



# 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 3e trimestre 2016



## SOMMAIRE

Département des études et de l'observation des marchés .....	1
SYNTHESE.....	3
1. Bilan de l'offre au 30 Septembre 2016 .....	4
1.1. L'organisation du marché au troisième trimestre .....	4
1.2. Un réseau de 208 villes desservies dans 76 départements.....	4
1.3. Un réseau composé de 1 310 liaisons au troisième trimestre 2016.....	6
1.4. Le nombre de mouvements quotidiens a augmenté de +19%.....	7
1.5. Retour à la hausse des distances totales parcourues par les autocars.....	7
1.6. Les offres concurrentes : 23% des liaisons pour 86% de la fréquentation.....	8
2. Analyse de la demande au troisième trimestre 2016.....	9
2.1. Plus de 5 millions de passagers transportés depuis la libéralisation .....	9
2.2. Un parcours moyen de 342 kilomètres, stable par rapport au trimestre précédent.....	9
2.3. Focus sur les liaisons inférieures à 100 km .....	11
2.4. Le chiffre d'affaires du secteur progresse de 46% au troisième trimestre .....	13
2.5. Une hausse significative du taux moyen d'occupation des autocars durant l'été 2016 .....	13
2.6. Environ 1 400 emplois en équivalent temps plein (ETP) créés depuis la libéralisation .....	13
ANNEXE.....	14
Données complémentaires .....	14
A propos de cette note de conjoncture .....	16
Méthodologie .....	16
Définitions .....	17

## SYNTHESE

Au troisième trimestre 2016, près de 2 millions de voyageurs ont utilisé les services réguliers interurbains librement organisés de transport par autocar, soit une croissance de 33% par rapport au trimestre précédent. Ce sont au total 5,35 millions de voyageurs qui ont été transportés depuis la libéralisation du marché en août 2015.

Deux opérations de concentration ont eu lieu au cours du trimestre. Au 1<sup>er</sup> juillet 2016, les activités commerciales de Megabus en Europe continentale ont été rachetées par Flixbus, Megabus restant l'exploitant de ses lignes dans le cadre d'un partenariat. Starshipper est ensuite passé sous franchise de l'opérateur Ouibus en date du 24 juillet 2016, en lui apportant une offre complémentaire en termes de liaisons. Ces rapprochements s'inscrivent dans le prolongement des premières mesures d'optimisation des stratégies commerciales des opérateurs amorcées au trimestre précédent.

Au 30 septembre 2016, le réseau commercialisé par les opérateurs<sup>1</sup> comporte 1 310 liaisons distinctes reliant 208 villes sur le territoire national. Les opérateurs ont poursuivi l'ouverture de nouvelles destinations (205 nouvelles liaisons) en cette période estivale propice aux déplacements longue-distance. L'offre des opérateurs, mesurée en sièges-kilomètres, a donc progressé (+28%) mais à un rythme moindre que la fréquentation (+33%), ce qui a permis d'améliorer à nouveau le taux d'occupation moyen des autocars, qui s'établit à 46,6% (contre 40,7% au trimestre précédent).

L'offre de liaisons inférieures à 100 km s'est étoffée au cours de ce trimestre. 42 liaisons sont désormais commercialisées (hors Migratour). Près de 7 000 passagers ont effectué l'une de ces liaisons sur le trimestre, ce qui représente l'équivalent de 0,85 passager présent dans chaque autocar ayant effectué ces liaisons.

Malgré la concentration du secteur, le nombre de liaisons sur lesquelles au moins deux opérateurs se font concurrence reste similaire aux trimestres précédents, avec 298 liaisons commercialisées par au moins deux opérateurs (23% de l'offre totale<sup>2</sup>). Ainsi, 86% des passagers (1,7 million de voyageurs) auraient pu choisir un autre opérateur pour réaliser leur trajet.

Les opérateurs ont poursuivi leur ajustement tarifaire à la hausse au troisième trimestre. La recette moyenne par passager augmente en effet de près de 5% pour atteindre 13,9 euros hors taxes pour un trajet dont la distance moyenne est restée stable avec 342 km. La recette moyenne par passager rapportée aux 100 km atteint désormais 4 euros hors taxes (+30 centimes d'euros par rapport au trimestre précédent). Cette hausse des prix, conjointe à une hausse de la fréquentation, explique la nouvelle progression du chiffre d'affaires ce trimestre (+46%). Celui-ci s'élève à 27,7 millions d'euros hors taxes au troisième trimestre.

Comme déjà constaté tout au long du premier semestre 2016, la fréquentation a augmenté plus fortement sur les trajets transversaux (+48%) que sur les trajets radiaux (+24%). Les trajets transversaux représentent donc désormais 41% des voyages effectués, contre respectivement 33% et 37% aux premier et deuxième trimestres 2016.

Le secteur emploie près de 2050 ETP au 30 septembre 2016 (+1,6% par rapport au trimestre précédent).

---

<sup>1</sup> Opérateurs recensés au 30 septembre (par ordre alphabétique) : Darbier, Eurolines/Isilines, Flixbus, Migratour, Ouibus.

<sup>2</sup> Niveau identique au trimestre précédent

## 1. BILAN DE L'OFFRE AU 30 SEPTEMBRE 2016

### 1.1. L'organisation du marché au troisième trimestre

Le marché des autocars librement organisés s'est consolidé au cours du troisième trimestre 2016. Sur les cinq opérateurs entrés sur le marché à sa libéralisation en août 2015, seuls Flixbus, Ouibus et Eurolines/Isilines poursuivent leur activité au troisième trimestre 2016.

