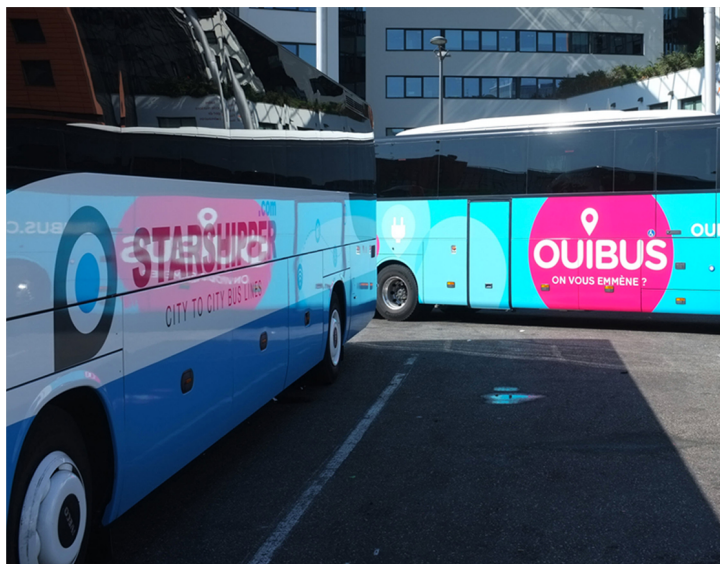


L'Observatoire des transports et de la mobilité

Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar

Bilan du 4e trimestre 2016



SOMMAIRE

SYNTHESE	3
1. Bilan de l'offre au 4ème trimestre 2016	4
1.1. Des mouvements d'entrée/sortie du marché de la part d'opérateurs locaux	4
1.2. Un réseau de 180 villes desservies dans 75 départements au 31 décembre 2016	4
1.3. Un recul de l'offre de lignes et de liaisons à l'issue de la période estivale	6
1.4. Une baisse des kilomètres roulés malgré des fréquences qui se stabilisent	7
2. Analyse de la demande au 4ème trimestre 2016	9
2.1. Une fréquentation en baisse de 22 % non corrigée des variations saisonnières	9
2.2. Une baisse de fréquentation (non corrigée des variations saisonnières) sur tout le territoire et sur les trajets de plus de 150 km	10
2.3. La répartition de la demande évolue au profit des trajets transversaux	12
2.4. Un trajet moyen plus court et un taux d'occupation en nette baisse au 4 ^{ème} trimestre 2016 ..	13
2.5. Focus sur les liaisons inférieures à 100 kilomètres	14
2.6. Le chiffre d'affaires diminue (-12 %) malgré la hausse de la recette kilométrique (+18 %)	16
2.7. Le secteur employait environ 2 082 ETP au 31 décembre 2016	16
ANNEXES	17
A propos de cette note de conjoncture	22
Méthodologie	22
Définitions	23

SYNTHESE

Au dernier trimestre 2016, 1,56 million de passagers ont emprunté les services librement organisés de transport par autocar, soit un recul de 22% par rapport à la saison d'été (2 millions de passagers). La fréquentation est toutefois en forte augmentation par rapport au même trimestre de référence de l'année 2015 (640 000 voyageurs). La fréquentation totale (sur des trajets en France uniquement) depuis la libéralisation du marché en août 2015 s'élève à 6,91 millions de passagers.

Cette baisse traduit un effet saisonnier que l'on observe généralement dans tous les autres modes de transport : aérien, voiture particulière, TGV et trains Intercités. Selon les premières estimations de l'Arafer, la saisonnalité expliquerait l'essentiel de la baisse de fréquentation observée entre le 1^{er} octobre et le 31 décembre 2016.

L'offre commercialisée par les opérateurs a connu des ajustements liés à l'arrêt de destinations saisonnières estivales qui ont laissé place au retour des dessertes de stations de montagne. Quelques destinations (Sedan, Forbach, Montluçon, Guéret, Charolles...) ont également été supprimées dans le cadre de réajustements de l'offre des opérateurs. Il ressort donc que le réseau commercialisé par les opérateurs est composé à fin 2016 de 180 villes desservies (3 % de baisse par rapport au troisième trimestre¹) et de 985 liaisons distinctes² en France (en baisse également de 3 %).

Au quatrième trimestre, l'offre des opérateurs, mesurée en sièges-kilomètres, a connu une baisse plus modérée que la fréquentation (-8 % contre -22 %). Ceci se traduit par une baisse marquée du taux d'occupation moyen des autocars³ qui s'établit à 36,1 % (46,6 % au trimestre précédent).

A la fin de l'année 2016, 56 liaisons inférieures à 100 kilomètres étaient commercialisées (5 % de l'offre totale de liaisons). Au cours du quatrième trimestre, 21 nouvelles liaisons régulières de moins de 100 kilomètres ont été commercialisées, dont 2 de type « navette gare/aéroport » par Keolis Sud Lorraine⁴ et Fréthelle⁵ ; 7 liaisons ont été arrêtées, ainsi que l'ensemble des liaisons de la ligne saisonnière de Migratour entre Le-Puy-en-Velay et Conques. La fréquentation sur les liaisons régulières de moins de 100 kilomètres insérées dans des lignes longue-distance (hors « navettes » et Migratour) s'élève à environ 7 500 passagers, ce qui représente moins d'un passager (0,8) présent dans chaque autocar ayant effectué ces liaisons.

L'intensité concurrentielle reste soutenue avec 299 liaisons commercialisées par au moins deux opérateurs (30 % de l'offre totale), lesquelles ont concentré 88 % de la fréquentation.

Le chiffre d'affaires trimestriel s'établit à 24,3 millions d'euros hors taxes, en baisse de 12 % par rapport au trimestre précédent. La poursuite des hausses tarifaires (la recette kilométrique moyenne passe de 4 à 4,7 euros hors taxes par passager aux 100 kilomètres d'un trimestre sur l'autre) a permis aux autocaristes de compenser en partie la baisse de fréquentation. Au quatrième trimestre, un passager a parcouru en moyenne 329 kilomètres par trajet⁶ (-3,8 %), pour 15,5 euros hors taxes de recette pour l'autocariste (+12,1 %).

Le secteur employait 2 082 ETP au 31 décembre 2016 (+1,6 % par rapport au trimestre précédent).

¹ Sur un périmètre hors Migratour, qui a opéré une ligne saisonnière d'avril à octobre reliant 21 villes.

² La méthode de comptage des liaisons commercialisées a évolué ce trimestre (les séries ont été réropolées dans ce document). Voir définitions à fin du document pour le détail de la méthode.

³ Pour des passagers réalisant des parcours en France uniquement.

⁴ Nancy <> Gare Lorraine TGV.

⁵ Aéroport Roissy CDG <> Aéroport Beauvais Tillé.

⁶ Hors correspondances éventuelles.

1. BILAN DE L'OFFRE AU 4EME TRIMESTRE 2016

1.1. Des mouvements d'entrée/sortie du marché de la part d'opérateurs locaux

Au quatrième trimestre 2016, outre les trois principaux opérateurs (Eurolines/Isilines, Flixbus et Ouibus), deux nouveaux opérateurs ont confirmé à l'Autorité une activité de transport régulier librement organisé. Il s'agit, d'une part, de Keolis Sud Lorraine qui commercialise une liaison entre Nancy et la gare ferroviaire « Lorraine TGV » (situé à Louvigny) et de Fréthelle, d'autre part, qui commercialise une liaison entre les aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle et Beauvais-Tillé. Ces deux liaisons, d'une longueur inférieure à 100 kilomètres, avaient au préalable été déclarées à l'Autorité puis sont devenues commercialisables en l'absence de saisine à l'issue des deux mois de délai prévus à cet effet.

La société Migratour a pour sa part cessé en octobre la commercialisation de sa ligne saisonnière entre Conques et le Puy-en-Velay (« Compostel'bus »).

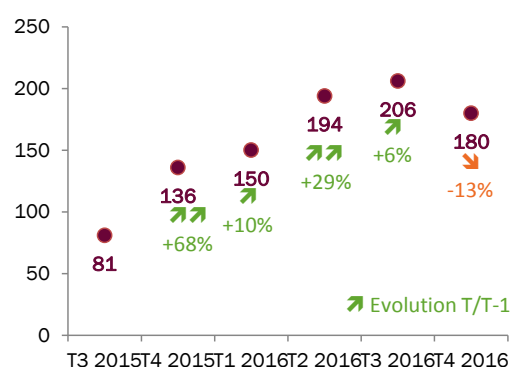
Le transporteur Darbier, qui commercialisait une ligne régulière entre Tours et Montargis (service « Be my Bus »), a quant à lui décidé de cesser son activité en fin de trimestre, en raison d'une fréquentation insuffisante.

1.2. Un réseau de 180 villes desservies dans 75 départements au 31 décembre 2016

Au 31 décembre 2016, l'offre de transport commercialisée par les opérateurs de services librement organisés reliait 180 villes françaises dans 75 départements (voir carte en Annexe 1), via 257 points d'arrêts différents.

Le réseau couvert au quatrième trimestre compte 26 villes de moins (5 villes de moins hors Migratour) comparé au trimestre précédent (Graphique 1). Cette évolution est essentiellement due à l'adaptation de l'offre des opérateurs à la saisonnalité de la demande.

