



# arafer

autorité de régulation des activités  
ferroviaires et routières

## L'Observatoire des transports et de la mobilité

### Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar

Bilan du 2e trimestre 2016



## SOMMAIRE

SYNTHESE .....	3
1. Description de l'offre au 30 juin 2016.....	4
1.1. 193 villes desservies dans 75 départements, 1 nouvel opérateur .....	4
1.2. Un réseau toujours en expansion avec 257 lignes à la fin du T2.....	6
1.3. Les mouvements quotidiens en baisse dans 42% des villes .....	8
1.4. Les autocars ont parcouru moins de kilomètres ce trimestre.....	8
1.5. Une offre totale de 1 105 liaisons distinctes commercialisées (895 hors Migratour).....	8
1.6. L'état des lieux des déclarations de liaisons inférieures à 100 km au 5 septembre 2016.....	8
1.7. La concurrence entre opérateurs : 23% de l'offre de liaisons, 88% de la fréquentation .....	10
2. Analyse de la demande au 2ème trimestre 2016.....	12
2.1. 1,5 million de passagers transportés au 2 <sup>ème</sup> trimestre 2016 .....	12
2.2. Un parcours moyen de 342 kilomètres (hors correspondance éventuelle).....	14
2.3. Un chiffre d'affaires global de 40 millions d'euros depuis la libéralisation .....	14
2.4. Un taux moyen d'occupation des autocars en hausse notable sur le trimestre.....	14
2.5. 1 350 emplois en équivalent temps plein créés depuis la libéralisation.....	14
ANNEXE .....	16
A propos de cette note de conjoncture .....	16
Méthodologie .....	16
Définitions .....	17

## SYNTHESE

Avec 1,5 million de passagers transportés au deuxième trimestre 2016, la fréquentation des services réguliers interurbains librement organisés de transport par autocar enregistre une nouvelle hausse significative de 39% par rapport au trimestre précédent. En près de 11 mois depuis l'ouverture du marché, 3,4 millions de passagers ont emprunté ces services.

Comme au trimestre précédent, la structure des déplacements reste marquée par l'attractivité de Paris, qui est l'origine ou la destination de près de 63% des trajets effectués, représentant 941 000 passagers<sup>1</sup> pour le T2 et 412 mouvements quotidiens en moyenne. En corollaire, les trois liaisons les plus empruntées au T2 restent Lille-Paris (96 200 passagers<sup>2</sup>), Lyon-Paris (93 800 passagers<sup>2</sup>) et Rouen-Paris<sup>1</sup> (62 400 passagers<sup>2</sup>), même s'il est à noter que la progression de la fréquentation sur les liaisons transversales (+54%) a été supérieure à l'évolution sur les liaisons radiales (+31%) pendant ce deuxième trimestre.

Un nouvel acteur, la société régionale Migratour, est entré sur le marché au cours du deuxième trimestre, avec la commercialisation d'une ligne saisonnière entre Le Puy-en-Velay (43) et Conques (12), venant ainsi compléter l'offre des 5 opérateurs nationaux<sup>3</sup> présents depuis l'ouverture du marché il y a près de 11 mois. Au 30 juin 2016 l'offre commercialisée par ces 6 opérateurs progresse de 25% par rapport au trimestre précédent et s'établit à 1 105 liaisons<sup>4</sup> sur le territoire national (dont 114 liaisons radiales soit 10%). Il convient toutefois de noter que cette progression est ramenée à 4% sur le seul périmètre des 5 opérateurs nationaux avec 895 liaisons.

Au 30 juin 2016, les opérateurs desservaient 193 villes françaises (+29% par rapport au T1), dont 127 villes de moins de 50 000 habitants (soit près des 2/3 des villes desservies), via 261 points d'arrêts distincts au total.

Les opérateurs ont également ajusté le dimensionnement de leur offre de services, en réévaluant la fréquence de certaines lignes et la desserte de certaines villes. En conséquence, si le nombre total de mouvements quotidiens continue d'augmenter au plan national par rapport au trimestre précédent (+7%), à la faveur de l'ouverture de nouvelles dessertes et liaisons, 42% des villes desservies au premier et au deuxième trimestre ont vu leur nombre de mouvements moyens quotidiens d'autocars baisser ce trimestre par rapport au trimestre précédent.

Cette rationalisation de l'offre opérée par les opérateurs, accompagnée d'une nouvelle hausse de la fréquentation, a entraîné une remontée conséquente du taux d'occupation des autocars (cf. méthodologie de calcul en annexe). Il s'établit à 40,7% au deuxième trimestre 2016 contre 30,2% au premier trimestre.

Les opérateurs ont par ailleurs réalisé un chiffre d'affaires global de 19 millions d'euros hors taxes au deuxième trimestre 2016. Cette nette progression par rapport au trimestre précédent (+56%) s'explique à la fois par l'augmentation de la fréquentation mais également par la hausse de la recette moyenne par passager.

Au deuxième trimestre, la recette moyenne par passager atteint en effet 12,6 euros hors taxes pour un trajet moyen effectué de 342 km, contre 11,3 euros hors taxes pour 346 km au trimestre précédent. En conséquence, la recette moyenne par passager aux 100 km augmente également : 3,7 euros hors taxes aux 100 km (+40 centimes d'euro par rapport au trimestre précédent).

Le secteur employait au total environ 2 000 ETP au 30 juin 2016, avec une création nette de 1 350 ETP depuis la libéralisation du marché en août 2015.

---

<sup>1</sup> Y compris Paris-La Défense.

<sup>2</sup> Nombre total de passagers dans les deux sens durant le T2 2016.

<sup>3</sup> Par ordre alphabétique : Eurolines/Isilines, Flixbus, Megabus, Ouibus, Starshipper.