En effet, les activités commerciales de Megabus en Europe continentale ont été rachetées par Flixbus le 1<sup>er</sup> juillet 2016. Megabus continue d'assurer l'exploitation de ses lignes commerciales, mais en tant que sous-traitant de Flixbus, qui se charge de la commercialisation des billets sur son site internet. Cette opération de concentration n'a pas pour conséquence directe d'étendre le maillage de l'offre de Flixbus puisque le réseau de Megabus était concentré sur les grands axes sur lesquels Flixbus s'était déjà positionné. Néanmoins, elle permet à Flixbus d'accroître les fréquences offertes aux passagers et sa part de marché sur les principaux axes du territoire.

Par ailleurs, Starshipper s'est allié à Ouibus par un contrat de franchise prenant effet le 24 juillet 2016. Ce rapprochement permet à Ouibus d'étendre le maillage de son offre, initialement majoritairement concentrée sur les grands axes du territoire et à présent complétée par les lignes inter-régionales développées par Starshipper. Les ventes de billets Ouibus/Starshipper sont désormais centralisées sur les sites internet de Ouibus et Voyages-SNCF.com. A noter que le site Voyages-SNCF.com distribue également l'offre d'Eurolines/Isilines depuis le 15 juin 2016.

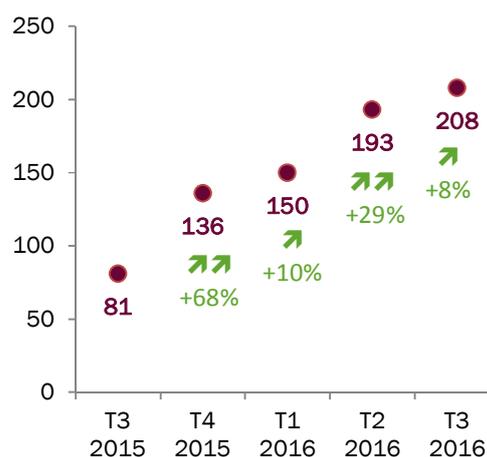
Enfin, au cours de l'année 2016, la compagnie Darbier autocars a également lancé la commercialisation d'une ligne entre Montargis et Tours via Blois, à raison de deux allers-retours hebdomadaires les vendredis et dimanches. Pour rappel, Migratour commercialise également une ligne depuis le 9 avril 2016.

### 1.2. Un réseau de 208 villes desservies dans 76 départements

Au 30 septembre 2016, le réseau de transport développé par les opérateurs reliait 208 villes françaises au total dans 76 départements (Annexe 1), soit un solde positif de 15 villes supplémentaires sur le trimestre (+8%) (Tableau 1).

Les opérateurs desservaient 283 points d'arrêts distincts sur l'ensemble du territoire.

Graphique 1 Evolution du nombre de villes desservies



La saisonnalité a été un facteur-clé de l'évolution de l'offre des opérateurs, avec la commercialisation de nouvelles dessertes littorales durant la période estivale (par exemple, Saint-Martin-de-Ré et Le Touquet-Paris-Plage).