Graphique 1 Evolution du nombre de villes desservies (tous opérateurs)

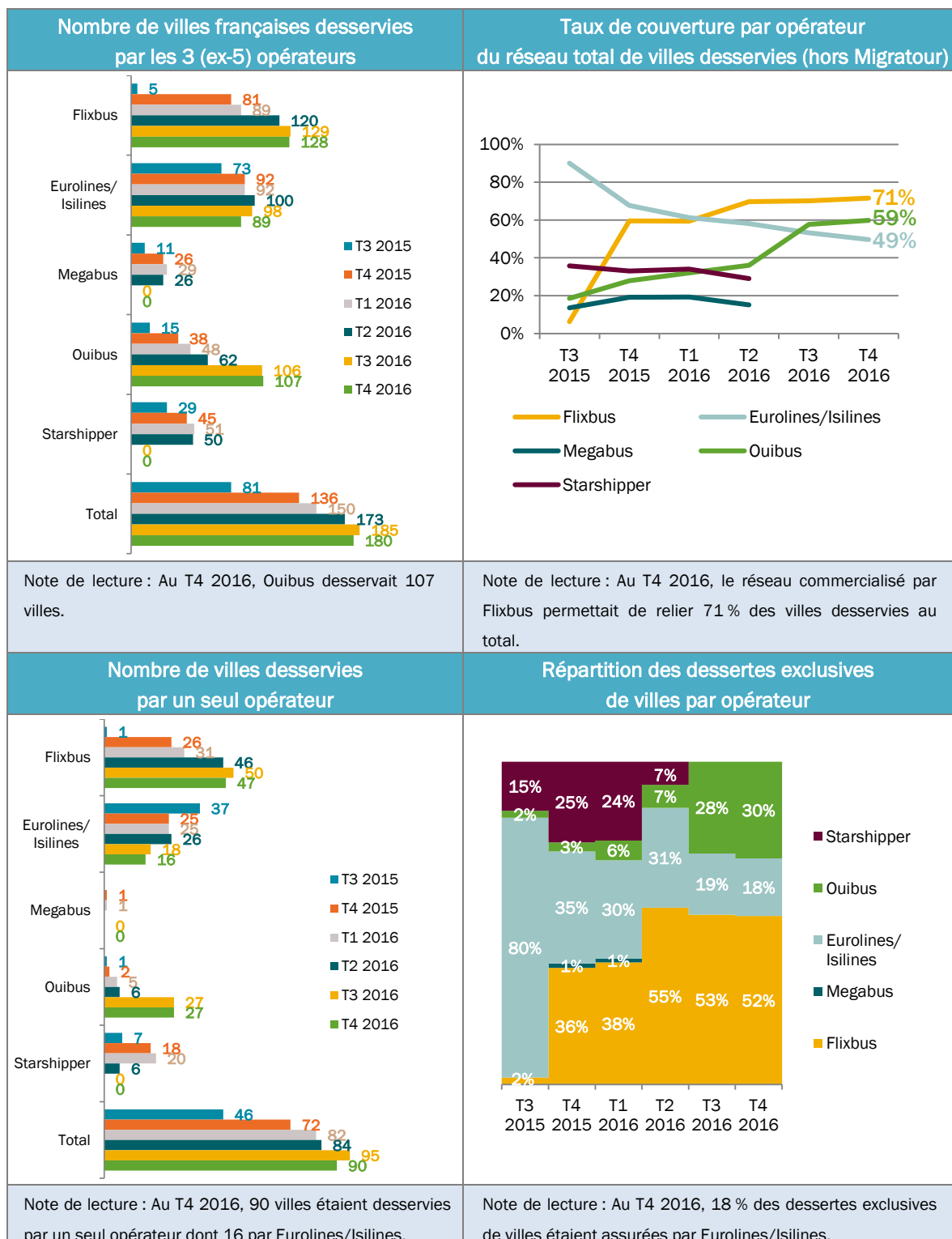


Les opérateurs nationaux ont en effet adapté leur offre en stoppant la commercialisation de plusieurs dessertes littorales (Arcachon, Guérande, Saint-Martin-de-Ré,...), de nouvelles dessertes saisonnières (Albertville, Tignes, Val-d'Isère,...) venant les remplacer pour l'hiver (voir carte en Annexe 2).

Quelques destinations comme Sedan, Forbach, Montluçon, Guéret, Roanne, Charolles ont également été supprimées dans le cadre de réajustements de l'offre des opérateurs après la période estivale.

Flixbus reste l'opérateur qui couvre le plus de villes françaises au quatrième trimestre (Graphique 2) avec 128 villes proposées, soit 71 % de l'offre totale hors Migratour (180 villes). Flixbus est également l'opérateur qui dessert le plus de villes en exclusivité. Sur les 90 villes desservies par un unique opérateur au quatrième trimestre, 47 d'entre elles le sont par Flixbus (52 %). Ouibus en dessert 30 % et Eurolines/Isilines 18 %.

Graphique 2 Description du maillage des villes par les principaux opérateurs



1.3. Un recul de l'offre de lignes et de liaisons à l'issue de la période estivale

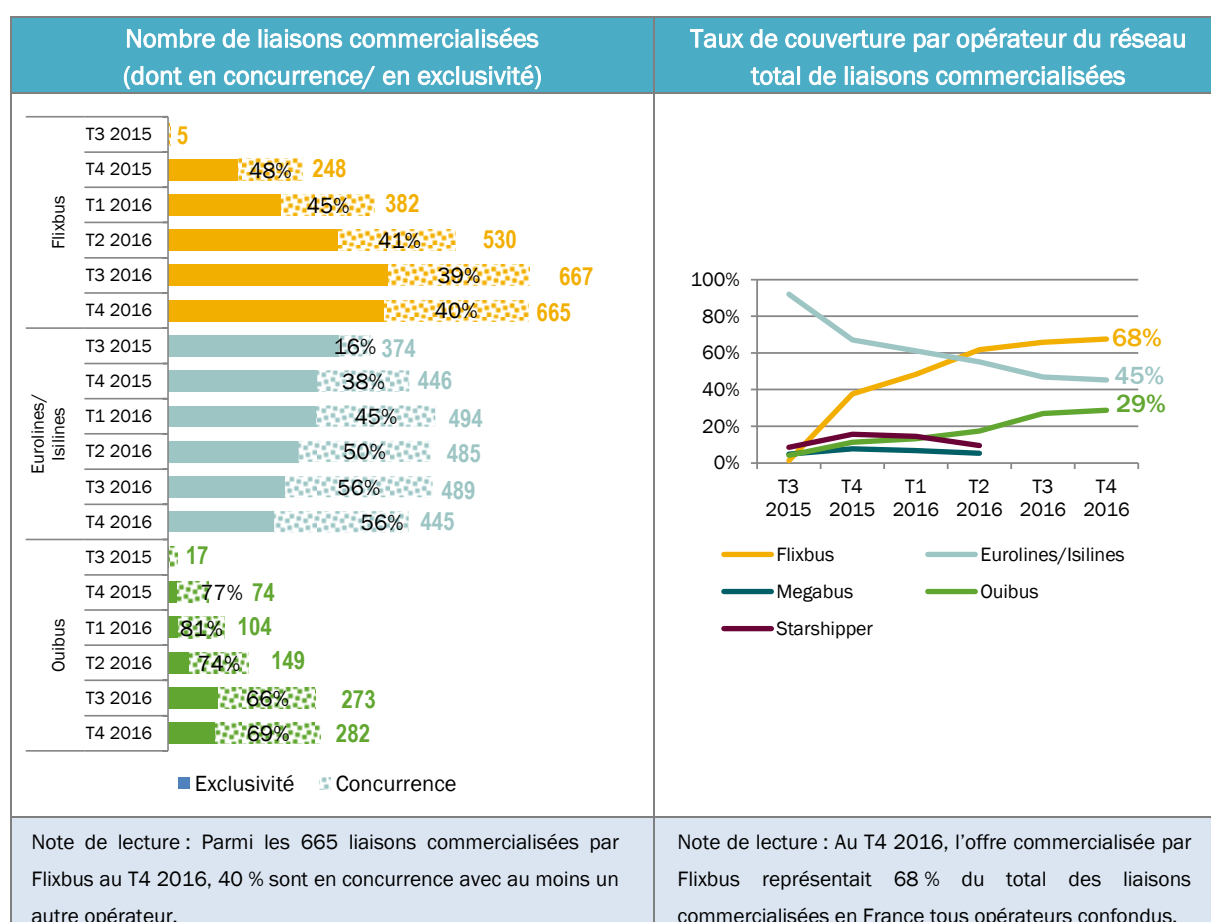
Nota bene : La méthode de comptage du nombre de liaisons a évolué ce trimestre pour faciliter les comparaisons intermodales, selon la définition indiquée à la fin du document. La série du nombre de liaisons commercialisées par les opérateurs a été réropolée en conséquence (voir Annexe 2).

Au quatrième trimestre 2016, le nombre total de liaisons commercialisées par les opérateurs est en baisse de 3 % (-24 % en intégrant la suppression de la ligne saisonnière de Migratour), avec un total de 985 liaisons distinctes entre deux villes françaises. Cette baisse résulte d'un solde négatif entre les liaisons qui ne sont plus commercialisées (127, hors Migratour) et celles qui ont été lancées (98) au cours du trimestre.

