issue de la période de confinement. **La part des dessertes exclusives (villes desservies par un seul opérateur) atteint 65%, contre 55% un an auparavant.** Ainsi, près de deux tiers des villes desservies à la reprise de l'activité par les opérateurs nationaux le sont en exclusivité.

1.3. Un nombre de liaisons en forte baisse lors de la période de reprise post-confinement

Le nombre de liaisons opérées par les opérateurs de services d'autocars librement organisés s'établit à 1 482 au début de l'année 2020, un chiffre en légère baisse par rapport au 1^{er} trimestre 2019. Au 2^{ème} trimestre, seulement 532 liaisons sont proposées à la vente, contre 1 919 un auparavant. **Lors de la reprise d'activité, les opérateurs ont donc opéré moins de 30 % des liaisons qu'ils avaient proposées l'année précédente.**

Figure 7 – Évolution du nombre total de liaisons commercialisées

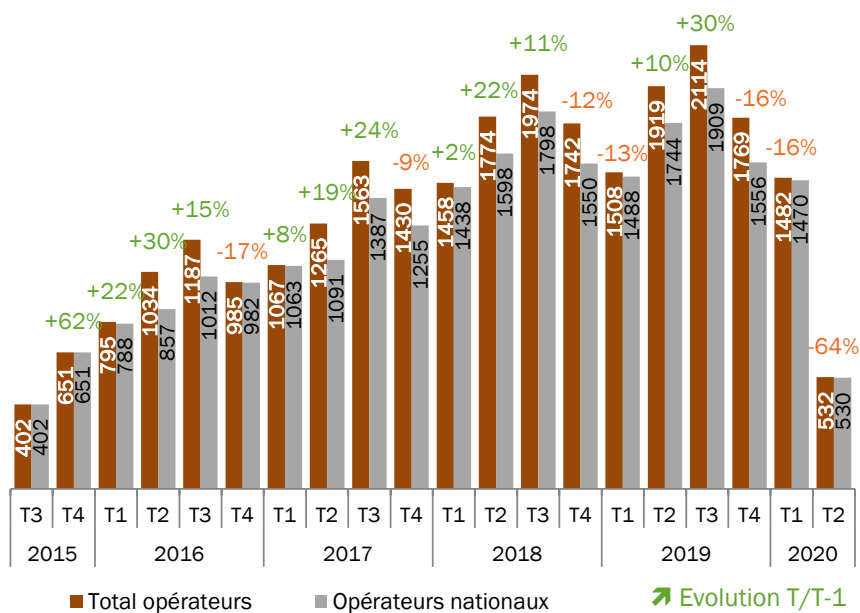


Figure 8 – Nombre de destinations directes par ville

La densité du réseau est directement impactée par la variation du nombre de liaisons. Les voyageurs ne disposent au 2^{ème} trimestre 2020 que de 9,4 destinations par ville en moyenne, contre 13 au trimestre précédent et 14,2 un an auparavant. Les dix villes et sites reliés au plus grand nombre de destinations directes sont Paris (87 destinations), Lyon (43), Bordeaux (35), l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle (35), l'aéroport de Paris-Orly (35), Toulouse (26), Rennes (25), Clermont-Ferrand (23), Tours (23) et Brest (23). Seules les principales villes des principales lignes des deux opérateurs nationaux ont été desservies (voir Figure 9).