Figure 1 Cartographie des réseaux des opérateurs en France au 30 septembre 2016

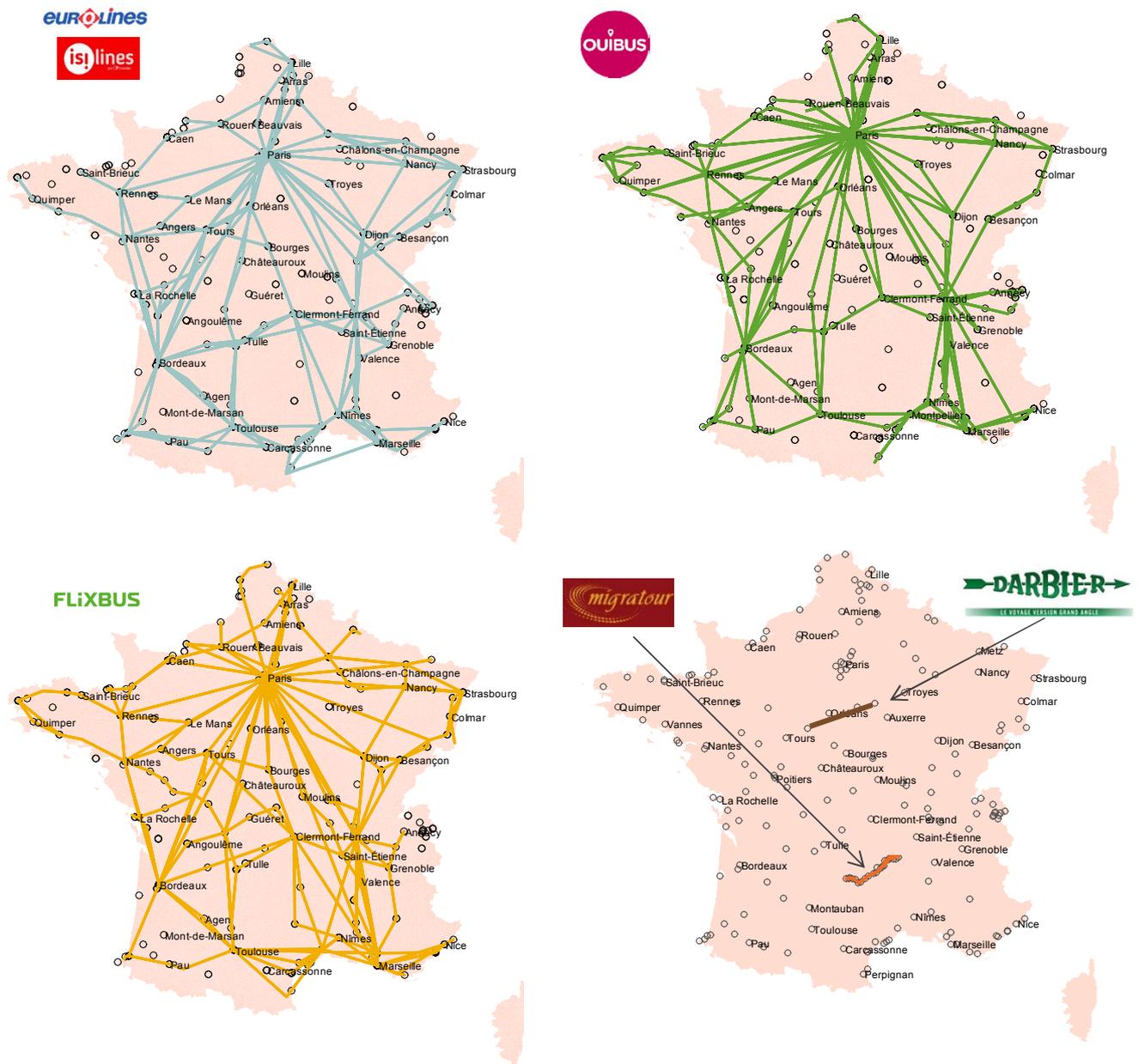


Tableau 1 Evolution des villes desservies par les opérateurs au troisième trimestre 2016

Nouvelles dessertes		Dessertes arrêtées
Aime	Megève	Oissel
Bourg-St-Maurice	Millau	Puget-sur-Argens
Carhaix-Plouguer	Moûtiers	Vierzon
Charolles	Obernai	
Combloux	Orange	
Dôle	Saint-Martin-de-Ré	
Domancy	Saint-Quentin	
Elbeuf	Tillé	
Landerneau	Touquet-Paris-Plage	

### 1.3. Un réseau composé de 1 310 liaisons au troisième trimestre 2016

A la fin du mois de septembre 2016, il était possible d'effectuer 1 310 liaisons directes distinctes (1 100 hors Migratour) par autocar entre deux villes françaises (+23% par rapport au trimestre précédent). Flixbus et Ouibus ont continué à fortement développer leur offre au troisième trimestre 2016 (

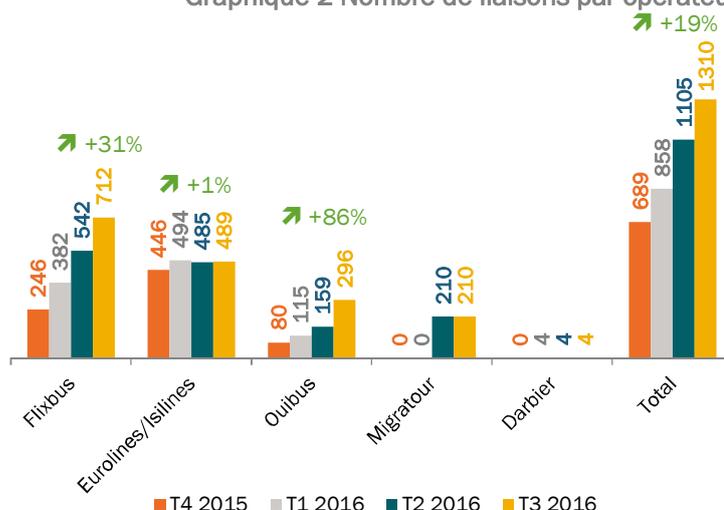
Graphique 2): Flixbus a ainsi commercialisé 170 nouvelles liaisons, dont seules 6% (10 liaisons) proviennent du rachat de Megabus. Pour sa part, Ouibus a complété son offre par 137 liaisons, dont 48 (35%) proviennent du franchisage de Starshipper.

En termes de positionnement sur le marché, Flixbus est l'opérateur commercialisant le plus de liaisons (54% des liaisons), suivi par Eurolines/Isilines (37% des liaisons) et Ouibus (23% des liaisons) (Graphique 2) :

- Comme indiqué ci-dessus, le réseau de Flixbus bénéficie un peu du rapprochement avec Megabus (10 liaisons supplémentaires), mais l'opérateur a surtout continué à fortement développer son réseau en commercialisant de nouvelles liaisons au troisième trimestre.
- Eurolines/Isilines reste l'opérateur qui possède le réseau de lignes le plus long. 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.
- Ouibus a bénéficié de son rapprochement avec Starshipper (qui lui apporte 48 liaisons supplémentaires) pour fortement développer son réseau au troisième trimestre.

Graphique 2 Nombre de liaisons par opérateur

*Le rapprochement de Starshipper et Ouibus a participé à quasi doubler l'offre de liaisons de ce dernier (+86%). Flixbus propose toujours l'offre de liaisons la plus étendue (54% de l'offre totale de liaisons), suivi par Eurolines/Isilines (37%).*



Les 184 liaisons radiales commercialisées (Tableau 2) ne représentent que 14% du total des liaisons offertes (ou 17% sur un périmètre hors Migratour). Les liaisons transversales demeurent donc largement majoritaires (86% des liaisons offertes) et continuent de se développer, notamment grâce aux liaisons infrarégionales (+43% au cours du troisième trimestre 2016).