Durant le trimestre, Eurolines/Isilines a réduit de 10 % son offre de liaisons par rapport au troisième trimestre tandis que Flixbus et Ouibus ont maintenu une certaine stabilité en volume (Graphique 3), les ajustements saisonniers opérés se compensant quasiment chez ces deux opérateurs.

Flixbus est l'opérateur commercialisant le plus grand nombre de liaisons (665 liaisons, soit une couverture de 68 % du total de l'offre), suivi par Eurolines/Isilines (445 liaisons, 45 % de couverture) et Ouibus (282 liaisons, 29 % de couverture).

Graphique 3 Description de l'offre de liaisons commercialisées par les 3 principaux opérateurs



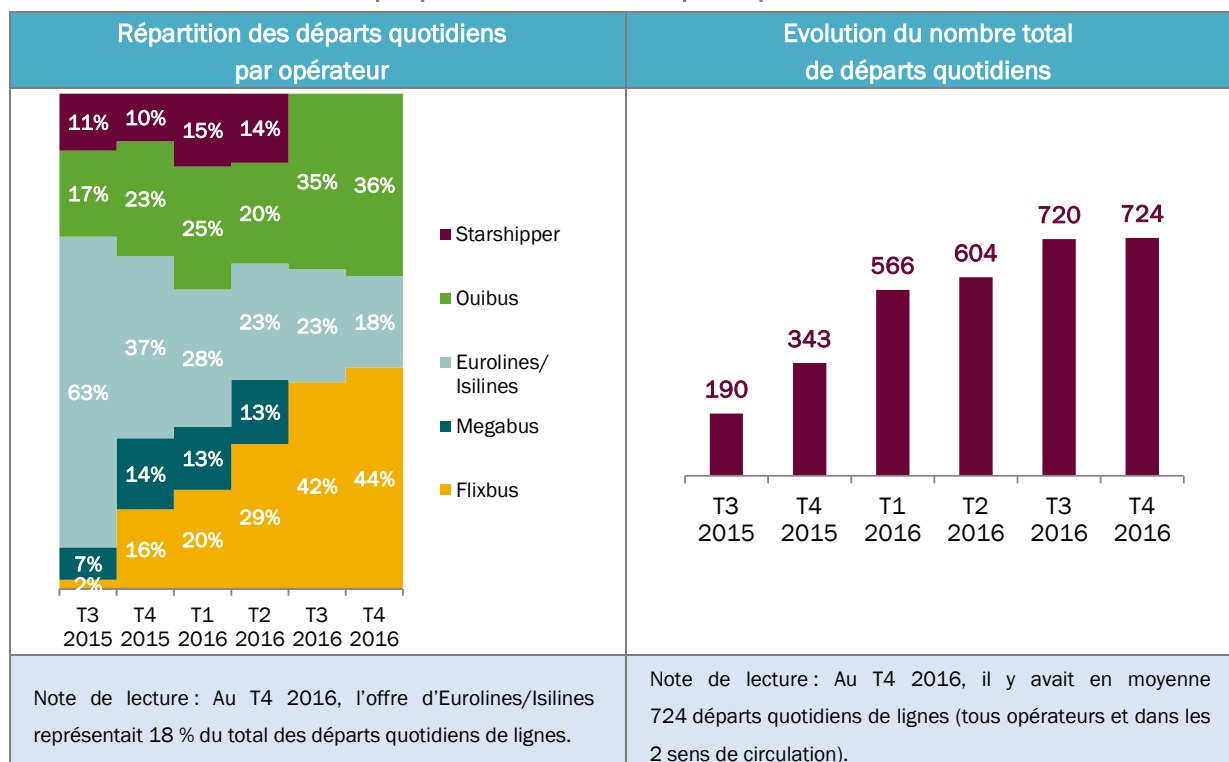
Le nombre de lignes affiche également un recul de 3 % (voir Annexe 2) au quatrième trimestre. Il est à noter que l'offre de Flixbus intégrait encore les lignes exploitées par Megabus France jusqu'à la fin du quatrième trimestre. Ces lignes ne seront plus exploitées, à compter du premier trimestre 2017.

1.4. Une baisse des kilomètres roulés malgré des fréquences qui se stabilisent

Au quatrième trimestre, 724 trajets quotidiens (dans les deux sens de circulation) ont été enregistrés en moyenne (Graphique 4), soit environ 2,4 départs par ligne et par jour.

Flixbus assure 44% de ces départs quotidiens, contre respectivement 36 % et 18 % pour Ouibus et Eurolines/Isilines.

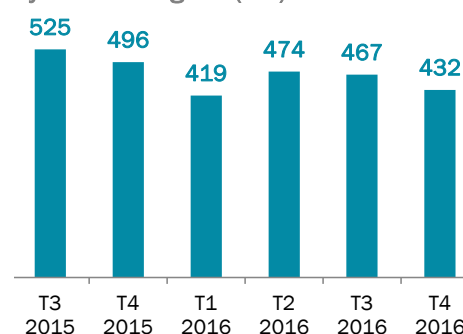
Graphique 4 Evolution des départs quotidiens



Les ajustements effectués par les opérateurs sur leur offre se traduisent également par une réduction de la longueur moyenne des lignes⁷ qui passe de 467 à 432 kilomètres (Graphique 5).

Cette réduction entraîne une baisse de 8 % des kilomètres totaux parcourus par rapport au trimestre précédent. 29 millions de kilomètres ont ainsi été parcourus en France par la flotte d'autocars affrétée par les opérateurs au quatrième trimestre.

Graphique 5 Evolution de la longueur moyenne des lignes (km)



⁷ Moyenne pondérée de la fréquence des lignes.

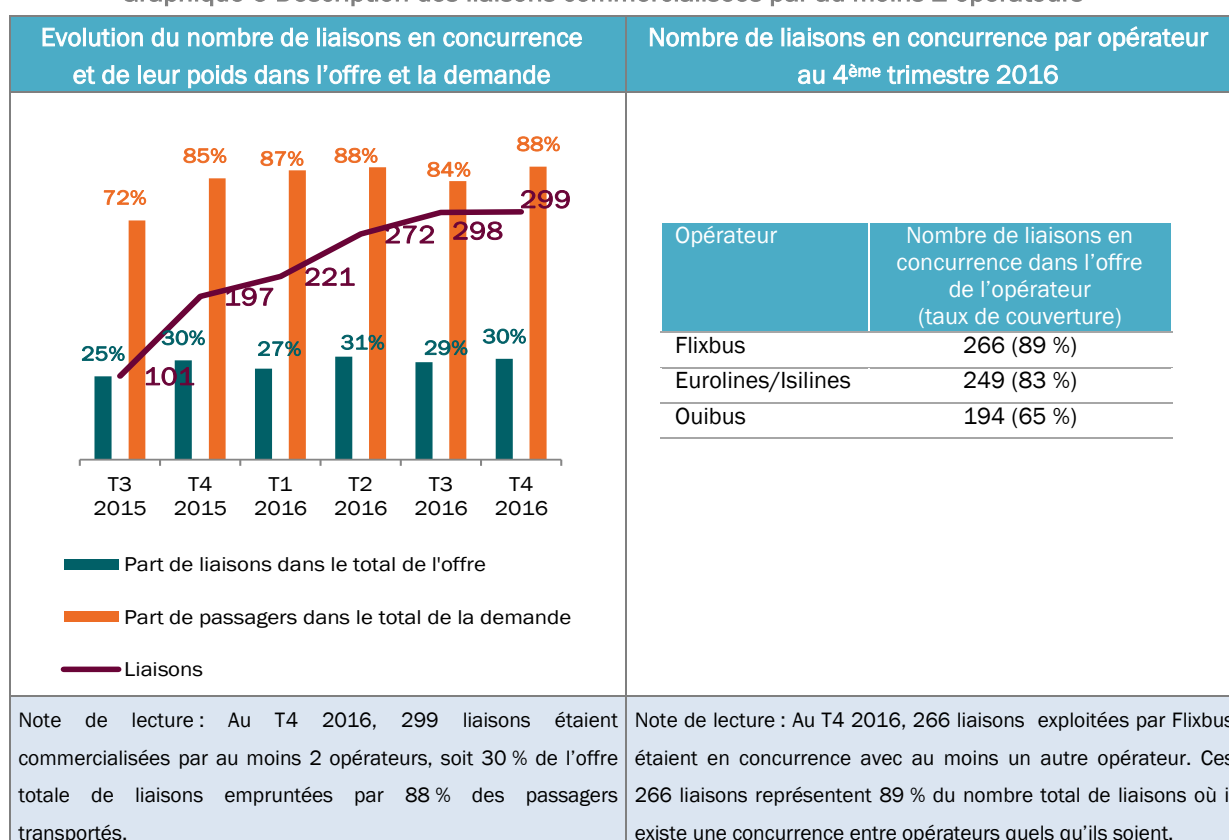
1.5. La concurrence entre opérateurs s'effectue sur 30 % des liaisons pour capter 88 % des voyageurs

La concurrence dans l'offre se maintient au dernier trimestre 2016 aux niveaux connus précédemment. Il existe une concurrence entre au moins deux opérateurs sur 30 % des liaisons commercialisées, soit 299 liaisons distinctes sur lesquelles ont voyagé 88 % des passagers totaux (Graphique 6).

