

L'Observatoire des transports et de la mobilité

Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar

Synthèse du 1er trimestre 2016



SYNTHESE

Au premier trimestre 2016 la fréquentation des services réguliers interurbains librement organisés de transport par autocar a augmenté de 69% par rapport au trimestre précédent, avec 1 081 300 passagers transportés. En près de 8 mois depuis l'ouverture du marché¹, les 5 principaux groupes² opérant sur ce marché ont ainsi transporté près de 1,86 million de passagers au total.

Le trajet moyen en France par passager est de 346 kilomètres, générant une recette³ pour l'autocariste de 11,3 euros HT, soit 3,3 € HT par passager aux 100 km. Le chiffre d'affaires⁴ du premier trimestre s'établit au total à 12,2 millions d'euros HT (+60% par rapport au trimestre précédent), soit un total de 21,5 millions d'euros HT depuis l'ouverture du marché. Les créations d'emplois se sont poursuivies, avec près de 250 ETP supplémentaires⁵ sur le trimestre, soit plus de 1 200 emplois créés depuis la libéralisation.

Au 31 mars 2016, le réseau constitué par l'ensemble des opérateurs était composé de 191 lignes (+26%), permettant aux voyageurs d'effectuer 858 liaisons distinctes directes⁶ (+25%) sur tout le territoire national. Les opérateurs ont donc continué à développer leur offre commerciale au premier trimestre, tant en termes de maillage et de fréquence par ligne. Le nombre moyen de départs quotidiens⁷ (566) pour l'ensemble des lignes a en effet augmenté de 57% par rapport au trimestre précédent.

Au 31 mars 2016, 150 villes françaises (+10%) étaient ainsi desservies avec 204 points d'arrêts, dont 71 gares routières. Si Paris est l'origine ou la destination prépondérante, avec près des deux tiers des voyages effectués (719 000 voyageurs⁸ au T1 soit +59% par rapport au trimestre précédent, et 377 mouvements quotidiens), la fréquentation dans les villes de Marseille, Nantes, Rouen et Toulouse a augmenté de plus de 80%. Côté offre, le nombre de destinations disponibles au départ de Rouen et Nantes a été multiplié par plus de 2 sur un trimestre (resp. +115% et +123%).

Les 10 premières liaisons ont concentré 40% de la demande au T1 (431 000 passagers), contre 51% au trimestre précédent. Avec 87 200 passagers au premier trimestre, Paris-Lille est le trajet le plus effectué (+17% par rapport au T4 2015), suivi de Paris-Lyon (74 450 passagers, +17%) et Paris-Rouen (48 600 passagers, +79%). La seule liaison non radiale à faire partie des 10 liaisons les plus fréquentées est Lyon-Clermont-Ferrand.

Bien que la concurrence entre opérateurs n'existe que sur un quart de l'offre totale de liaisons (221 liaisons sur 858 sont commercialisées par au moins deux opérateurs), elle porte sur la grande majorité de la demande, puisque 89% des passagers au premier trimestre auraient effectivement pu choisir un autre opérateur pour réaliser leur voyage. Par ailleurs, une première analyse intermodale comparant l'offre de transport par autocar avec l'offre ferroviaire actuelle révèle qu'il existe une alternative ferroviaire⁹ directe pour environ 45% des liaisons autocars commercialisées au premier trimestre. Ces liaisons ont assuré le transport d'environ 984 000 passagers (91% du total) dont près des ¾ sur un trajet radial (depuis ou vers Paris).

¹ L'ouverture du marché a été officialisée le 8 août 2015, en application de la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015 dite « loi Macron ».

² Par ordre alphabétique : Eurolines/Isilines (groupe Transdev), Flixbus, Megabus (Groupe Stagecoach), Ouibus (Groupe SNCF), Starshipper.

³ La recette donnée ici est le chiffre d'affaires par passager en euros hors taxes et diffère donc du prix du billet.

⁴ Hors trajets internationaux.

⁵ Ce chiffre comprend les créations d'emplois directs (chez les 5 opérateurs) ainsi que les nouveaux ETP mobilisés pour la conduite chez les sous-traitants et partenaires.

⁶ Une liaison directe équivaut à un trajet sans correspondance commercialisé par au moins un opérateur.

⁷ Nombre moyen de départ de lignes par jour, tous sens confondus.

⁸ Y compris Paris-La Défense.

⁹ Via un TER, un TET ou un TGV sans correspondance pour des trajets de ville à ville.

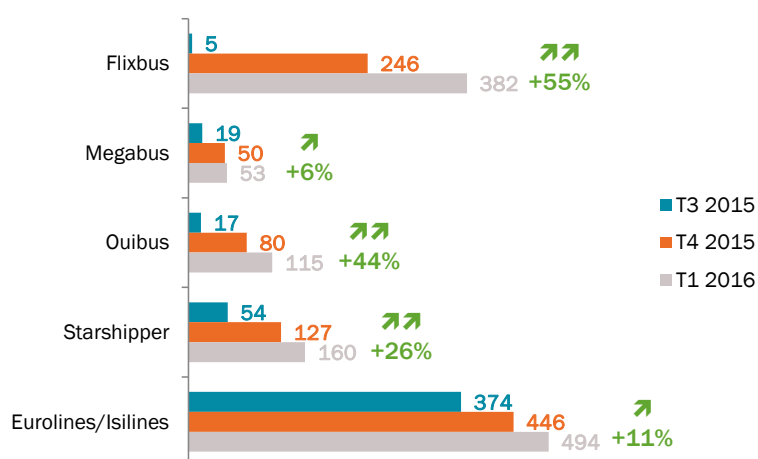
L'OFFRE DES OPERATEURS

L'offre de lignes des opérateurs

Opérateur	Nombre de lignes commercialisées			Répartition du nombre de lignes au T1 ¹⁰
	Fin T3 2015	Fin T4 2015	Fin T1 2016	
Ouibus	16	47	58	30%
Flixbus	2	28	48	25%
Eurolines/Isilines	39	46	48	25%
Megabus	7	14	16	8%
Starshipper	9	13	21	11%
Total	73	148	191	-

Parmi les 191 lignes proposées, seulement 10¹¹ font l'objet d'une concurrence de services identiques, car les opérateurs ont majoritairement choisi de se différencier sur les politiques d'arrêt intermédiaires ou finaux.

Evolution du nombre de liaisons par opérateur



Transdev (Eurolines/Isilines) reste le leader du nombre de trajets commercialisés, suivi de Flixbus qui a poursuivi son maillage (+55%). A l'inverse, Megabus se concentre sur des grands axes, en connexion avec l'international.

¹⁰ En nombre de lignes, non pondéré de la longueur ou de la fréquence du service

¹¹ Deux lignes sont concurrentes si elles ont la même origine et la même destination finale ainsi que la même politique d'arrêts intermédiaires. Ne sont pas pris en compte les différences de fréquences et les points d'arrêt différents dans une même ville