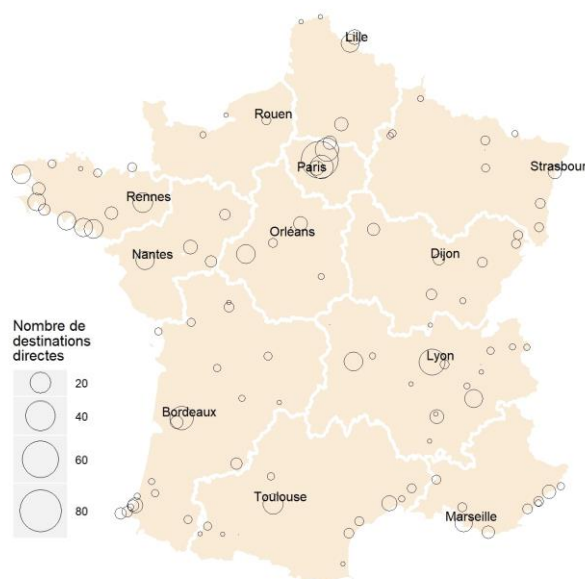
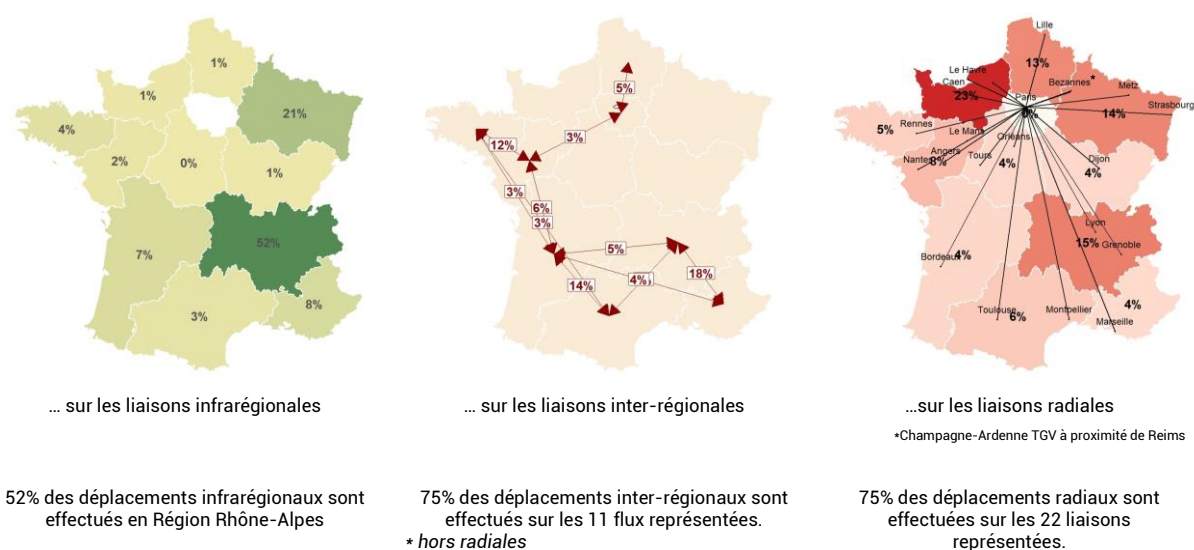


Figure 9 – Répartition de la fréquentation nationale par région selon le type de liaison au 2^{ème} trimestre 2020



Suivant la tendance saisonnière, les opérateurs ont réduit leur offre de liaisons au 1^{er} trimestre par rapport à la fin 2019. La diversité de l'offre a également été considérablement réduite au 2^{ème} trimestre avec seulement 360 liaisons opérées par FlixBus et 242 par BlaBlaBus.

Figure 10 – Nombre de liaisons commercialisées par opérateur

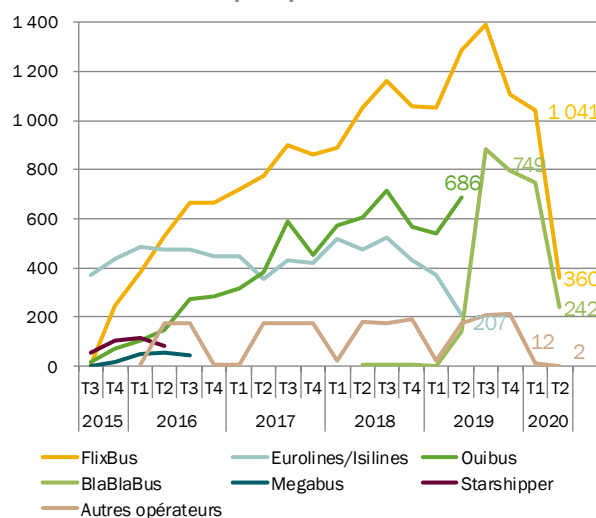
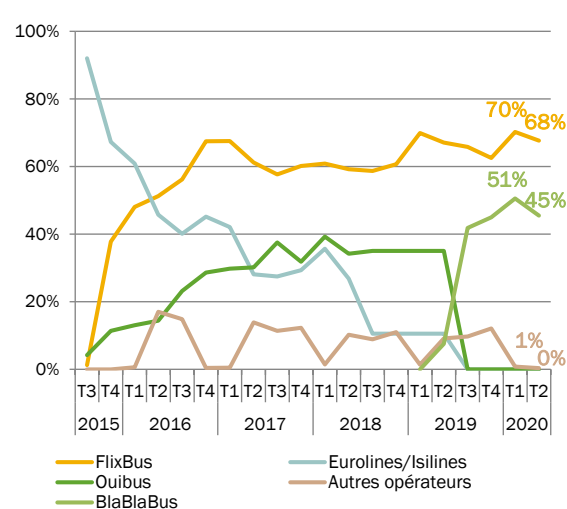