Parmi ces 299 liaisons en concurrence, 59 sont des liaisons radiales et 240 sont transversales, dont 71 infrarégionales (voir Annexe 3). Flixbus propose près de 90 % de ces liaisons, Eurolines/Isilines 83 % et Ouibus 65 %.

L'étendue de l'offre de Flixbus lui permet par ailleurs d'être également l'opérateur proposant le plus de liaisons en exclusivité (près de 400 liaisons, voir Graphique 3).

Graphique 6 Description des liaisons commercialisées par au moins 2 opérateurs



2. ANALYSE DE LA DEMANDE AU 4EME TRIMESTRE 2016

2.1. Une fréquentation en baisse de 22 % non corrigée des variations saisonnières

Près de 1,6 million de passagers (Graphique 7) ont été transportés au quatrième trimestre 2016, portant à 6,9 millions le nombre de passagers transportés depuis la libéralisation du marché en août 2015. La fréquentation s'inscrit néanmoins pour la première fois en baisse depuis la libéralisation (-22 % par rapport au trimestre précédent).

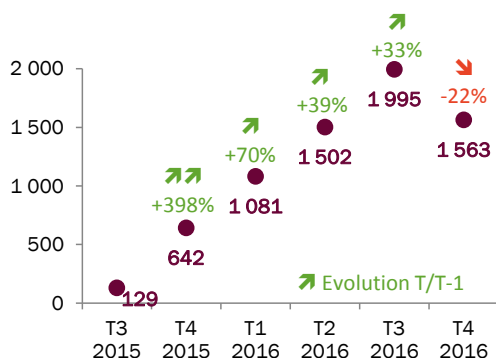
En moyenne, ce sont près de 17 000 passagers qui ont voyagé quotidiennement sur le trimestre, soit 4 700 passagers de moins par jour par rapport au trimestre précédent.

La baisse de fréquentation constatée au 4^{ème} trimestre 2016 intègre un effet saisonnier. En l'absence d'historique suffisant, les coefficients de saisonnalité propres au mode de transport par autocar ne peuvent toutefois être estimés précisément. Pour autant, cet effet ressort clairement des évolutions de trafic de moyenne et longue-distances sur les autres modes de transport de voyageurs en France (Graphique 8).

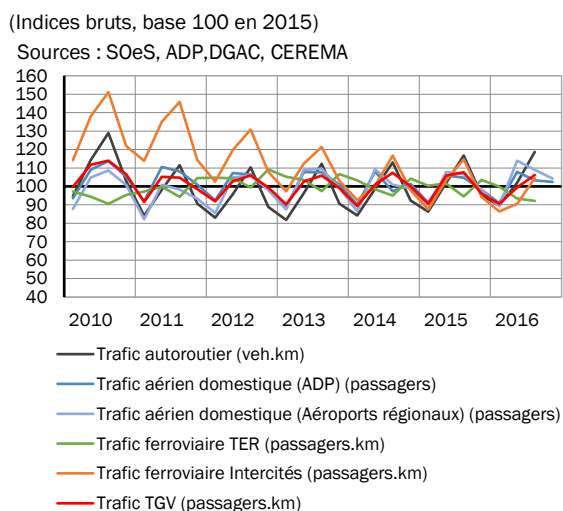
Outre l'effet de saisonnalité, d'autres facteurs peuvent également contribuer à expliquer l'évolution de la fréquentation, comme l'évolution tarifaire (voir section 2.6) ou la pression concurrentielle exercée par les autres modes de transports (notamment tarifaire).

A ce stade et sans données complémentaires, l'effet des facteurs explicatifs ne peut être apprécié précisément.

Graphique 7 Evolution du nombre de passagers transportés



Graphique 8 Evolution du transport trimestriel autoroutier, ferroviaire et aérien en France



2.2. Une baisse de fréquentation (non corrigée des variations saisonnières) sur tout le territoire et sur les trajets de plus de 150 km

La baisse de fréquentation d'un trimestre sur l'autre (non corrigée des variations saisonnières) concerne les liaisons de plus de 150 kilomètres (Graphique 9), qui représentent 75 % de l'offre et près de 85 % de la demande. Les trajets supérieurs à 350 kilomètres sont les plus touchés (plus de 30 % de baisse). Seul le segment des liaisons inférieures à 150 kilomètres, minoritaire en termes de fréquentation (16 % du total), connaît une progression de fréquentation au quatrième trimestre.

Graphique 9 Description de l'évolution de la fréquentation des liaisons commercialisées par tranche de distance, entre le troisième et le quatrième trimestre 2016 (non corrigée des variations saisonnières)

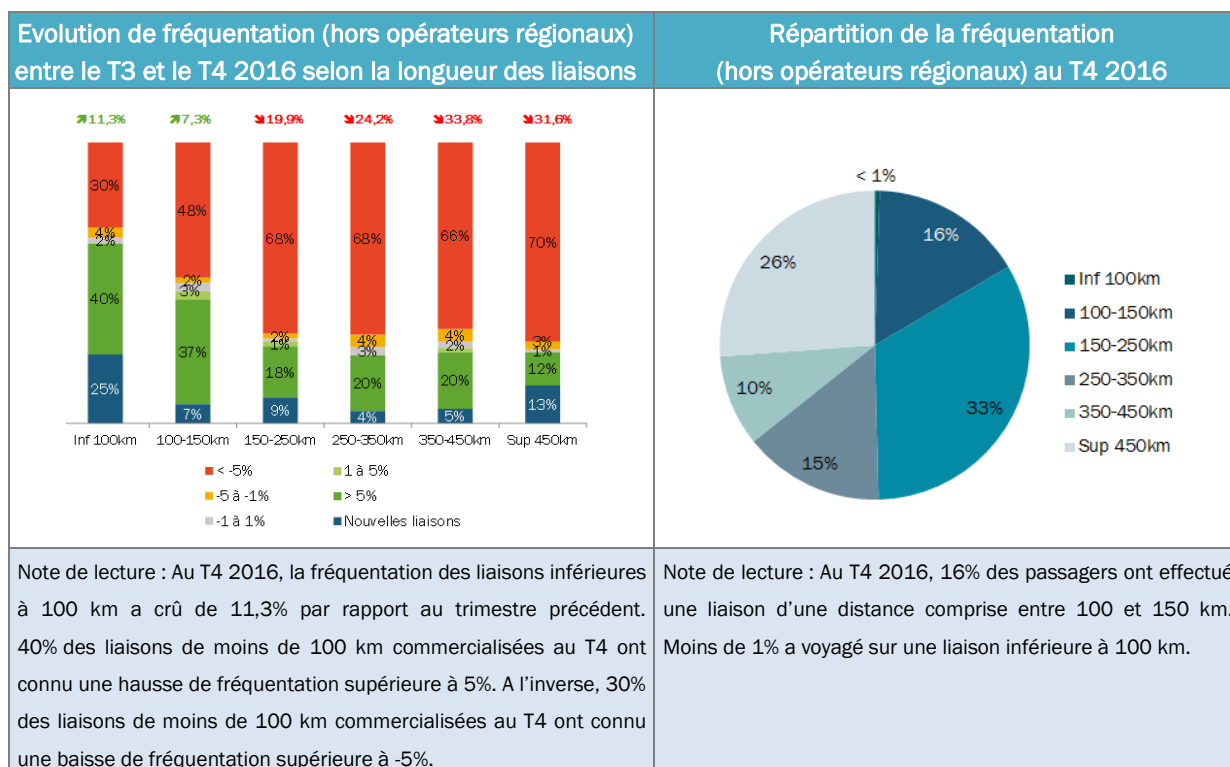
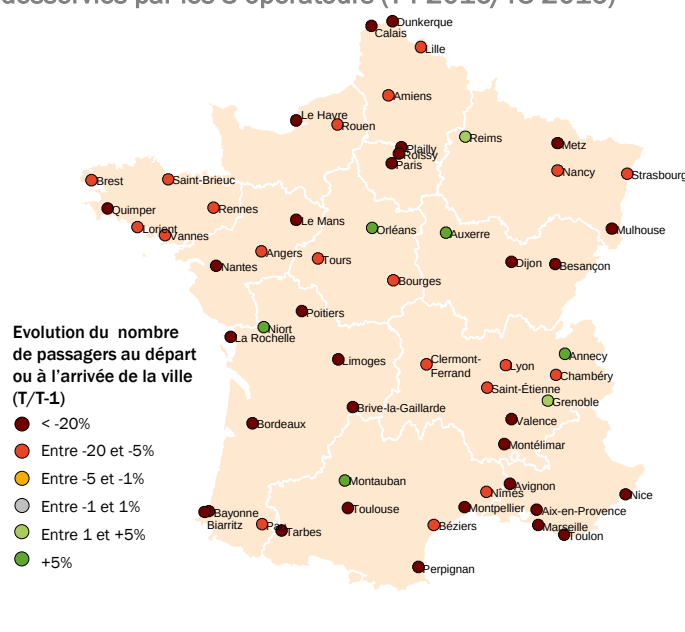


Figure 1 Evolution de la fréquentation dans les villes desservies par les 3 opérateurs (T4 2016/T3 2016)



Sur les 58 villes desservies par les 3 principaux opérateurs au quatrième trimestre, la moitié (52%) a subi une baisse de fréquentation de 20% ou plus. Une petite minorité de villes (moins de 10%) a connu une progression de fréquentation supérieure à 5%.