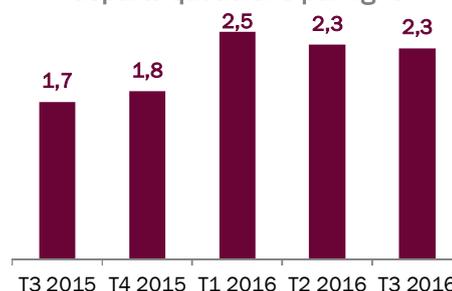
Tableau 2 Evolution du nombre de liaisons radiales, transversales et régionales

Nombre de liaisons commercialisées	T3 2015	T4 2015	T1 2016	T2 2016	T3 2016	Evolution T3/T2	T3 2016 (avec Migratour)
<b>Radiales</b>	39	79	91	114	184	+61%	184
<b>Transversales</b>	367	610	767	781	916	+17%	1 126
<i>dont infrarégionales</i>	79	140	165	181	258	+43%	363
<b>Total</b>	<b>406</b>	<b>698</b>	<b>858</b>	<b>895</b>	<b>1 100</b>	<b>+23%</b>	<b>1 310</b>

#### 1.4. Le nombre de mouvements quotidiens a augmenté de +19%

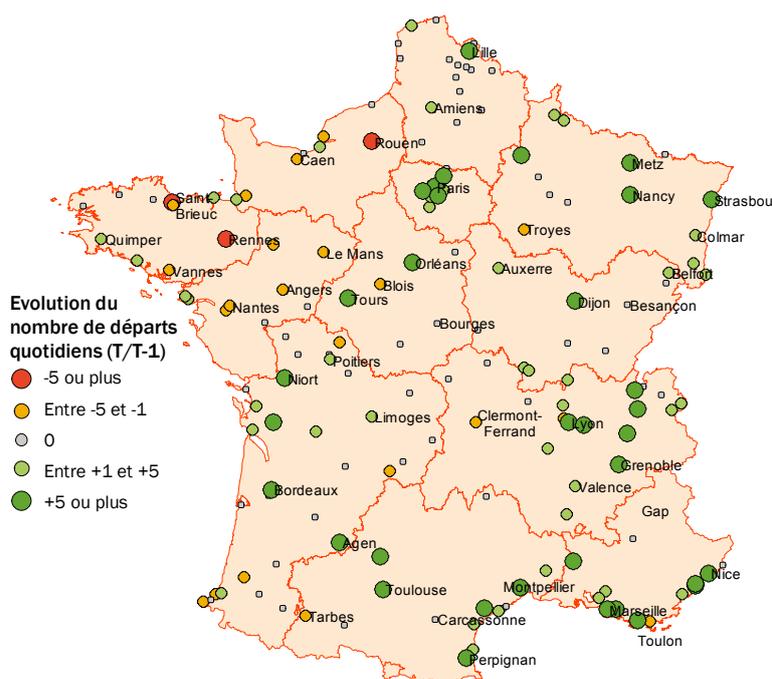
Au-delà du développement du nombre de liaisons commercialisées, l'offre des opérateurs s'est renforcée par une augmentation du nombre de départs quotidiens d'autocars. Ainsi, une moyenne de 720 trajets quotidiens (allers + retours) a été enregistrée au troisième trimestre 2016 contre 604 au trimestre précédent (+19%). Il y a en moyenne 2,3 départs par lignes et par jour.

Graphique 3 Evolution du nombre moyen de départs quotidiens par ligne



42% des villes desservies au deuxième trimestre 2016 avaient connu une chute du nombre de départs, contre 13% au troisième trimestre. Il s'agit principalement de villes situées en Bretagne ou en Normandie, les opérateurs ayant attendu la fin de la période estivale pour opérer une réduction des fréquences sur ces villes.

Figure 2 Evolution du nombre de mouvements quotidiens par ville entre les deuxième et troisième trimestres 2016



#### 1.5. Retour à la hausse des distances totales parcourues par les autocars

Durant le deuxième trimestre 2016, 26 millions de kilomètres<sup>3</sup> avaient été parcourus<sup>4</sup> par la flotte d'autocars affrétée par les opérateurs dans le cadre des services réguliers interurbains librement organisés (-2% par rapport au premier trimestre). Cette évolution s'expliquait par la réduction du nombre de départs quotidiens sur certaines lignes.

Les kilomètres totaux parcourus par les autocars sont à nouveau en hausse au troisième trimestre (+21%) : 31,5 millions de kilomètres ont été parcourus.

<sup>3</sup> Liaisons O/D France uniquement.

<sup>4</sup> Kilomètres commerciaux uniquement.

## 1.6. Les offres concurrentes : 23% des liaisons pour 86% de la fréquentation

Malgré la concentration du marché, la part des offres concurrentes demeure stable sur la période. Un peu moins d'un quart des liaisons commercialisées au troisième trimestre sont en concurrence, soit 298 liaisons distinctes pour lesquelles un passager a le choix entre au moins deux opérateurs pour effectuer son voyage (Figure 3 et Tableau 3). 86% des passagers ont emprunté l'une de ces liaisons concurrentées (Tableau 3). 61% des liaisons commercialisées par Ouibus et Eurolines/Isilines sont en concurrence. Flixbus est l'opérateur qui offre le plus de liaisons en exclusivité.

Figure 3 Liaisons en concurrence au troisième trimestre 2016

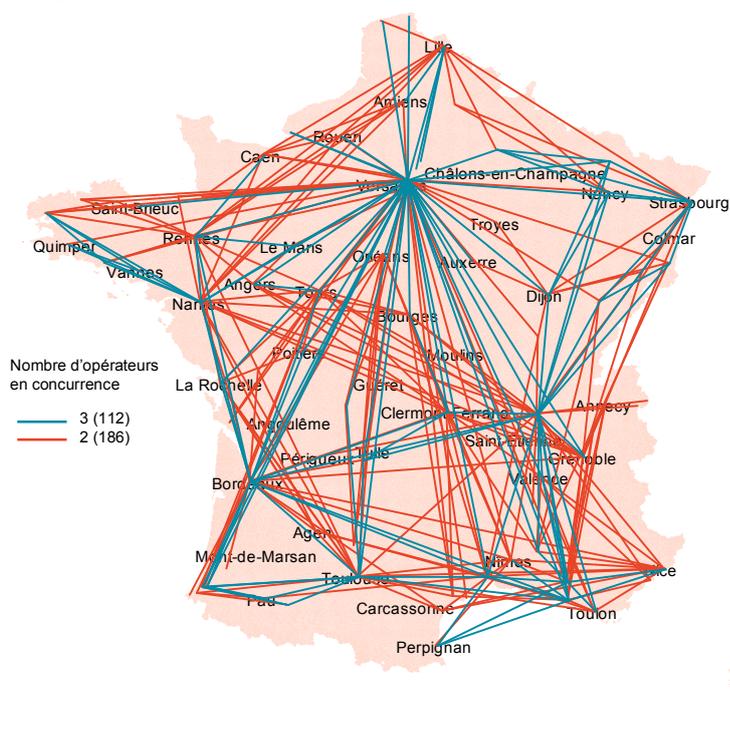


Tableau 3 Nombre total de liaisons en concurrence et % de l'offre totale de liaisons