<sup>4</sup> Trajet sans correspondance entre une ville origine et une ville destination toutes deux situées en France.

## 1. DESCRIPTION DE L'OFFRE AU 30 JUIN 2016

### 1.1. 193 villes desservies dans 75 départements, 1 nouvel opérateur

Au 2ème trimestre 2016, un nouvel opérateur s'est positionné sur le marché : Migratour. Il opère une ligne saisonnière ouverte en avril entre Conques et Le Puy-en-Velay, sur le chemin de Saint-Jacques de Compostelle, desservant une vingtaine de points d'arrêt intermédiaires.

Au 30 juin 2016, le réseau commercialisé par les opérateurs reliait au total 193 villes françaises (172 hors Migratour) dans 75 départements (Figure 1), soit un solde positif de 43 villes supplémentaires (22 hors Migratour). Les opérateurs utilisent au total 235 points d'arrêt distincts (261 avec Migratour) sur le territoire national (contre 204 au trimestre précédent).

L'observation de la carte des évolutions de villes desservies au cours du T2 (Figure 2) montre que les opérateurs adaptent leur offre à la saisonnalité : plusieurs dessertes alpines ne sont plus desservies à compter du deuxième trimestre tandis que de nouvelles dessertes sur le littoral ont été ouvertes.

Parmi les 193 villes desservies au 30 juin 2016, on dénombre 127 villes de moins de 50 000 habitants, soit près des 2/3 du total des villes desservies (Tableau 1).

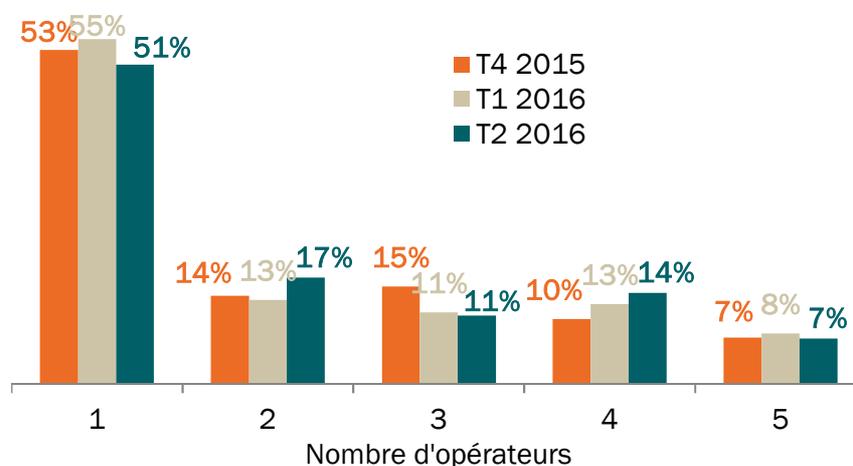
Tableau 1 Répartition des villes desservies au T2 selon la taille de population communale

Population communale	Nombre de villes desservies	Taux de couverture des communes françaises	Nombre moyen de destinations possibles (hors Migratour)
Moins de 10 000	48 (+23)	0,1%	4,5
Entre 10 000 et 50 000	79 (+19)	10,0%	5,1
Entre 50 000 et 100 000	32 (+1)	43,2%	10,8
Entre 100 000 et 400 000	30 (-)	85,7%	21,9
Plus de 400 000	4 (-)	100%	63
<b>Total</b>	<b>193 (+43)</b>	<b>0,5%</b>	<b>10,6</b>

Légende : En vert, évolution par rapport au T1 2016

L'analyse du Graphique 1 ci-dessous révèle que 51% des villes sont desservies par un seul opérateur et que 7% des villes sont desservies par l'ensemble des opérateurs nationaux.

Graphique 1 Répartition du nombre d'opérateurs présents par ville (hors Migratour)





## 1.2. Un réseau toujours en expansion avec 257 lignes à la fin du T2

A fin juin 2016, le réseau est constitué de 257 lignes<sup>5</sup>, 30 nouvelles lignes ayant été ouvertes au cours du trimestre. La longueur cumulée des réseaux de tous les opérateurs est de 144 128 kilomètres (+10,0%).

L'analyse du nombre de lignes par opérateur (Tableau 2 et Figure 3) illustre des positionnements différents :

- Eurolines/Isilines possède le réseau de lignes le plus long et offre 35% des lignes commercialisées. Son réseau est une combinaison de lignes radiales et transversales, pour partie issues de son activité précédente de cabotage, dans le cadre de son réseau de lignes internationales.
- Megabus et Starshipper opèrent sur un réseau plus concentré en nombre de lignes (respectivement 6% et 8% des lignes), mais les maillages sont très différents avec un réseau essentiellement ancré sur des grands axes et des prolongements à l'international pour le premier et un maillage orienté sur des trajets régionaux pour le second.
- Flixbus a continué à fortement développer son réseau au second trimestre. Avec un maillage dense, il est désormais troisième en offre de ligne et leader en offre de liaisons (cf. paragraphe 1.5 et Graphique 2).
- Ouibus, qui opère 28% du total des lignes, est l'opérateur qui dispose du nombre moyen d'arrêts par ligne le plus faible<sup>6</sup>.

Parmi les 257 lignes proposées, seules 13 d'entre elles sont strictement identiques (i.e. : même origine, même destination finale et même politique d'arrêts intermédiaires). Les opérateurs ont majoritairement choisi de se différencier sur les politiques d'arrêts intermédiaires ou finaux, ce qu'illustre également le Graphique 1.