Au 4^{ème} trimestre, les 10 villes les plus fréquentées ont toutes vu leur fréquentation baisser (Tableau 1). Les baisses les plus importantes sont recensées à Bordeaux, Marseille et Nantes, qui enregistrent respectivement un recul de 30 %, 28 % et 26 % de fréquentation. Paris connaît quant à elle un repli de 24 % de la fréquentation malgré un nombre de mouvements quotidiens en très légère hausse.

Tableau 1 Top 10 des villes les plus fréquentées, en nombre de passagers au 4^{ème} trimestre 2016

Villes	Nombre d'opérateurs	Nombre de mouvements quotidiens ⁸ (évol. T/T-1)	Nombre de passagers ⁹ (en milliers) (évol. T/T-1) ¹⁰
Paris ¹¹	3	461 (+4)	885,8 (-24%)
Lyon	3	160 (-18)	282,2 (-19%)
Toulouse	3	64 (-11)	140,9 (-22%)
Lille	3	76 (-15)	137,2 (-18%)
Bordeaux	3	96 (-14)	124,6 (-30%)
Marseille	3	79 (-11)	100,3 (-28%)
Nantes	3	66 (-4)	97,5 (-26%)
Rennes	3	59 (0)	97,4 (-13%)
Clermont-Ferrand	3	59 (-1)	89,4 (-17%)
Strasbourg	3	71 (+2)	80,4 (-15%)

La fréquentation des 10 liaisons les plus empruntées affiche une baisse un peu plus modérée que sur l'ensemble du marché (12 % contre 22 %). Deux liaisons transversales occupent désormais le classement des 10 liaisons les plus fréquentées. Grenoble-Lyon, empruntée par plus de 45 000 passagers au quatrième trimestre, fait son entrée dans ce classement et en occupe la cinquième place (Tableau 2).

Tableau 2 Top 10 des liaisons les plus fréquentées au 4^{ème} trimestre 2016

Liaisons ¹²	Distance moyenne	Nombre d'opérateurs	Fréquences quotidiennes ¹³ (Evol. T/T-1)	Nombre de passagers	Passagers quotidiens ¹⁶
Lille_Paris *	236 km	3	71 (-4)	111 700	1 210
Lyon_Paris *	479 km	3	70 (0)	79 100	860
Paris_Rouen *	130 km	3	38 (+2)	70 800	770
Paris_Strasbourg *	528 km	3	46 (+9)	48 300	530
Grenoble_Lyon	108 km	3	30 (-7)	45 500	490
Paris_Rennes *	383 km	3	***	***	***
Paris_Toulouse *	684 km	3	***	***	***
Paris_Tours *	323 km	3	***	***	***
Le Havre_Paris *	187 km	3	***	***	***
Clermont-Lyon	241 km	3	***	***	***

* Arrêts pris en compte : Porte Maillot, Bercy, Gallieni, Porte d'Orléans, La Défense.

⁸ Nombre de départs + arrivées.

⁹ Passagers au départ et à l'arrivée.

¹⁰ Données non corrigées des variations saisonnières

¹¹ Arrêts pris en compte : Porte Maillot, Bercy, Gallieni, Porte d'Orléans, La Défense.

¹² De A vers B et de B vers A.

¹³ En moyenne sur le quatrième trimestre.

2.3. La répartition de la demande évolue au profit des trajets transversaux

Dans la poursuite de la tendance observée aux trimestres précédents, la part de la fréquentation réalisée sur les liaisons radiales diminue et représente 57 % de la fréquentation totale (Graphique 10). Au quatrième trimestre, la baisse de fréquentation a été moindre sur les liaisons transversales (-18 %) que sur les liaisons radiales (-24 %). La fréquentation des liaisons infrarégionales résiste mieux à la baisse (-6 %), malgré une réduction de l'offre commercialisée ce trimestre¹⁴ (-28 liaisons). Ces liaisons accueillent désormais 16 % des passagers.

Graphique 10 Répartition des passagers selon la nature de la liaison en 2016

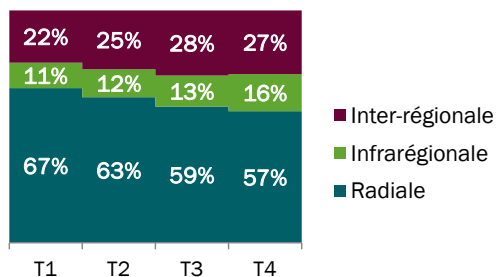
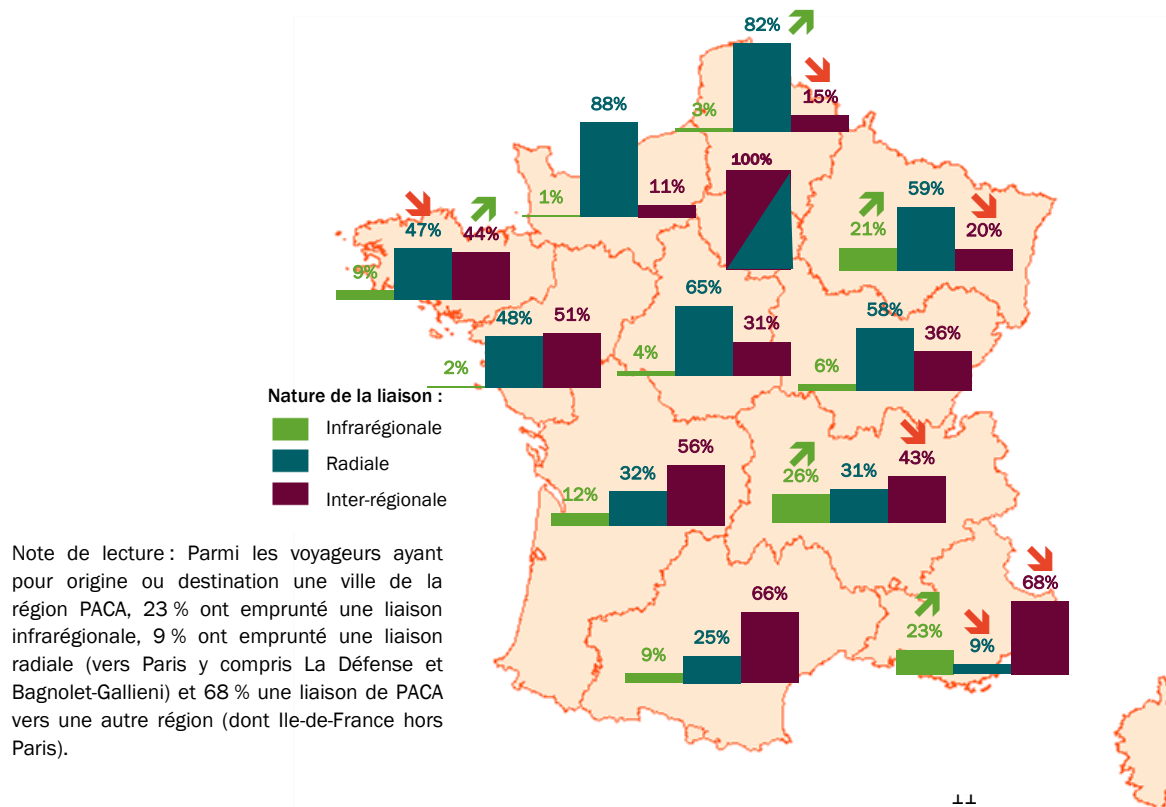


Tableau 3 Evolution de la fréquentation selon le type de liaison

En milliers de passagers	T3	T4	T4/T3
Liaisons radiales	1 169	886	-24 %
Liaisons transversales	826	678	-18 %
Dont Infrarégionales	266	249	-6 %
Dont Inter-régionales	560	429	-23 %
Total	1 995	1 563	-22 %

Comme observé au trimestre précédent, la part de passagers de chaque région effectuant des liaisons radiales diminue avec la distance jusqu'à Paris (Figure 2). C'est en régions Auvergne-Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Grand Est que la proportion des voyageurs effectuant des trajets infrarégionaux est la plus forte (supérieure à 20 %). A l'inverse, c'est en régions Normandie, Pays-de-la-Loire, Hauts-de-France et Centre-Val-de-Loire, que cette proportion est la plus faible (moins de 5 %).

Figure 2 Répartition des passagers par région d'origine ou de destination selon la nature de la liaison effectuée au T4 2016



¹⁴ Voir également Annexe 6.

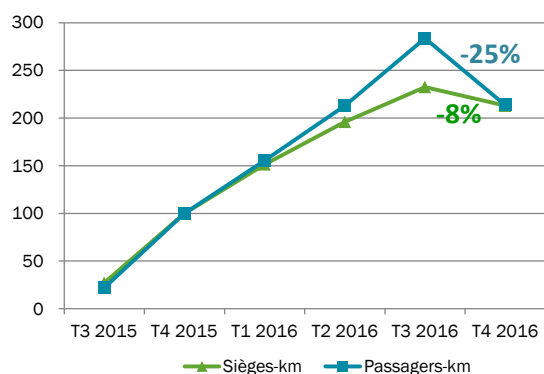
2.4. Un trajet moyen plus court et un taux d'occupation en nette baisse au 4^{ème} trimestre 2016

Au quatrième trimestre 2016, la distance moyenne¹⁵ parcourue par passager a légèrement diminué et s'établit à 329 kilomètres (soit 13 kilomètres de moins qu'au trimestre précédent). Tandis que 42 % des passagers avaient voyagé sur des liaisons de moins de 250 kilomètres au troisième trimestre, cette part s'élève à 50 % au dernier trimestre de l'année 2016.