Opérateur	Nombre de liaisons commercialisées en concurrence
Ouibus	181 (61%)
Flixbus	264 (37%)
Eurolines/Isilines	300 (61%)
Darbier	0

Parmi les 298 liaisons en concurrence :

- 61 radiales (33% de l'offre de radiales)
- 237 transversales (26% de l'offre de transversales)

Tableau 4 Liaisons en concurrence au 30 septembre 2016

Opérateur	T4 2015	T1 2016	T2 2016	T3 2016
Nombre de liaisons en concurrence	197	221	261	298
Part des liaisons en concurrence dans le total de l'offre de liaisons	29%	26%	24%	23%
% de fréquentation sur ces liaisons (en % du total des passagers transportés)	86%	89%	88%	86%

Tableau 5 Liaisons en concurrence au 30 septembre 2016

Nombre d'opérateurs	Nombre de liaisons	Top 3 en nombre de passagers (fréquences quotidiennes allers+retours)		
		1	2	3
2	186	Caen_Paris	Nantes_Rennes	Nancy_Paris
3	112	Lille_Paris (75)	Lyon_Paris (79)	Rouen_Paris (30)

Note de lecture : Parmi les 112 liaisons sur lesquelles trois opérateurs se concurrencent, la liaison Lille\_Paris, avec 75 trajets quotidiens, est la plus fréquentée.

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

### 2.1. Plus de 5 millions de passagers transportés depuis la libéralisation

Près de 2 millions de passagers ont été transportés au troisième trimestre 2016, 5,3 millions depuis la libéralisation du marché. L'offre des autocaristes a continué d'attirer des voyageurs : la fréquentation connaît une nouvelle hausse conséquente (+33% par rapport au trimestre précédent), en lien avec la période estivale plus propice aux déplacements. En moyenne, ce sont près de 21 700 passagers qui ont voyagé quotidiennement sur la période, soit 5 200 passagers de plus par jour en comparaison du trimestre précédent.

Graphique 4 Evolution du nombre de passagers transportés

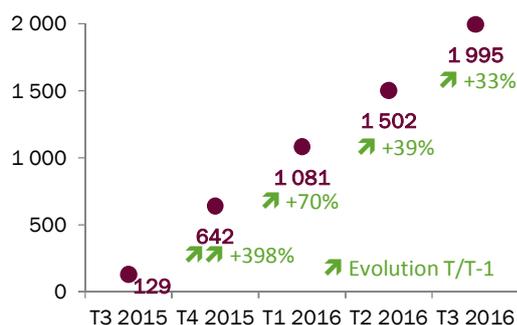


Tableau 6 Evolution de la fréquentation selon le type de liaison

En milliers de passagers	T1	T2	T3	T3/T2
Liaisons radiales	719	941	1 169	+24,2%
Liaisons transversales	362	561	826	+47,2%
<i>Dont Infrarégionales</i>	119	181	266	+47,8%
<i>Dont Inter-régionales</i>	243	380	560	+47,4%
<b>Total</b>	<b>1 081</b>	<b>1 502</b>	<b>1 995</b>	<b>+33%</b>

La plus forte hausse de fréquentation des autocars au cours du trimestre s'est produite à Marseille : +51% de passagers ont voyagé depuis ou vers Marseille au troisième trimestre.

Bien que Paris reste toujours très largement en tête des origines/destinations demandées (Tableau 6), la part de passagers ayant effectué un trajet avec pour origine ou destination Paris est en baisse depuis plusieurs trimestres (67% au premier trimestre 2016, 63% au deuxième et 59% au troisième). Cette évolution se fait principalement au profit des liaisons inter-régionales. Les trajets effectués par les voyageurs se diversifient. A titre d'exemple, 67% des trajets en provenance ou à destination de la région Bourgogne-Franche-Comté étaient des trajets radiaux au deuxième trimestre. Ceux-ci ne représentent plus que 55% des trajets au troisième trimestre (Figure 4).

Avec 1 200 passagers quotidiens sur la période, Lille-Paris reste la liaison la plus empruntée, suivie de près par Lyon-Paris (1 076 passagers par jour). Au troisième trimestre 2016, ces 10 liaisons (Annexe 4) ont attiré 617 000 passagers (31% de la fréquentation totale nationale). Cette part est en baisse continue depuis la libéralisation (52% au dernier trimestre 2015, 40% au premier trimestre 2016, 36% au deuxième, 31% au troisième) traduisant, là encore, une diversification de la demande.