**Tableau 2 Evolution trimestrielle du nombre de lignes par opérateur**

Opérateur	Nombre de lignes commercialisées				Répartition du nombre de lignes au T2 <sup>7</sup>
	Fin T3 2015	Fin T4 2015	Fin T1 2016	Fin T2 2016	
Ouibus	16	47	58	71	28%
Flixbus	2	28	48	59	23%
Eurolines/ Isilines	77 <sup>8</sup>	86 <sup>8</sup>	85 <sup>8</sup>	90 <sup>5</sup>	35%
Megabus	7	14	16	15	6%
Starshipper	9	13	21	21	8%
Migratour				1	0%
<b>Total</b>	<b>111<sup>8</sup></b>	<b>188<sup>8</sup></b>	<b>228<sup>8</sup></b>	<b>257<sup>5</sup></b>	<b>100%</b>

<sup>5</sup> Le calcul du nombre de lignes a été réévalué suite à la fiabilisation de la méthode de comptage (cf. Tableau 2).

<sup>6</sup> Calcul effectué : [nombre de liaisons commercialisées] / [nombre de lignes commercialisées]

<sup>7</sup> En nombre de lignes, non pondéré de la longueur ou de la fréquence du service.

<sup>8</sup> Chiffres mis à jour par rapport à la publication précédente (cf. note 5).



### 1.3. Les mouvements quotidiens en baisse dans 42% des villes

Après un premier trimestre 2016 durant lequel les opérateurs ont considérablement renforcé leur offre en augmentant le nombre de départs quotidiens (pour rappel le nombre de mouvements quotidiens était passé de 359 à 566 entre le T4 2015 et le T1 2016), ceux-ci ont notablement ralenti ce développement au cours du deuxième trimestre. Au niveau national, une moyenne de 604 mouvements quotidiens de lignes (allers + retours) a été enregistrée au T2 2016 (Figure 4) contre 566 au trimestre précédent (+7%). Ainsi, 42% des villes ont assisté à une baisse du nombre de départs d'autocars sur le trimestre (Figure 5). Il y a en moyenne 2,55 départs par ligne<sup>9</sup> chaque jour.

### 1.4. Les autocars ont parcouru moins de kilomètres ce trimestre

Durant le deuxième trimestre 2016, 26 millions de kilomètres<sup>10</sup> ont été parcourus<sup>11</sup> par la flotte d'autocars affrétée par les opérateurs dans le cadre des services réguliers interurbains librement organisés (-2% par rapport au T1 2016). Cette baisse s'explique par la réduction des départs quotidiens sur certaines lignes.

### 1.5. Une offre totale de 1 105 liaisons distinctes commercialisées (895 hors Migratour)

A la fin du mois de juin 2016, il était possible d'effectuer 895 liaisons directes distinctes par autocar entre deux villes de France (+4% par rapport au trimestre précédent), ou 1 105 (+25%) en intégrant les liaisons saisonnières opérées par Migratour. Les liaisons radiales commercialisées sont au nombre de 114 et représentent 10,3% du total des liaisons offertes à commercialisation (ou 12,7% sur un périmètre hors Migratour). Seuls deux opérateurs (Flixbus et Ouibus) ont continué à fortement développer leur offre de liaisons (Graphique 2) au deuxième trimestre 2016 : Flixbus a ainsi commercialisé 180 nouvelles liaisons (+45%), 53 pour Ouibus (+44%). L'offre d'Eurolines/Isilines est restée stable. Megabus et Starshipper ont quant à eux réduit leur offre en cessant de desservir certaines liaisons ce trimestre.

### 1.6. L'état des lieux des déclarations de liaisons inférieures à 100 km au 5 septembre 2016

L'ARAFER est chargée de réguler l'ouverture des liaisons inférieures à 100 kilomètres. Les opérateurs doivent préalablement déclarer leur projet de commercialisation d'une liaison de moins de 100 km. Les autorités organisatrices de transport disposent ensuite d'un délai de deux mois pour effectuer une saisine auprès de l'ARAFER afin de limiter ou d'interdire un projet de desserte qui porterait une atteinte substantielle à l'équilibre économique du service public existant (TER, trains d'équilibre du territoire, lignes départementales).

Au 5 septembre 2016, 174 déclarations de projets de liaisons de moins de 100km ont été déposées auprès de l'ARAFER (Tableau 3). 88 projets n'ont fait l'objet d'aucune saisine, 24 saisines sont actuellement en cours d'instruction et 62 avis ont été rendus par l'ARAFER :

- 41 avis défavorables à l'AOT (service commercialisable) ;
- 16 avis favorables à l'AOT (interdiction du service) ;
- 5 avis favorables à l'AOT avec réserve (limitation du service).

<sup>9</sup> Tous sens confondus. Une fréquence de 2 peut, par exemple, correspondre à un aller-retour.

<sup>10</sup> Liaisons O/D France uniquement.

<sup>11</sup> Kilomètres commerciaux uniquement.

Flixbus possède désormais l'offre de liaisons la plus étendue (61% de l'offre totale de liaisons), suivi par Eurolines/Isilines (54%).