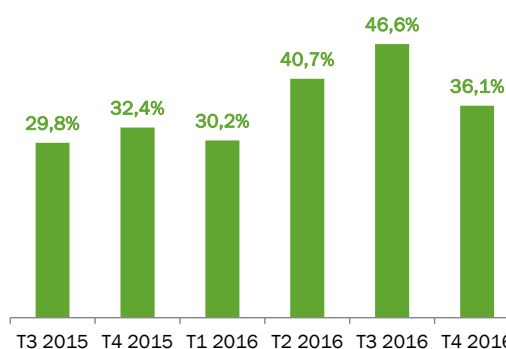
Combiné à une baisse du nombre de passagers transportés de 22 %, le trafic total mesuré en passagers-kilomètres affiche un recul de 25 % par rapport au trimestre précédent (Graphique 11) avec 515,1 millions de passagers-kilomètres transportés au quatrième trimestre.

Aux deuxième et troisième trimestres 2016, la fréquentation (mesurée en passagers-kilomètres) a crû plus vite que l'offre (mesurée en sièges-kilomètres) ce qui a permis la remontée du taux d'occupation moyen des autocars. Au quatrième trimestre 2016, la situation inverse s'est produite : la fréquentation a baissé plus fortement que l'offre, comme illustré ci-dessous (Graphique 12). En conséquence, le taux d'occupation moyen par autocar pour les trajets en France a baissé pour s'établir à 36,1 %.

Graphique 11 Evolution comparée de l'offre (sièges-km) et de la demande (passagers-km)
(en base 100 au T4 2015)



Graphique 12 Evolution du taux d'occupation moyen par autocar



¹⁵ Hors correspondance éventuelle.

2.5. Focus sur les liaisons inférieures à 100 kilomètres

Rappel : 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 kilomètres. 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 31 décembre 2016, 238 déclarations de projets de liaisons de moins de 100 kilomètres ont été déposées auprès de l'Arafer (Annexe 8). Parmi ces 238 déclarations, 42 ont été déposées depuis moins de 2 mois et peuvent faire l'objet d'une saisine ; 101 déclarations n'ont fait l'objet d'aucune saisine après l'expiration du délai de 2 mois ; 10 déclarations font actuellement l'objet d'une saisine en cours d'instruction et 85 avis ont été rendus par l'Arafer répartis comme suit :

- 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 31 décembre 2016, 169¹⁶ liaisons inférieures à 100 kilomètres étaient donc « commercialisables ».

A cette date, 56 liaisons (hors Migratour) étaient commercialisées par les opérateurs (Figure 3), dont deux liaisons spécifiques de type « navette gare/aéroport » entre les aéroports de Beauvais-Tillé et Paris-Charles-de-Gaulle (opéré par Fréthelle) et entre les gares de Nancy et Lorraine TGV (opéré par Keolis Sud-Lorraine).

Figure 3 Carte des liaisons < 100 km commercialisées au T4 2016 avec identification des liaisons qui avaient fait l'objet de saisine (et d'un avis de l'Autorité) lors de leur déclaration préalable



¹⁶ 169 = 101 sans saisine + 63 avis défavorables + 5 favorables avec réserve.

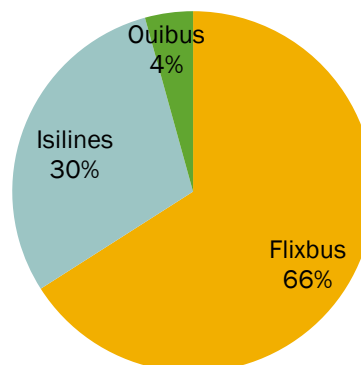
Environ 7 500 passagers ont été transportés (Tableau 4) sur les liaisons inférieures à 100 kilomètres commercialisées au quatrième trimestre (hors liaisons navettes et Migratour), ce qui représente 2 % des passagers transportés sur les 42 lignes longue-distance intégrant ces liaisons. Flixbus commercialise deux tiers des trajets quotidiens sur ces liaisons de moins de 100 kilomètres (Graphique 13).

Tableau 4 Evolution des liaisons de moins de 100 km commercialisées (hors navettes et Migratour)

	T1	T2	T3	T4
Liaisons commercialisées	2	9	42	54
Nombre de passagers transportés	< 600	< 1500	6 660	7 550
Nombre moyen de passagers par trajet	***	***	0,85	0,79
Lignes contenant des liaisons < 100km	2	21	37	42

Note de lecture : Au T4 2016, 7 550 voyageurs ont effectué un trajet de moins de 100 km, sur l'une des 54 liaisons proposées. Cette fréquentation, rapportée à l'offre de trajet réalisée dans le trimestre, équivaut à la présence moyenne de 0,79 passager par autocar sur ces liaisons.

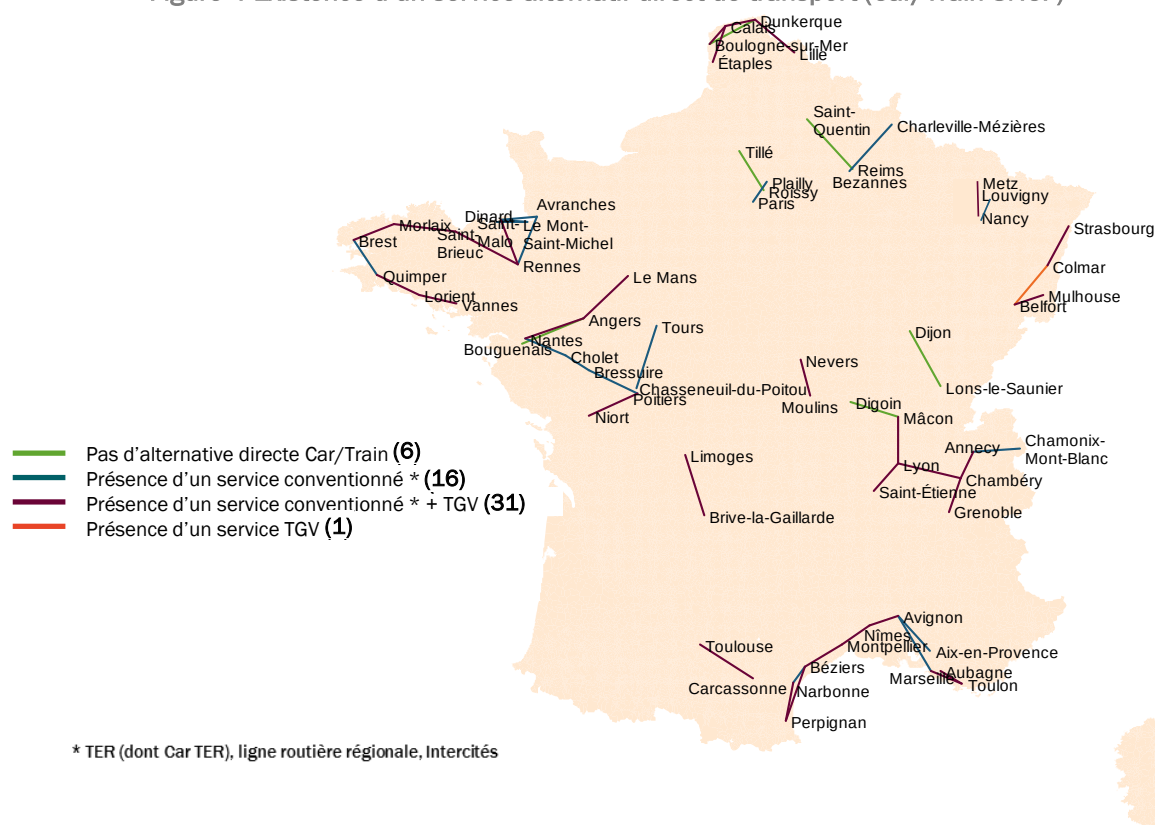
Graphique 13 Répartition de l'offre sur les liaisons <100km au T4 2016



Parmi les 54 liaisons de moins de 100 kilomètres commercialisées à la fin du quatrième trimestre :

- 11 % n'ont pas d'alternative Car/Train SNCF (Figure 4) ;
- 30 % sont également opérées par un service Car/Train SNCF conventionné ;
- 57 % sont également opérées par un service Car/Train SNCF conventionné et desservies par un TGV.

Figure 4 Existence d'un service alternatif direct de transport (Car/Train SNCF)

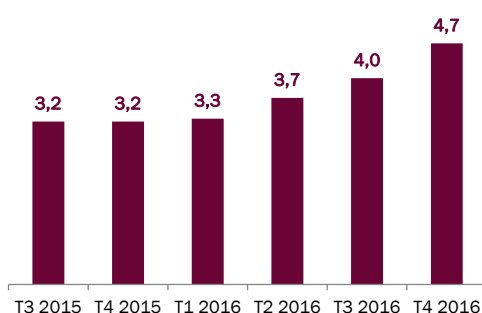


2.6. Le chiffre d'affaires diminue (-12 %) malgré la hausse de la recette kilométrique (+18 %)

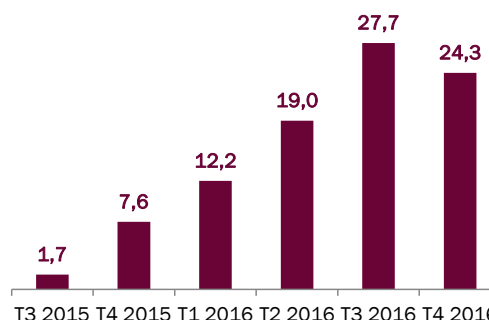
Dans la poursuite de la tendance observée depuis le 2^{ème} trimestre 2016, les opérateurs ont continué à augmenter les tarifs. La recette kilométrique moyenne par passager s'établit désormais à 4,7 euros hors taxes pour 100 kilomètres, soit une hausse de 70 centimes sur ce trimestre (Graphique 14).