Figure 11 – Proportion par opérateur du réseau de liaisons commercialisées

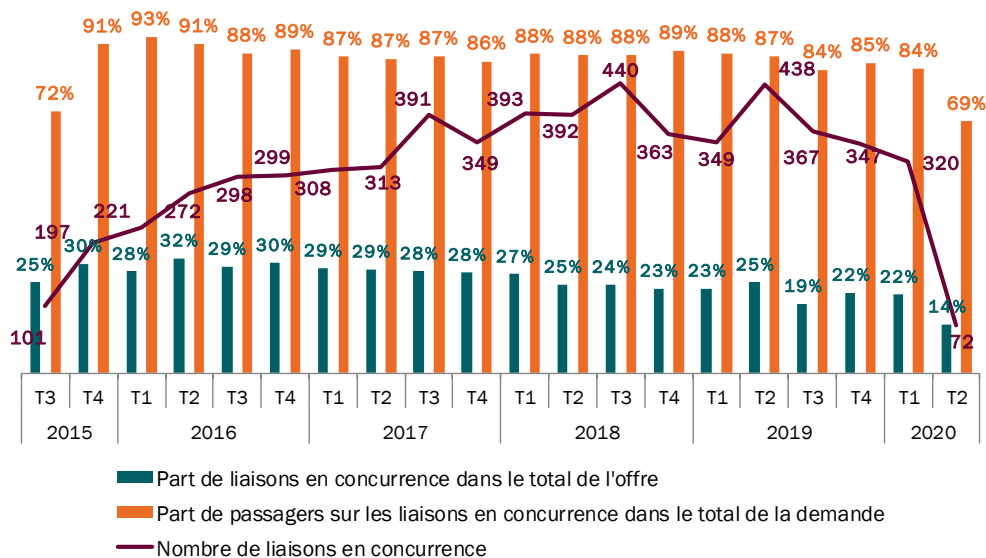


1.4. La part des liaisons en concurrence diminue fortement à la fin du semestre

La part des liaisons en concurrence (opérées par plus d'un opérateur national) est de 22 % au 1^{er} trimestre, en légère diminution sur un an (23 % au T1 2019). La part des passagers voyageant sur ces liaisons diminue plus fortement, passant de 88 % à 84 % en un an ; cette baisse est constatée depuis le troisième trimestre 2019 et la réduction à un duopole sur le marché national.

Au 2^{ème} trimestre, cette part chute du fait de la contraction de l'offre des opérateurs pour atteindre 14 % des liaisons. Ainsi, **seulement 69 % des passagers circulent sur des liaisons opérées par les deux opérateurs nationaux**, en cohérence avec une offre exclusive plus importante de la part de ces opérateurs.