Graphique 2 Nombre de liaisons par opérateur

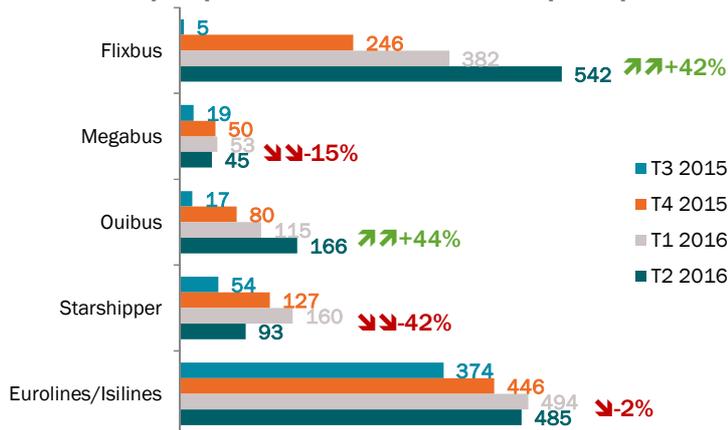


Figure 4 Nombre de mouvements quotidiens par ville au T2 2016

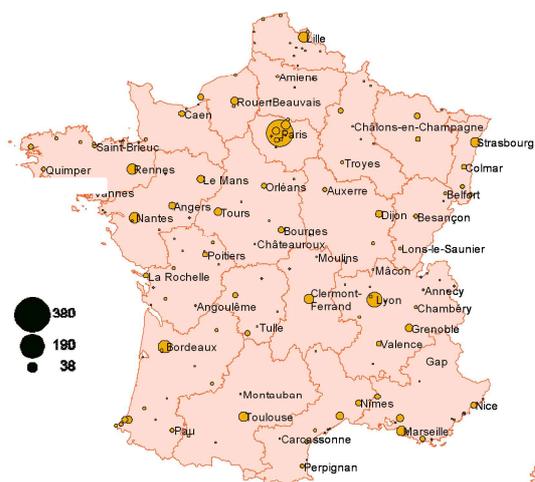


Figure 5 Evolution du nombre de mouvements quotidiens par ville entre le T1 et le T2

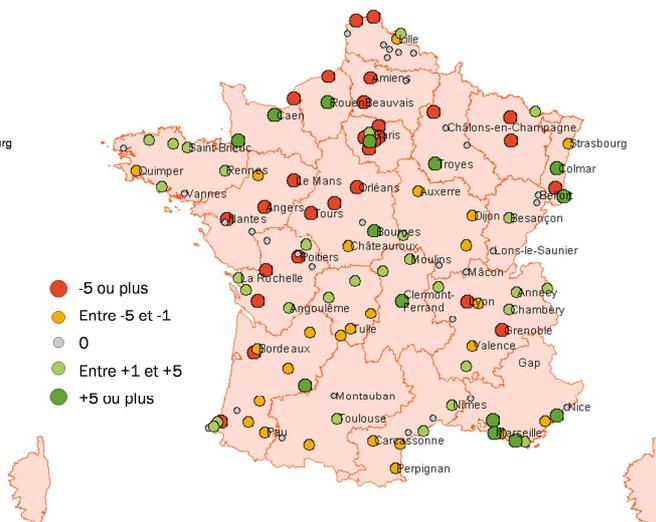


Tableau 3 Déclarations de liaisons < 100 km par opérateur au 5 septembre 2016

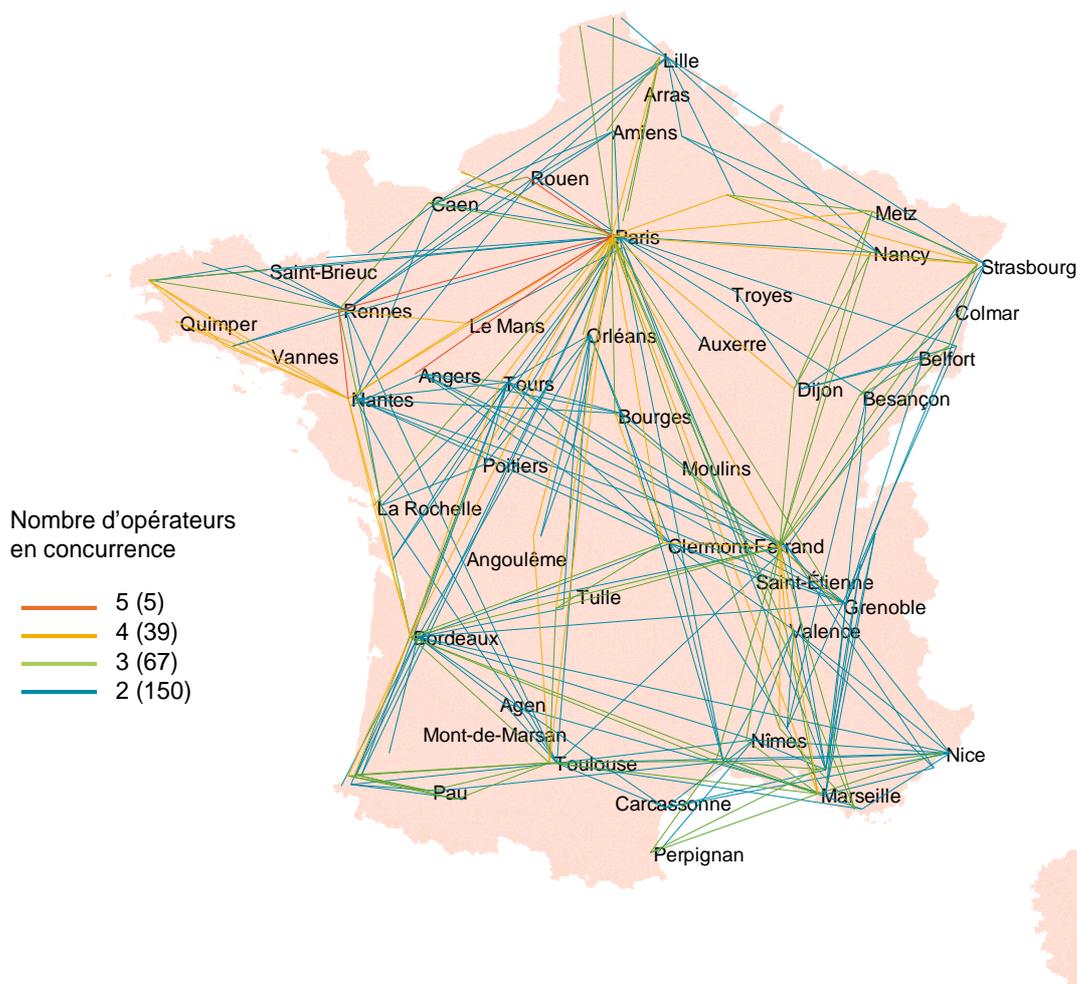
Opérateur	Nombre total de déclarations	Déclarations < 2 mois sans saisine	Saisines AOT en cours d'instruction	Avis rendus ARAFER	Délai de recours expiré
DMA autocars	2				2
Escapad'Kreol	2				2
Eurolines	33		15	11	7
Flixbus	79	2	6	38	33
Frethelle	12		1	9	2
Keolis Sud Lorraine	1				1
Migratour	39				39
Starshipper	4			4	
Trans-Alpes	2		2		
<b>Total</b>	<b>174 (100%)</b>	<b>2 (1,1%)</b>	<b>24 (13,8%)</b>	<b>62 (35,6%)</b>	<b>86 (49,4%)</b>