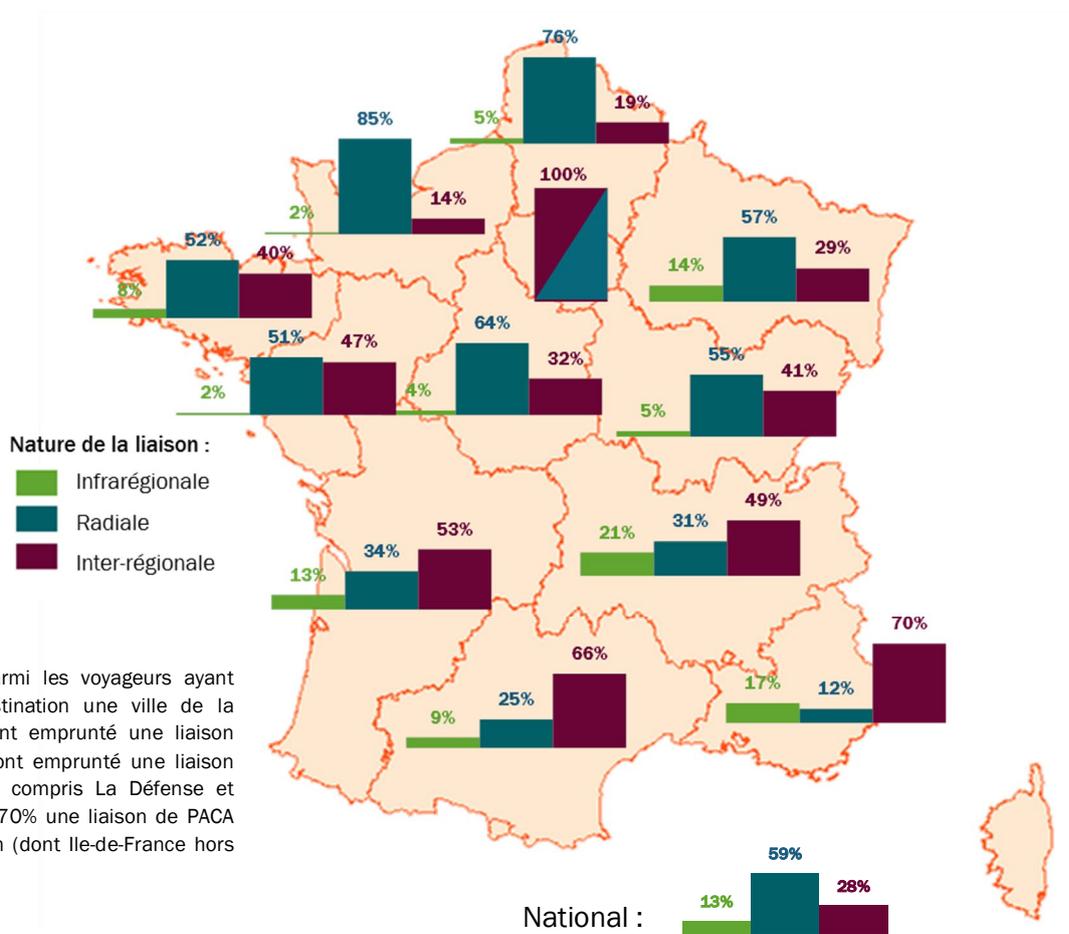
### 2.2. Un parcours moyen de 342 kilomètres, stable par rapport au trimestre précédent

Cette hausse de la fréquentation entraîne une hausse du trafic total (+33%) : 683,3 millions de passagers-kilomètres ont été réalisés au troisième trimestre.

La distance moyenne<sup>5</sup> par passager est stable au troisième trimestre et s'établit à 342 kilomètres. Plus de 80% de la fréquentation s'effectue sur des distances comprises entre 100 et 500 km (Figure 5).

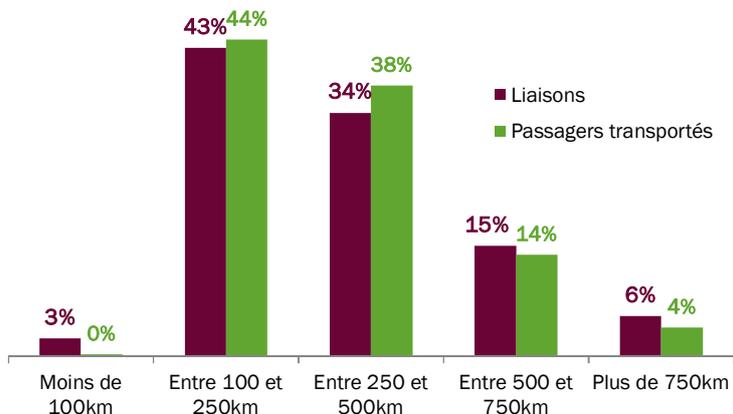
<sup>5</sup> Hors correspondance éventuelle.

Figure 4 Répartition des passagers par région d'origine ou de 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, 17% ont emprunté une liaison infrarégionale, 12% ont emprunté une liaison radiale (vers Paris y compris La Défense et Bagnolet-Gallieni) et 70% une liaison de PACA vers une autre région (dont Ile-de-France hors Paris).

Figure 5 Répartition de l'offre de liaisons commercialisées et du nombre de passagers transportés au troisième trimestre 2016



### 2.3. Focus sur les liaisons inférieures à 100 km

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 décembre 2016, 229 déclarations de projets de liaisons de moins de 100km ont été déposées auprès de l'ARAFER (Annexe 3). 52 projets ont été déclarés depuis moins de 2 mois et peuvent faire l'objet d'une saisine, 90 déclarations n'ont fait l'objet d'aucune saisine après l'expiration du délai de 2 mois, 2 déclarations font actuellement l'objet d'une saisine en cours d'instruction et 85 avis ont été rendus par l'ARAFER :

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

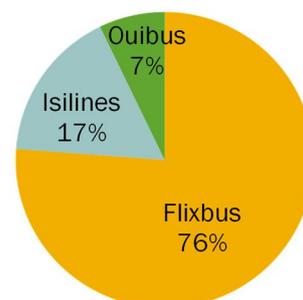
Au 5 décembre 2016, 158 liaisons inférieures à 100 km sont donc commercialisables (90+63+5).