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

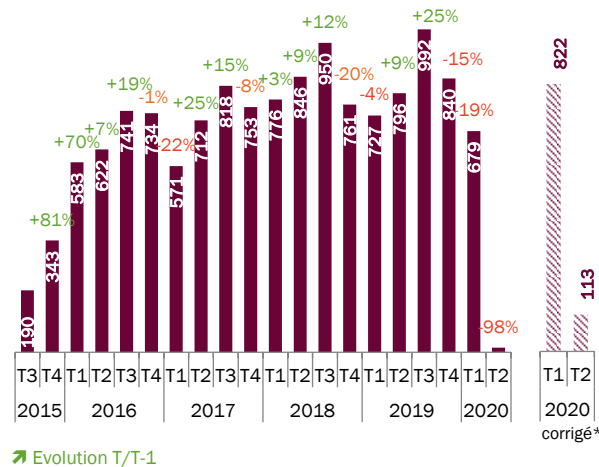


1.5. Le nombre quotidien de trajets d'autocars progresse au 1^{er} trimestre

Le nombre de départs quotidiens des autocars SLO, si l'on ne tient compte que de la période d'activité du 1^{er} janvier au 17 mars 2020, s'établit à **822 départs** (679 départs en moyenne si l'on prend en compte tout le trimestre, y compris les 14 jours d'arrêt d'activité), soit une augmentation de 13 % par rapport à la moyenne observée au 1^{er} trimestre 2019. Ce chiffre élevé s'explique notamment par les mouvements sociaux de la SNCF au mois de janvier.

Sur les quelques jours opérés au 2^{ème} trimestre, le nombre de départs quotidiens observé sur la période effective d'exploitation des opérateurs s'élève à 113, soit moins que le niveau observé lors de l'ouverture du marché en 2015, indiquant les difficultés d'une reprise importante à la fin du 2^{ème} trimestre : celle-ci est tardive et d'une ampleur très modeste.

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



* nombre de départs quotidiens mesuré sur la période d'exploitation effective des opérateurs

Les volumes d'autocars.kilomètres et de sièges.kilomètres sont en baisse au 1^{er} trimestre du fait de l'arrêt de l'activité à partir du 17 mars. Cependant, **rapportés à la période d'activité, les autocars.kilomètres sont en légère augmentation sur un an**. Ces indicateurs montrent également l'arrêt de l'activité sur la plus grande partie du 2^{ème} trimestre et la faible reprise à la fin du mois de juin. Sur les quelques jours d'activité, le volume d'autocars.kilomètres réalisé a diminué d'environ 85 % par rapport à la même période en 2019.

Figure 14 – Nombre d'autocars.kilomètres parcourus

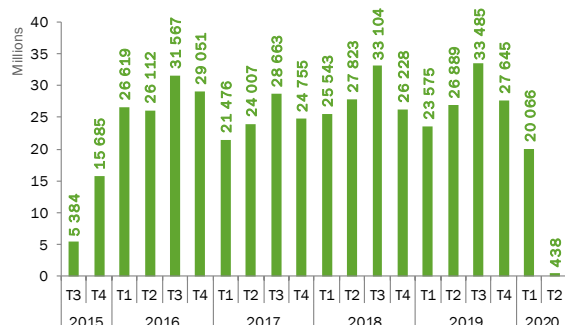
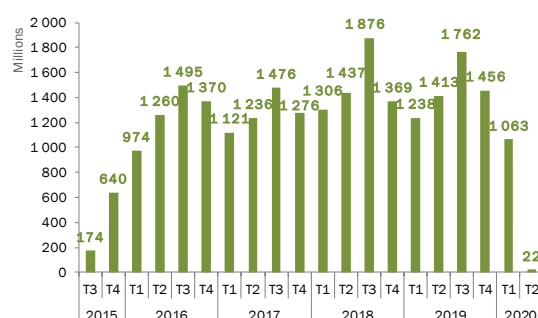


Figure 15 – Nombre de sièges.kilomètres parcourus



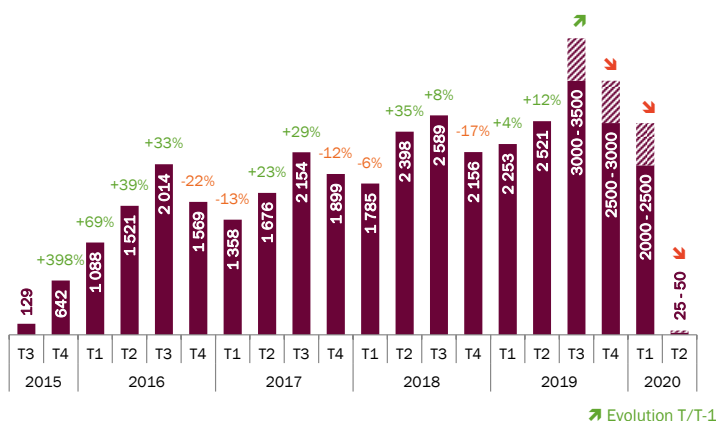
2. ANALYSE DE LA DEMANDE AU 1^{ER} SEMESTRE 2020