### 1.7. La concurrence entre opérateurs : 23% de l'offre de liaisons, 88% de la fréquentation

Au deuxième trimestre 2016, la concurrence entre opérateurs porte sur un peu moins d'un quart des liaisons commercialisées, soit 261 liaisons distinctes pour lesquelles un passager a le choix entre au moins deux opérateurs pour effectuer son voyage. 88% des passagers ont emprunté l'une de ces liaisons concurrentées. 96% de l'offre de l'opérateur Megabus est en concurrence avec un ou plusieurs autres opérateurs. Ceci s'explique par son positionnement sur les principales origines/destinations. Ouibus est le deuxième opérateur le plus positionné sur des liaisons en concurrence (73% de son offre de liaisons). Eurolines/Isilines et Flixbus sont les opérateurs qui desservent le plus de liaisons en exclusivité, c'est-à-dire sur lesquelles ils sont seuls (52% pour Eurolines/Isilines 48% et 59% pour Flixbus).

Parmi les 261 liaisons pour lesquelles les opérateurs se concurrencent (Figure 6 et Tableau 4), cinq liaisons sont commercialisées par l'ensemble des opérateurs : Paris-Rouen, Paris-Le Mans, Paris-Angers, Rennes-Paris et Nantes-Rennes (Tableau 5).

Figure 6 Liaisons en concurrence au T2 2016



**Tableau 4 Nombre total de liaisons commercialisées en concurrence au 30 juin 2016**

Opérateur	Nombre de liaisons commercialisées en concurrence
Ouibus	122 (73%)
Flixbus	222 (41%)
Eurolines/Isilines	234 (48%)
Megabus	43 (96%)
Starshipper	61 (66%)
<b>Total</b>	<b>261 (23%)</b>

**Tableau 5 Nombre de liaisons en concurrence au 30 juin 2016**

Nombre d'opérateurs	Nombre de liaisons	Top 3 en nombre de passagers (fréquences quotidiennes allers+retours)		
		1	2	3
2	150	Nancy-Paris	Nice-Lyon	Le Mans-Paris
3	67	Toulouse-Bordeaux (26)	Grenoble-Paris (15)	Marseille-Nice (18)
4	39	Lille-Paris (56)	Lyon-Paris (63)	Paris- Toulouse (20)
5	5	Paris-Rouen (50)	Paris-Rennes (29)	Le Mans-Paris (38)
<b>Total</b>	<b>261</b>			

Note de lecture : Parmi les 67 liaisons sur lesquelles trois opérateurs sont en concurrence, la liaison Toulouse-Bordeaux, avec 26 trajets quotidiens, est la plus fréquentée.

## 2. ANALYSE DE LA DEMANDE AU 2EME TRIMESTRE 2016

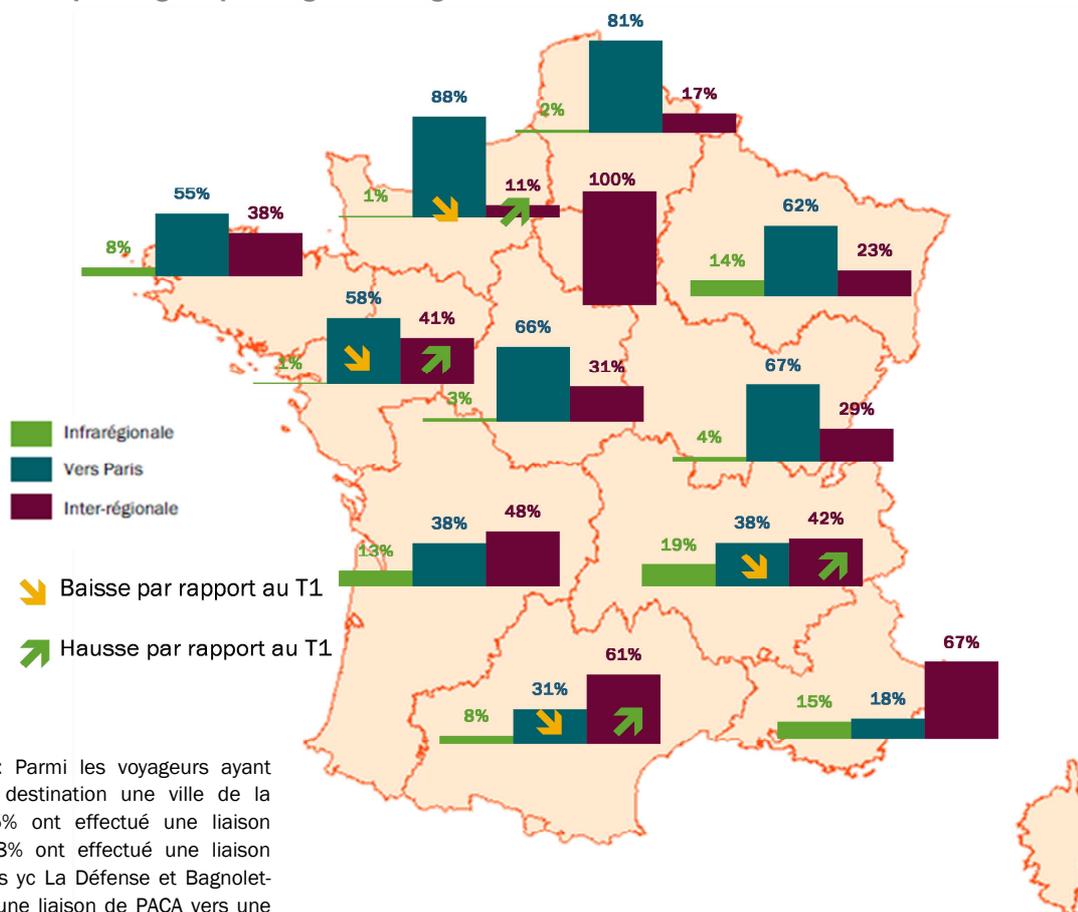
### 2.1. 1,5 million de passagers transportés au 2<sup>ème</sup> trimestre 2016