Le chiffre d'affaires¹⁷ s'établit à 24,3 millions d'euros et enregistre néanmoins un recul de 12 % au quatrième trimestre en raison de la baisse de fréquentation, qui n'a pas été totalement compensée par cette hausse tarifaire. La recette moyenne par passager s'élève à 15,6 euros hors taxe, pour un trajet de 329 kilomètres en moyenne (hors correspondances éventuelles). Depuis la libéralisation, le chiffre d'affaires total du secteur s'élève à 92,4 millions d'euros hors taxes.

Graphique 14 Evolution de la recette moyenne par passager (en euro hors taxes pour 100 km)



Graphique 15 Evolution du chiffre d'affaires trimestriel (en millions d'euros hors taxes)

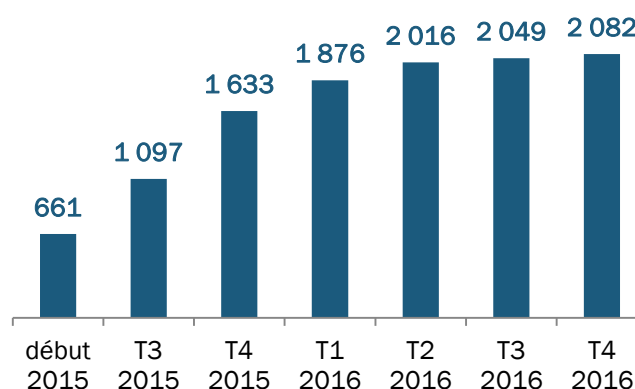


2.7. Le secteur employait environ 2 082 ETP au 31 décembre 2016

Au 1^{er} janvier 2015, le secteur employait environ 660 salariés en ETP pour les activités de cabotage. Deux ans plus tard, le secteur emploie 2 082 salariés en ETP, soit un solde de 1 420 créations d'emplois¹⁸ sur la période. Les conducteurs représentent 87 % des emplois totaux (directs ou indirects).

Au quatrième trimestre, dans un contexte de ralentissement de l'activité, 40 ETP ont été créés. Il est précisé que l'effet du plan social chez Megabus France sera comptabilisé au 1^{er} trimestre 2017.

Graphique 16 Evolution des effectifs (ETP) employés (dont conducteurs directs et indirects)



¹⁷ Hors chiffre d'affaires pour le transport international.

¹⁸ Le chiffre comprend les créations d'emplois directs (chez les opérateurs) ainsi que les nouveaux ETP mobilisés pour la conduite chez les sous-traitants et partenaires.

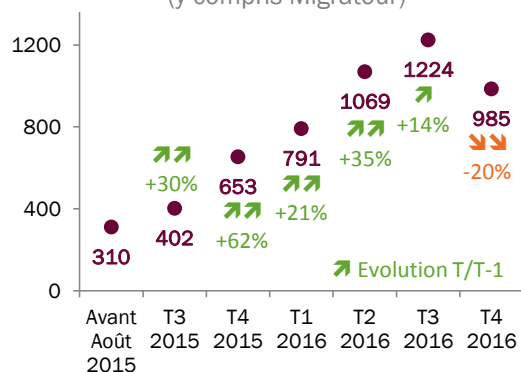
ANNEXES

Annexe 1 Villes desservies par les opérateurs au 31 décembre 2016

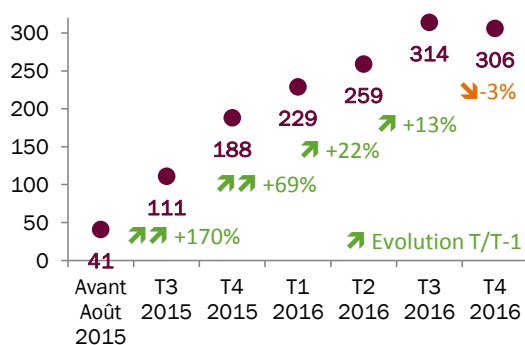


Annexe 2 Evolution du nombre de lignes et de liaisons commercialisées

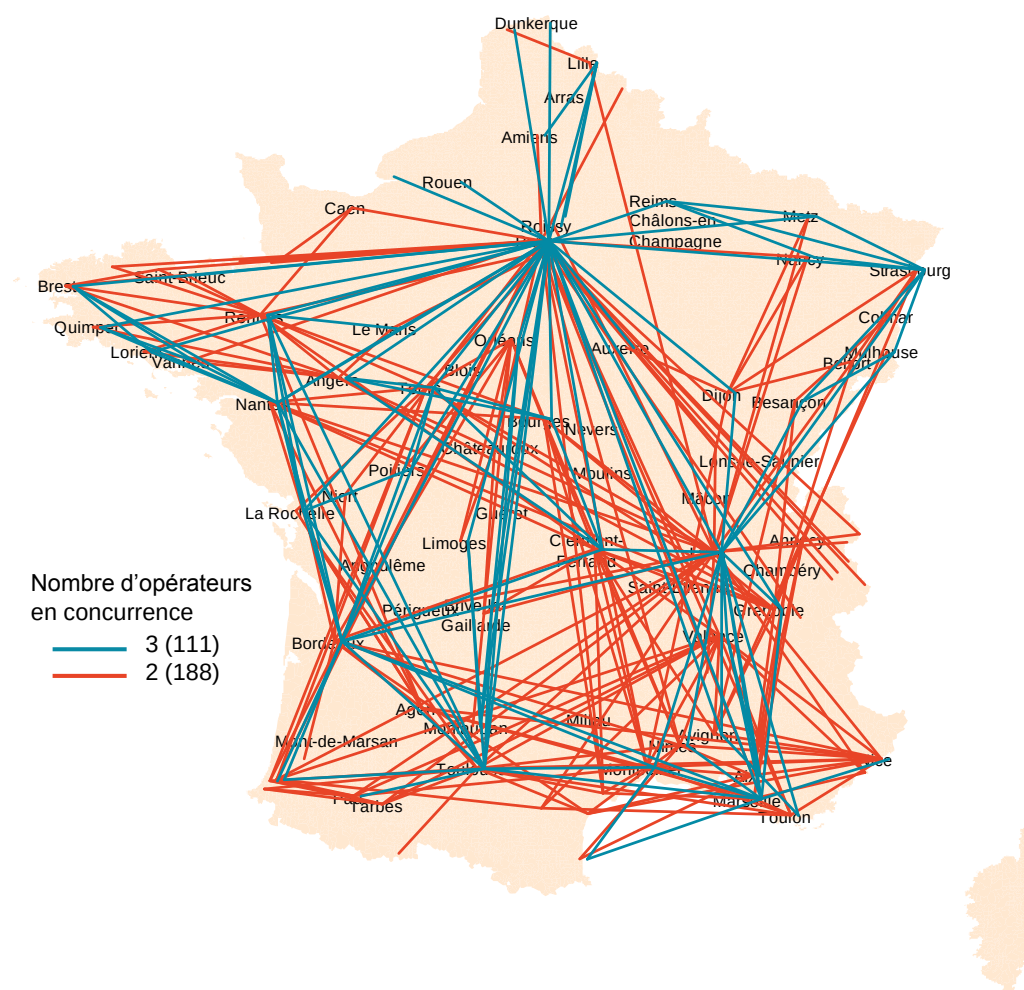
Evolution du nombre de liaisons commercialisées
(y compris Migratour)



Evolution du nombre de lignes commercialisées
(y compris Migratour)