2.1. La fréquentation s'est maintenue au 1^{er} trimestre avant de chuter au 2^{ème} trimestre

Entre 2 et 2,5 millions⁴ de passagers ont été transportés au 1^{er} trimestre 2020, soit une activité équivalente à celle du 1^{er} trimestre 2019 malgré l'arrêt à partir du 17 mars. Ce bon résultat s'explique notamment par la grève prolongée de la SNCF au mois de janvier, qui a permis un accroissement de la demande pour le transport en autocar SLO.

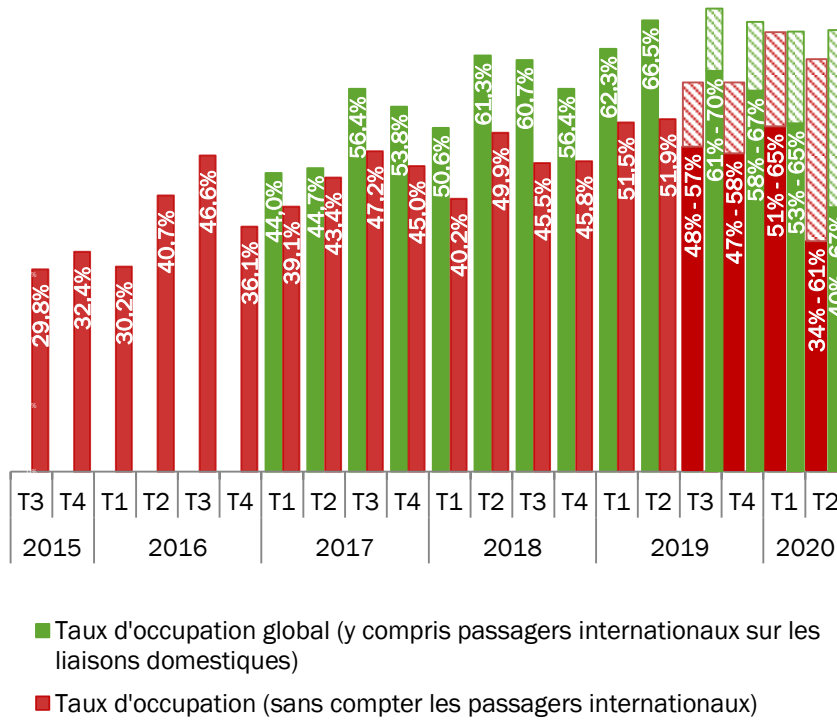
Au 2^{ème} trimestre, **entre 25 000 et 50 000 passagers** seulement ont emprunté un autocar SLO. Les opérateurs SLO ont su adapter leur offre pour maintenir un taux d'occupation compris entre 40 % et 67 %. BlaBlaBus ayant annoncé ne commercialiser qu'un siège sur deux lors de la période de reprise, il convient de souligner que le taux d'occupation des sièges commercialisés ne reflète pas le niveau réel d'occupation des autocars ayant circulé.

Figure 16 – Nombre de passagers transportés (en milliers)



⁴ La réduction à deux du nombre d'opérateurs nationaux à partir du 3^{ème} trimestre 2019 a imposé, afin de respecter le secret des affaires, d'établir des fourchettes d'occupation pour les données relatives à la fréquentation globale et pour les données qui sont liées à la fréquentation, voir la partie « 4.3. Avertissements en page 13 ». L'ensemble des indicateurs concernés sont présentés en italique tout au long de ce document.