1,5 million de passagers a été transporté au T2 2016, 3,4 millions depuis la libéralisation le 8 août 2015. L'offre proposée a continué d'attirer des voyageurs mais la croissance est moins importante ce trimestre (+39% de fréquentation comparé au T1 2016, après +69% entre le T4 2015 et le T1 2016). En moyenne, ce sont près de 16 500 passagers qui ont voyagé quotidiennement sur la période, soit 4 500 passagers de plus chaque jour en comparaison du trimestre précédent.

63% des passagers ont effectué un trajet ayant pour origine ou destination par Paris, toujours très largement en tête des origines/destinations demandées (Tableau 6 et Figure 8). Plusieurs villes, parmi les dix les plus fréquentées, ont connu une nette hausse de fréquentation au cours du trimestre : Clermont-Ferrand, Strasbourg et Rennes (respectivement +49%, +43%, +41%).

La carte présentée en Figure 7 illustre la répartition des voyages effectués par région. La part de voyageurs dans chaque région effectuant des liaisons radiales (ayant Paris pour origine ou destination) diminue avec l'éloignement à la capitale. Par exemple, 88% des voyageurs en provenance ou à destination de la Normandie effectuent des trajets radiaux, contre 18% pour la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur. La part de trajets infrarégionaux est relativement importante en région Auvergne-Rhône-Alpes (19%). Il est également à noter que les régions Normandie, Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes, Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées et Auvergne-Rhône-Alpes ont connu une baisse de plus de 5 points de la part de passagers ayant effectué une liaison vers Paris au profit de liaisons inter-régionales : la demande semble donc se diversifier.

Figure 7 Répartition des passagers par région d'origine ou destination selon la nature de la liaison effectuée



Note de lecture : Parmi les voyageurs ayant pour origine ou destination une ville de la région PACA, 15% ont effectué une liaison infrarégionale, 18% ont effectué une liaison radiale (vers Paris y compris La Défense et Bagnole-Gallieni) et 67% une liaison de PACA vers une autre région (dont Ile-de-France hors Paris).