A fin septembre 2016, 42 liaisons (hors Migratour) étaient effectivement commercialisées par les opérateurs (Tableau 7 et Figure 6). Flixbus commercialise trois quart de l'offre de liaisons de moins de 100 km (Graphique 5).

Tableau 7 Evolution des liaisons de moins de 100km

	T1	T2	T3
Liaisons commercialisées	2	9	42
Passagers transportés	***	< 1500	6 660
Nombre moyen de passagers par trajet	***	***	0,85
Lignes contenant des liaisons de moins de 100km	2	21	37

Graphique 5 Répartition de l'offre de liaisons <100km au T3 2016



Environ 7 000 passagers ont été transportés sur ces 42 liaisons au troisième trimestre, soit seulement 2% des passagers transportés sur les 37 lignes intégrant des liaisons inférieures à 100 km.

Parmi les 42 liaisons de moins de 100 km commercialisées à la fin du troisième trimestre :

- 21% n'ont pas d'alternative car/train SNCF (Figure 7)
- 29% sont également opérées par un service car/train SNCF conventionné
- 48% sont également opérées par un service car/ train SNCF conventionné et desservies par un TGV

Figure 6 Etat des lieux des saisines reçues au préalable de la commercialisation des liaisons < 100 km au troisième trimestre 2016

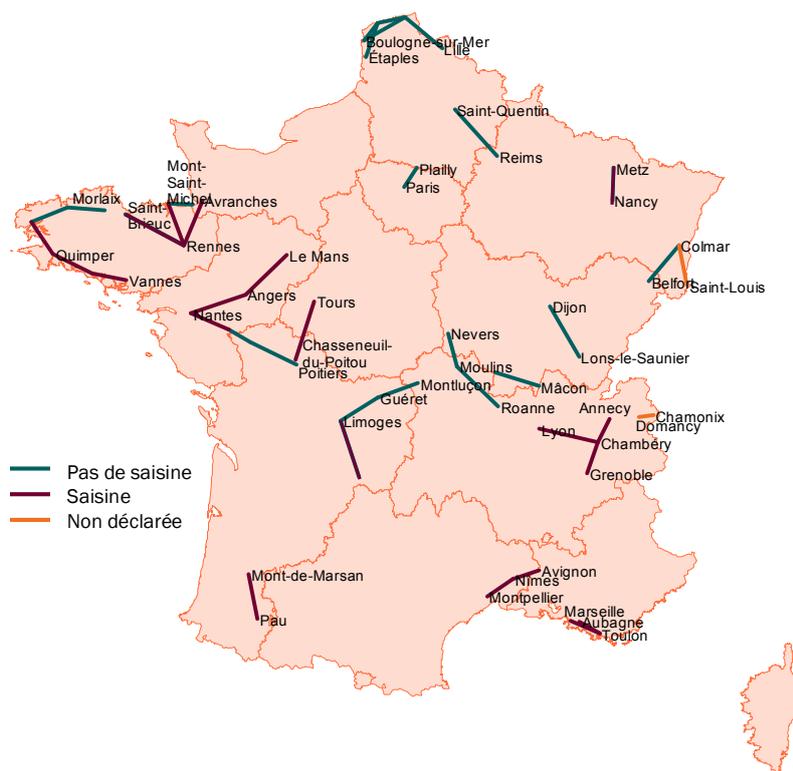
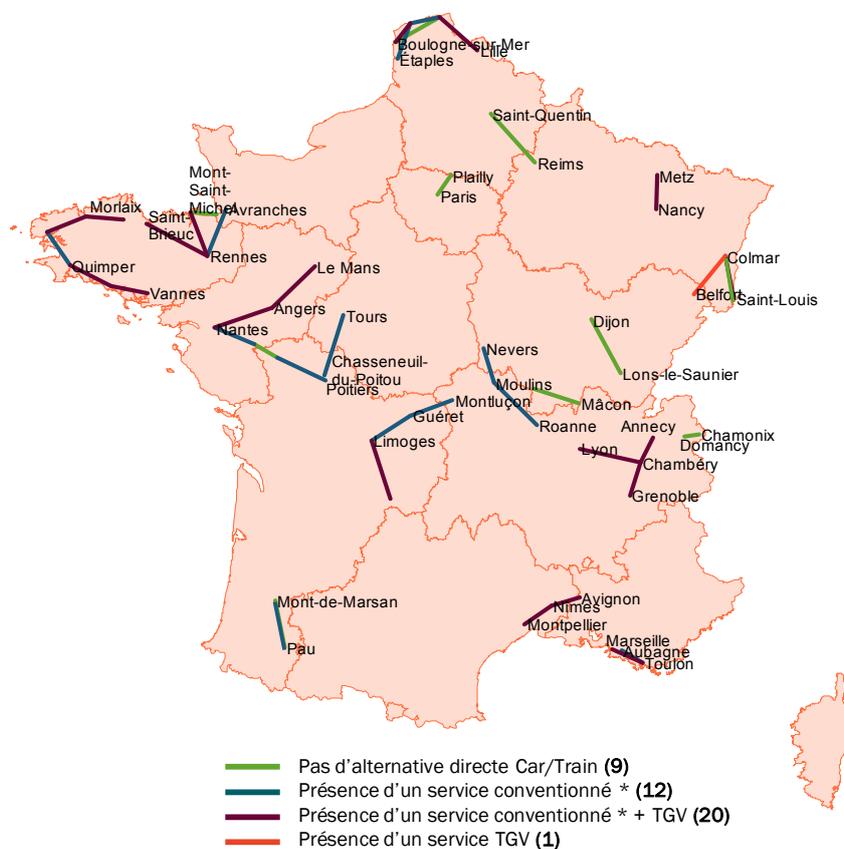