Figure 17 – Taux d'occupation moyen par autocar (par rapport aux places commercialisées)

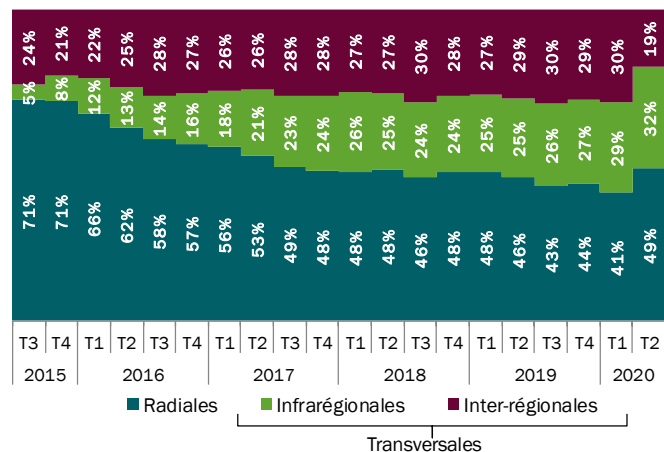


2.2. Les liaisons transversales voient leur poids relatif augmenter au 1^{er} trimestre, les liaisons radiales constituent le socle de la reprise au 2^{ème} trimestre

La part des passagers voyageant sur les liaisons transversales a augmenté au 1^{er} trimestre, confirmant la tendance de long terme. Ainsi, en début d'année 2020, seulement 41 % des passagers se déplaçaient depuis ou vers Paris, contre 48 % au 1^{er} trimestre 2019.

La contraction de l'offre au 2^{ème} trimestre autour des liaisons les plus fréquentées a eu pour conséquence d'augmenter la part des passagers se déplaçant sur les liaisons radiales. À la fin du mois de juin, un passager sur deux voyageait au départ ou à destination de Paris. Ce dernier type de liaisons, qui concentre les lignes les plus fréquentées et occupées, a fait l'objet d'une reprise prioritaire par les opérateurs.

Figure 18 – Répartition de la fréquentation par type de liaison



3. LE CHIFFRE D'AFFAIRES DES OPERATEURS SLO EST FORTEMENT IMPACTE PAR LA CRISE SANITAIRE

Le chiffre d'affaires du secteur s'établit entre 23 et 29 millions d'euros au 1^{er} trimestre contre 23,3 millions d'euros un an auparavant. Les grèves de la SNCF au mois de janvier ont donc contrebalancé l'arrêt d'activité fin mars.

Au 2^{ème} trimestre, le secteur subit pleinement la période de confinement, enregistrant un chiffre d'affaires inférieur à 1 million d'euros.

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

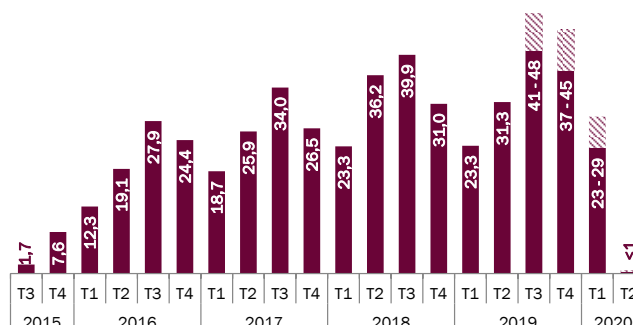
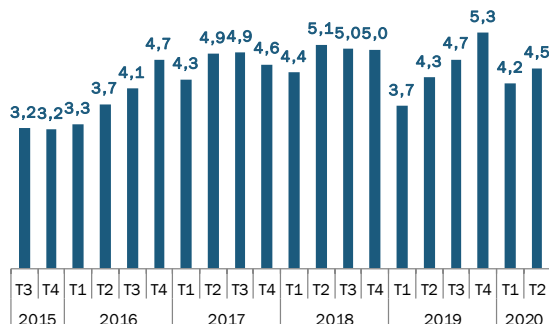


Figure 20 – Recette par passager aux 100 km (en euros hors taxes)