Figure 8 Fréquentation des villes desservies au T2 2016

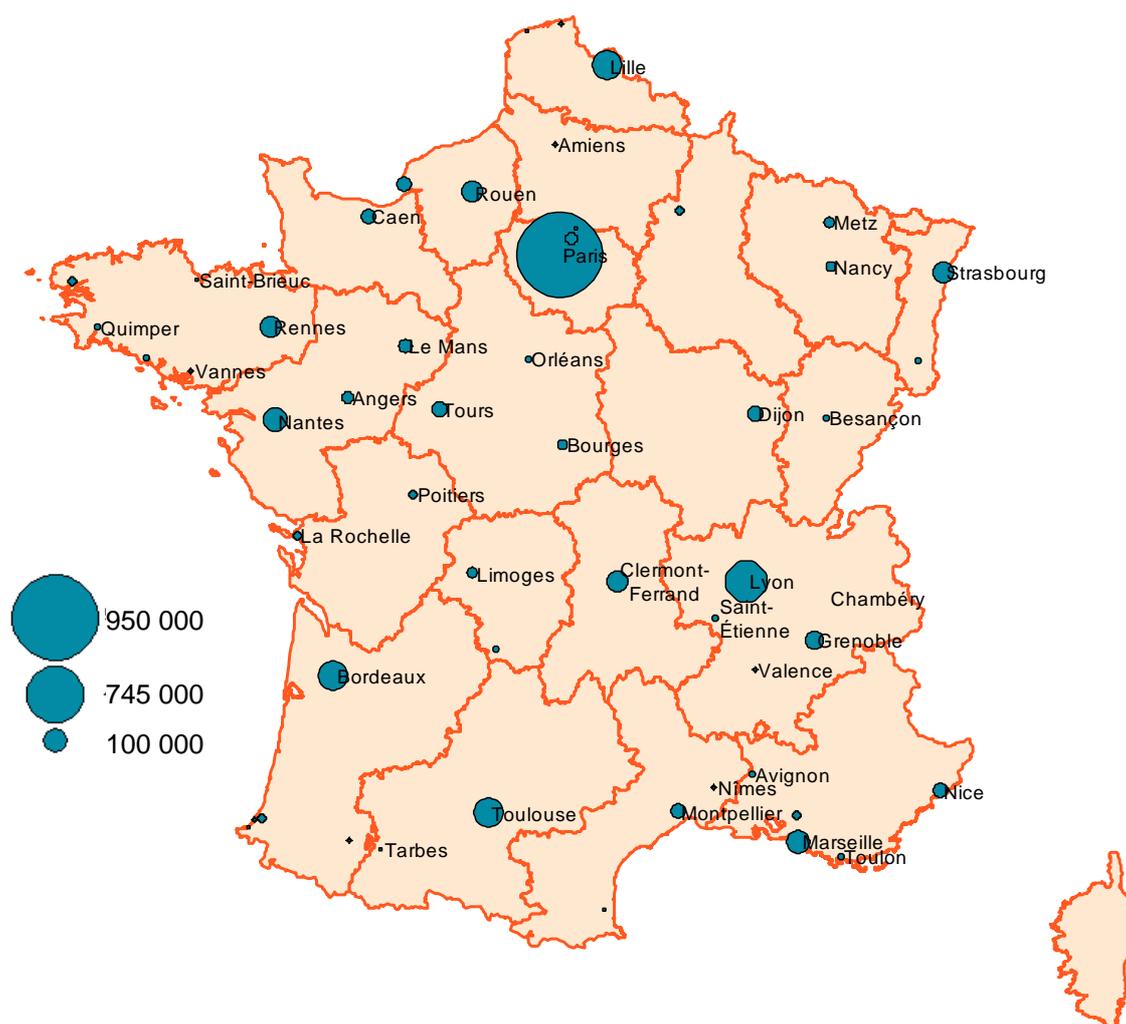


Tableau 6 Top 10 des villes les plus fréquentées, en nombre de passagers au T2 2016

Villes	Nombre d'opérateurs	Nombre de mouvements quotidiens <sup>13</sup> (évol. T/T-1)	Nombre de passagers <sup>14</sup> (en milliers) (évol. T/T-1)
Paris <sup>15</sup>	5	412 (+2)	941,3 (+31%)
Lyon	5	134 (-5)	265,0 (+29%)
Lille	4	72 (-2)	143,1 (+16%)
Bordeaux	5	97 (-3)	139,4 (+39%)
Toulouse	5	65 (+4)	135,5 (+35%)
Nantes	5	74 (-13)	98,0 (+26%)
Marseille	4	62 (+8)	91,9 (+31%)
<b>Clermont-Ferrand</b>	5	62 (+12)	85,9 (+49%)
Rennes	5	71 (+2)	85,1 (+41%)
Strasbourg	4	60 (-1)	74,0 (+43%)

<sup>13</sup> Nombre de départs + arrivées.

<sup>14</sup> Passagers au départ et à l'arrivée.

<sup>15</sup> Arrêts pris en compte : Porte Maillot, Bercy, Gallieni, La Défense.

## 2.2. Un parcours moyen de 342 kilomètres (hors correspondance éventuelle)

La distance moyenne par passager a légèrement diminué de 2% au deuxième trimestre pour s'établir à 342 kilomètres contre 346 kilomètres le trimestre précédent. La part de passagers ayant réalisé des trajets inférieurs à 250 km augmente (44% des passagers ont voyagé sur une liaison inférieure à 250 km au T2 contre 40% au T1 et 35% au T4) (Graphique 3).

Le trafic total enregistre quant à lui une augmentation de 37% avec 512,8 millions de passagers-kilomètres réalisés contre 374,4 millions au trimestre précédent, grâce à la hausse de la fréquentation. Le trafic total généré représente 1,18 milliard de passagers-kilomètres depuis la libéralisation.

Deux nouvelles liaisons font leur entrée dans le Top 10 des liaisons les plus empruntées : Dijon-Paris et Paris-Tours. Les liaisons Le Mans-Paris et Clermont-Lyon quittent ce classement. Au T1 2016, ces 10 liaisons (Tableau 7) ont attiré 541 000 passagers (36% de la fréquentation totale nationale). Cette part est en baisse continue depuis la libéralisation (52% au T4 2015, 40% au T1 2016 et 36% au T2 2016) traduisant une diversification de la demande des passagers.

## 2.3. Un chiffre d'affaires global de 40 millions d'euros depuis la libéralisation

Le chiffre d'affaires du deuxième trimestre 2016 a progressé de près de 56% par rapport au trimestre précédent pour s'établir à 19 millions d'euros hors taxes, soit une recette moyenne de 12,6 euros hors taxes par passager.

La recette moyenne par passager a connu une hausse notable sur le trimestre et atteint désormais 3,7 euros pour 100 km (+40 centimes d'euros par rapport au trimestre précédent).

## 2.4. Un taux moyen d'occupation des autocars en hausse notable sur le trimestre

Durant les premiers trimestres qui ont suivi la libéralisation et dans un contexte de forte densification de l'offre, le taux moyen d'occupation des autocars s'était stabilisé aux alentours de 30%. La rationalisation de l'offre opérée par les opérateurs (à la fois sur les fréquences et sur les dessertes), accompagnée d'une nouvelle hausse de la fréquentation, a entraîné une remontée conséquente du taux moyen d'occupation des autocars (cf. méthodologie de calcul en annexe). Il s'établit à 40,7% au deuxième trimestre 2016.

## 2.5. 1 350 emplois en équivalent temps plein créés<sup>16</sup> depuis la libéralisation

Au 1<sup>er</sup> janvier 2015, le secteur employait environ 660 salariés en ETP pour les activités de cabotage. A la fin du deuxième trimestre 2016, les créations d'emplois représentent 1 350 ETP supplémentaires. Au 30 juin 2016, le secteur emploie donc environ 2 000 ETP au total, 83% de conducteurs (emplois directs ou indirects), les conducteurs représentent 83% des emplois totaux (directs ou indirects).

---

<sup>16</sup> 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.