Annexe 3 Liaisons en concurrence au 4ème trimestre 2016

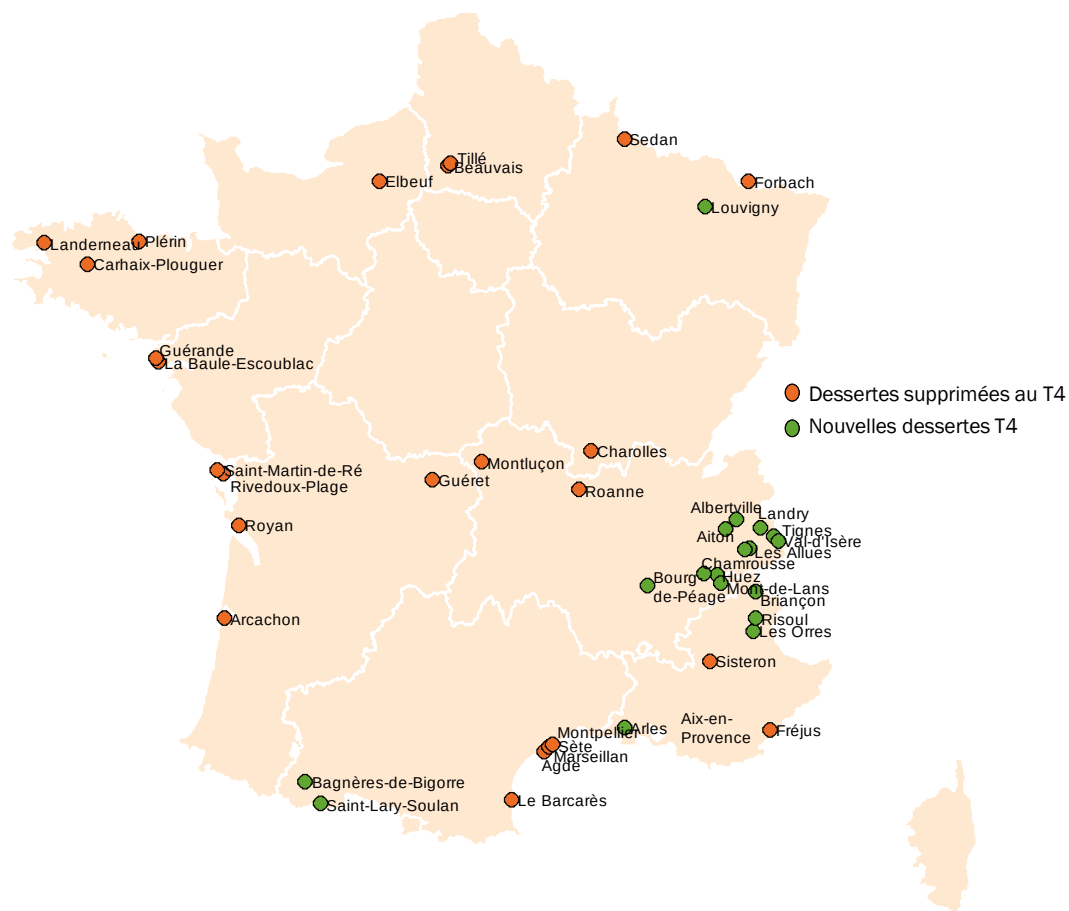


Annexe 4 Liaisons en concurrence au 4ème trimestre 2016

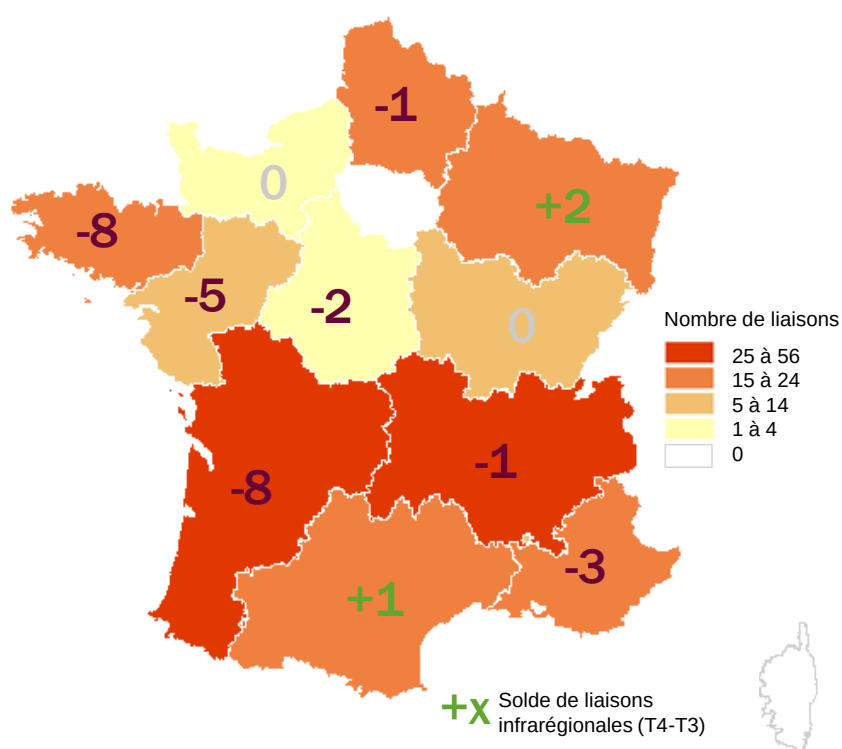
Nombre d'opérateurs	Nombre de liaisons	Top 3 en nombre de passagers (fréquences quotidiennes allers+retours)		
		1	2	3
2	188	***	***	***
3	111	Lille_Paris (71)	Lyon_Paris (70)	Rouen_Paris (38)

Note de lecture : Parmi les 111 liaisons sur lesquelles trois opérateurs se concurrencent, la liaison Lille_Paris, avec 71 trajets quotidiens, est la plus fréquentée.

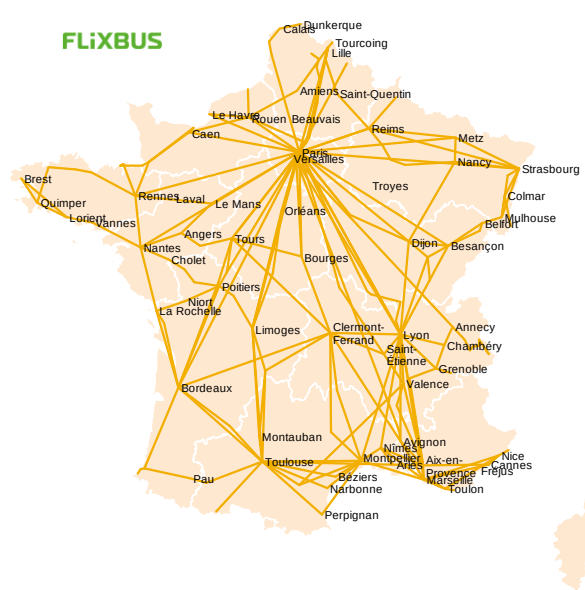
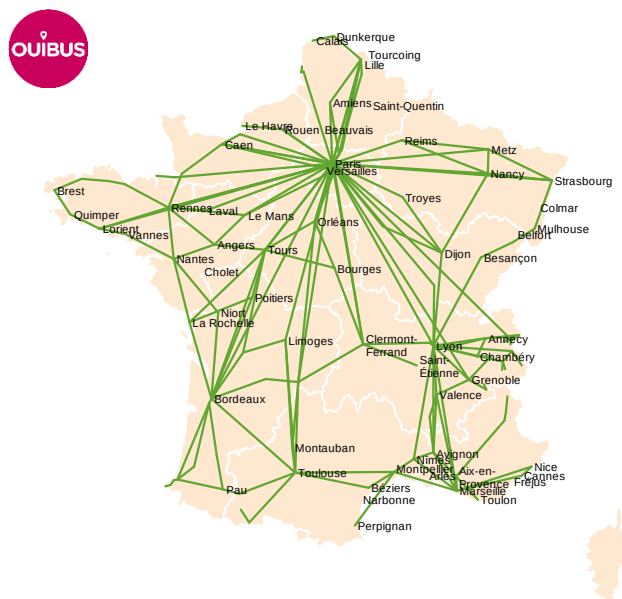
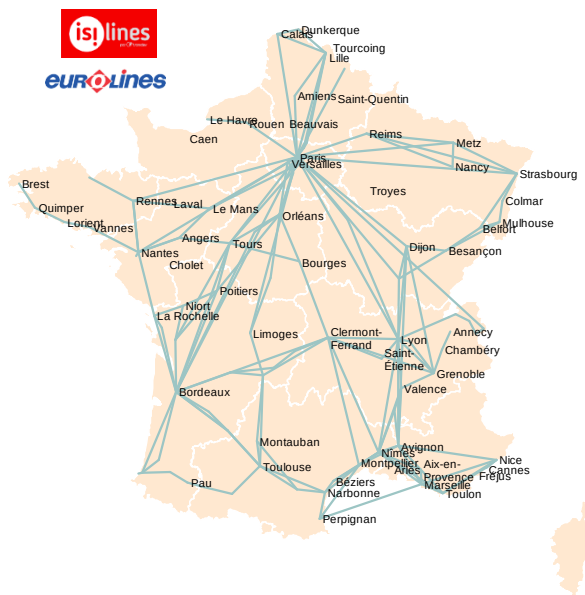
Annexe 5 Evolution des villes desservies entre le 3ème et le 4ème trimestre 2016



Annexe 6 Nombre de liaisons infrarégionales commercialisées au 4ème trimestre 2016



Annexe 7 Cartographie des réseaux des opérateurs en France au 4^{ème} trimestre 2016



Annexe 8 Déclarations de liaisons < 100 km par opérateur au 31 décembre 2017

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	4	2	25	8
Flixbus	87	4	3	44	36
Frethelle	14	1	1	10	2
Keolis Sud Lorraine	1				1
Les cars Barbe	3				3
Migratour	39				39
Ouibus	10	10			
Starshipper	21	5	4	4	8
Trans-Alpes	2			2	
Total général	238	42 (18 %)	10 (4 %)	85 (36 %)	101 (42 %)

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 (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'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.

Ville desservie : Une ville est identifiée par son code Insee (à l'exception de La Défense qui a été rattachée au code Insee de Paris).

Liaison radiale : Liaison ayant pour origine ou pour destination Paris (points d'arrêt Porte d'Orléans, Porte Maillot-Pershing, Bercy, La Défense 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.

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

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.

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