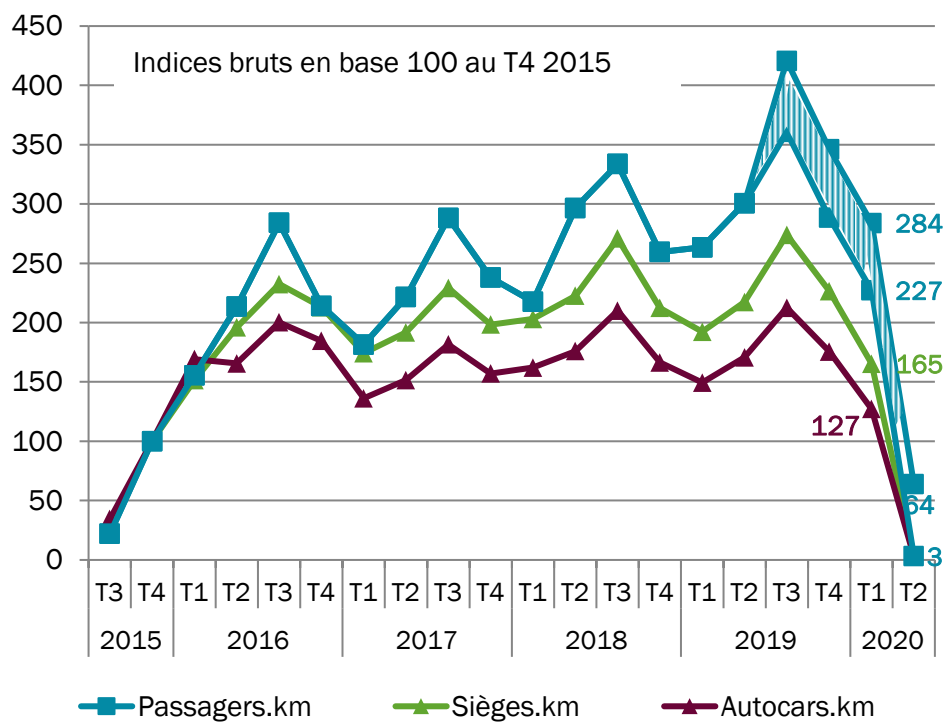


Au 1^{er} trimestre 2020, la recette par passager aux 100 km est dans la moyenne saisonnière, s'établissant à **4,2 euros**. Au 1^{er} trimestre 2019, elle était de seulement 3,7 euros du fait de politiques tarifaires promotionnelles. Au 2^{ème} trimestre 2020 elle atteint **4,5 euros**, soit un niveau relativement élevé, qui reflète l'absence d'offre commerciale lors la période de reprise au mois de juin 2020. Les opérateurs semblent avoir plus adapté leur offre de transport que les prix.

4. ANNEXES

4.1. Graphiques et cartes supplémentaires

Figure 21 – Évolution comparée de l'offre et de la demande trimestrielle



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 des 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 régulier (trimestriel puis semestriel) 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 figurant 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

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.

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

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.

Exceptionnellement pour le 2^{ème} trimestre 2020, en raison de l'arrêt quasi-total de l'activité à la suite de la COVID-19, l'échelle des fourchettes de la fréquentation est constituée de classes réduites établies au prorata des jours d'activité effective, soit par palier de 25 000 passagers. Les fourchettes liées ont été modifiées en conséquence.

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 des gares des liaisons radiales rattachées au code Insee de Paris, voir dans « liaison radiale »).

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

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

Liaison transversale : Liaison qui relie deux villes de province ou une ville de province et une ville d'Île-de-France (hors Paris et arrêts ci-dessus).

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).

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

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.

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

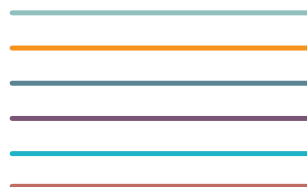
Avec la mise à jour de la collecte de données en mars 2017, la méthode de calcul du taux d'occupation prend désormais en compte, depuis le 1^{er} trimestre 2017, tous les passagers présents dans les autocars, y compris ceux qui réalisent des trajets internationaux, contrairement aux résultats 2015 et 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 : Fabien Couly
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