Graphique 3 Répartition de l'offre de liaisons commercialisées et du nombre de passagers transportés selon la distance du trajet commercialisé/effectué

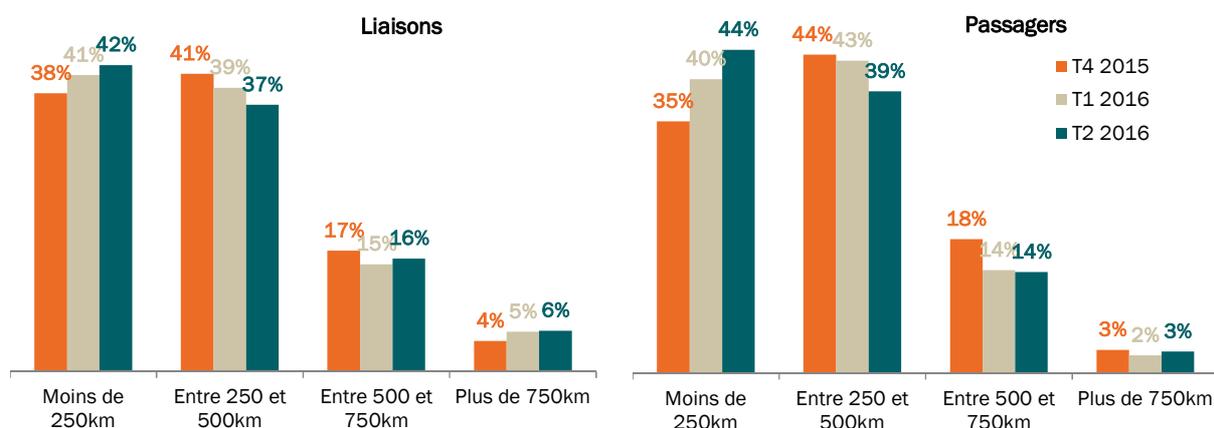
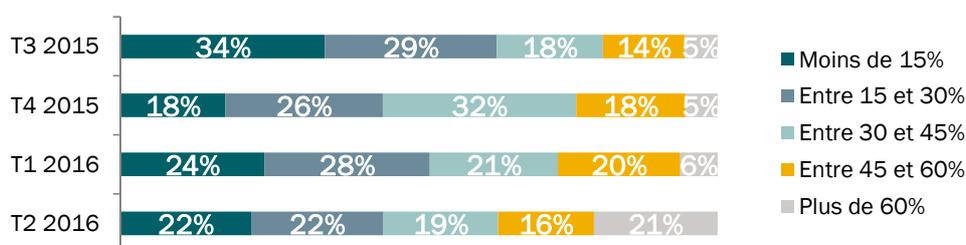


Tableau 7 Top 10 des liaisons les plus fréquentées au 2ème trimestre 2016

Liaisons <sup>17</sup>	Distance moyenne	Nombre d'opérateurs (Evol. T/T-1)	Fréquences quotidiennes <sup>18</sup> (Evol. T/T-1)	Nombre de passagers (Evol. T/T-1)	Passagers quotidiens <sup>18</sup>
Lille_Paris	236 km	4	56 (-1)	96 200 (+10,3%)	1 050
Lyon_Paris	479 km	4	63 (-8)	93 800 (+25,9%)	1 030
Paris_Rouen	130 km	5	50 (+6)	62 400 (+28,0%)	690
Paris_Toulouse	684 km	4	20 (+0)	49 200 (+11,2%)	540
Paris_Rennes	383 km	5 (+1)	29 (+0)	47 000 (+43,7%)	520
Bordeaux_Paris	610 km	4	***	***	***
Paris_Strasbourg	528 km	4	***	***	***
Nantes_Paris	423 km	4	***	***	***
Dijon_Paris	323 km	4 (+1)	***	***	***
Paris_Tours	241 km	4	***	***	***

Graphique 4 Répartition des lignes selon le taux d'occupation



<sup>17</sup> De A vers B et de B vers A.

<sup>18</sup> En moyenne sur le deuxième trimestre.

## ANNEXE

### A propos de cette note de conjoncture

La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015 a libéralisé le transport régulier interurbain de voyageurs par autocar en France pour toute liaison supérieure à 100 kilomètres. L'ARAFER 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° 2015-6043 du 2 décembre 2015, le département des études et de l'observation des marchés de l'ARAFER propose un bilan trimestriel de l'activité réalisée, visant à informer l'ensemble des parties prenantes (décideurs publics, professionnels du secteur, medias) et les clients de ces services.

La réutilisation des chiffres présentés nécessite la mention de la source (ARAFER).

### Méthodologie

En vertu de la décision adoptée sur la base des articles L. 3111-24 et L. 2135-2 du code des transports, les entreprises du secteur des transports publics routiers interurbains de personnes doivent transmettre à l'ARAFER trimestriellement des informations relatives à leur activité. Les indicateurs présentés dans cette note d'analyse sont issus des collectes du troisième et du quatrième trimestre 2015.

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. Le nom des liaisons internationales ont donc été modifiées pour correspondre à ce périmètre. Par exemple, la ligne Paris-Amiens-Lille-Bruxelles n'est prise en compte que dans son segment « Paris-Lille » : la ligne est donc nommée ici « Paris-Lille ».

Un opérateur peut proposer une même liaison au sein de différentes lignes, elles ne sont comptabilisées qu'une seule fois.

## Définitions

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

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.

Liaison radiale : Liaison ayant pour origine ou pour destination Paris (points d'arrêt Porte d'Orléans, Porte Maillot, Bercy et Gallieni).

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.

Passagers-km : Unité de mesure représentant le transport d'un passager par un moyen de transport déterminé sur une distance d'un kilomètre.

Taux d'occupation : Les opérateurs ont la possibilité de vendre un même siège plusieurs fois sur le parcours. Pour calculer le taux d'occupation, nous mesurons d'abord un taux d'occupation sur chaque segment de chaque ligne (Exemple : Sur la ligne A-B-C, entre les villes A et B, puis B et C). Nous pondérons ensuite ces taux de la longueur de chaque segment pour obtenir le taux d'occupation moyen sur la ligne (TRL).

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

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

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

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

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