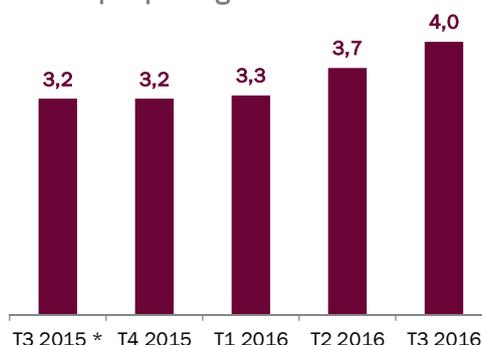
Figure 7 Existence d'un service alternatif direct de transport (Car/Train SNCF)



## 2.4. Le chiffre d'affaires du secteur progresse de 46% au troisième trimestre

Le chiffre d'affaires du troisième trimestre 2016 enregistre une nouvelle hausse conséquente (+46%) par rapport au trimestre précédent pour s'établir à 27,7 millions d'euros hors taxes, soit une recette moyenne de 13,9 euros hors taxes par passager.

Graphique 6 Evolution de la recette moyenne par passager aux 100 km

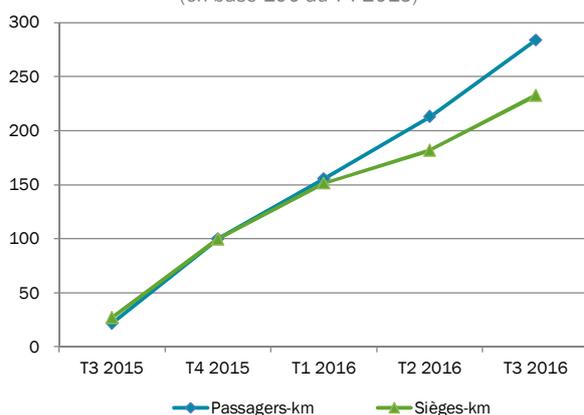


La recette moyenne par passager aux 100 km a connu un nouveau trimestre de hausse et atteint désormais 4 euros pour 100 km (+39 centimes d'euros par rapport au trimestre précédent).

## 2.5. Une hausse significative du taux moyen d'occupation des autocars durant l'été 2016

Au deuxième trimestre 2016, les opérateurs avaient procédé à une rationalisation de leurs offres (à la fois sur les fréquences et sur les dessertes). Cette rationalisation, accompagnée d'une hausse de la fréquentation, avait permis une remontée conséquente du taux moyen d'occupation des autocars (cf. méthodologie de calcul en annexe). Au troisième trimestre, période estivale favorable, la fréquentation a continué de croître plus vite que l'offre. Si le taux moyen d'occupation des autocars s'était stabilisé aux alentours de 30% durant les premiers semestres qui ont suivi la libéralisation, il s'établit ce trimestre à 46,6%.

Graphique 7 Evolution comparée de l'offre (sièges-km) et de la demande (passagers-km)  
(en base 100 au T4 2015)



Graphique 8 Evolution du taux d'occupation moyen par autocar



## 2.6. Environ 1 400 emplois en équivalent temps plein (ETP) créés<sup>6</sup> depuis la libéralisation

Au 1<sup>er</sup> janvier 2015, le secteur employait environ 660 salariés en ETP pour les activités de cabotage. Dans un contexte de concentration du marché, seuls 33 ETP ont été créés au troisième trimestre 2016 (soit 1 383 ETP supplémentaires depuis la libéralisation). Au 30 septembre 2016, le secteur emploie donc environ 2 050 ETP au total, les conducteurs représentent 86% des emplois totaux (directs ou indirects).

<sup>6</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.



### Annexe 3 Déclarations de liaisons < 100 km par opérateur au 5 décembre 2016

Opérateur	Nombre total de déclarations	Déclarations < 2 mois sans saisine	Saisines AOT en cours d'instruction	Avis rendus ARAFER	Délai de recours expiré
Autocars Faure	18	18			
DMA autocars	2				2
Escapad'Kreol	2				2
Eurolines	39	6		25	8
Flixbus	82		2	44	36
Frethelle	14	2		10	2
Keolis Sud Lorraine	1				1
Les cars Barbe	3	3			
Migratour	39				39
Ouibus	10	10			
Starshipper	17	13		4	
Trans-Alpes	2			2	
<b>Total général</b>	<b>229</b>	<b>52 (23%)</b>	<b>2 (1%)</b>	<b>85 (37%)</b>	<b>90 (39%)</b>

### Annexe 4 Top 10 des liaisons les plus fréquentées au 3ème trimestre 2016

Liaisons <sup>10</sup>	Distance moyenne	Nombre d'opérateurs	Fréquences quotidiennes <sup>11</sup> (Evol. T/T-1)	Nombre de passagers (Evol. T/T-1)	Passagers quotidiens <sup>18</sup>
Lille_Paris	236 km	3	75 (+19)	110 700 (+15%)	1 200
Lyon_Paris	479 km	3	70 (+7)	98 950 (+6%)	1 076
Paris_Rouen	130 km	3	36 (-14)	70 000 (+12%)	761
Paris_Rennes	383 km	3	28 (-1)	56 500 (+20%)	614
Paris_Toulouse	684 km	3	22 (+2)	56 050 (+14%)	609
Paris_Strasbourg	528 km	3	***	***	***
Bordeaux_Paris	610 km	3	***	***	***
Nantes_Paris	423 km	3	***	***	***
Paris_Tours	323 km	3	***	***	***
Clermont_Lyon	165 km	3	***	***	***

<sup>10</sup> De A vers B et de B vers A.

<sup>11</sup> En moyenne sur le deuxième trimestre.

## 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, médias) 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.

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.

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