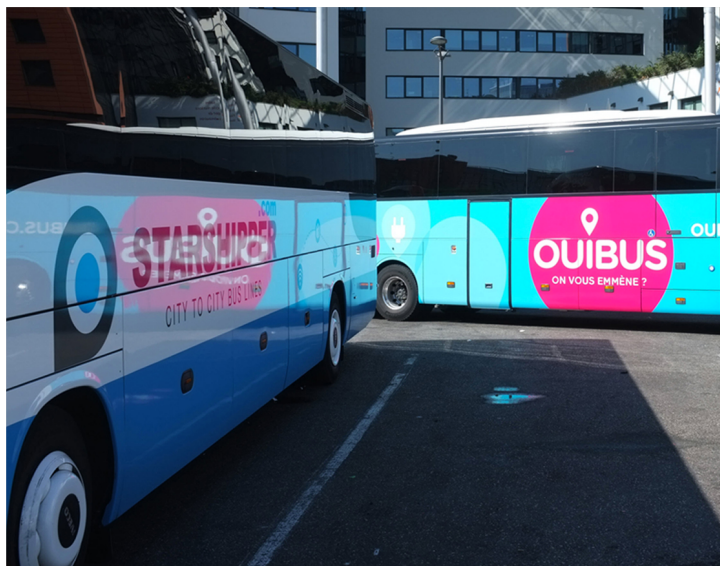




L'Observatoire des transports et de la mobilité

Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar

Bilan du 1er trimestre 2017



SOMMAIRE

SYNTHESE.....	3
1. BILAN DE L'OFFRE AU 1ER TRIMESTRE 2017	4
1.1. Un réseau commercialisé de 204 villes, permettant un accès aisé à 49% de la population .	4
1.2. Une nouvelle hausse de l'offre de liaisons, notamment à destination des Alpes.....	6
1.3. Une contraction des départs quotidiens notamment dans les périodes creuses.....	7
2. ANALYSE DE LA DEMANDE AU 1^{ER} TRIMESTRE 2017	9
2.1. Près d'1,4 million de passagers transportés au 1 ^{er} trimestre	9
2.2. La baisse saisonnière de fréquentation est visible sur la plupart des liaisons.....	9
2.3. La répartition de la demande évolue au profit des trajets transversaux.....	11
2.4. Une remontée du taux d'occupation en lien avec la stratégie d'optimisation de l'offre	12
2.5. Focus sur les liaisons inférieures à 100 kilomètres.....	13
2.6. La recette kilométrique et le chiffre d'affaires baissent, avec la moindre activité saisonnière	14
2.7. Environ 2 050 ETP employés au 31 mars 2017	15
ANNEXES.....	16
A propos de cette note de conjoncture.....	20
Méthodologie.....	20
Définitions.....	21

SYNTHESE

Les résultats du premier trimestre 2017 confirment la sensibilité saisonnière de l'activité de transport interurbain librement organisé, à l'image des autres modes de transport longue-distance. Avec 1,35 million de passagers transportés, la fréquentation baisse de 13 % par rapport au dernier trimestre 2016, mais reste toutefois en hausse de 25 % comparé au premier trimestre 2016.

Les opérateurs ont effectué des modifications significatives de leur offre commerciale au cours du trimestre, en jouant à la fois sur le maillage et la fréquence des dessertes. Ainsi, l'offre continue à croître en diversité, avec 204 villes desservies au cours du premier trimestre, soit 24 villes de plus qu'au trimestre précédent (+13 %), principalement des destinations de montagne, ouvertes en début de trimestre, et des destinations littorales, lancées en fin de trimestre pour préparer la saison estivale. En corollaire, le nombre de liaisons commercialisées passe de 985 à 1 073, soit une hausse de 9 %.

En revanche, l'offre se réduit en termes de capacités, avec un nombre moyen de départ quotidiens en baisse de 23 % (560 contre 724 au trimestre précédent). Pour une grande majorité des liaisons commercialisées, y compris les plus fréquentées comme Paris-Lille ou Paris-Lyon, les opérateurs ont procédé à une modulation des fréquences offertes, et donc du nombre de sièges offerts, entre les jours de semaine et le week-end, en adaptation aux variations observées de la demande. Cette modulation s'entrevoyait également en termes tarifaires, avec des prix d'appels plus attractifs en semaine que le week-end.

En termes d'offre, Flixbus reste l'opérateur qui propose le réseau le plus diversifié, en couvrant plus des 2/3 des villes et des liaisons commercialisées au total, ainsi qu'en assurant la desserte de 56 villes en exclusivité¹. En revanche, c'est désormais Ouibus qui propose, en moyenne, le plus de départs quotidiens² (44 % du total des départs quotidiens), à la faveur d'une moins forte rationalisation que ses concurrents et en particulier comparé à Flixbus³. L'arrêt effectif de l'exploitation des lignes appartenant précédemment à Megabus est l'une des principales raisons de la baisse de capacités observée chez Flixbus. La cessation d'activité de Megabus en tant qu'exploitant pèse également sur le volet social du secteur, qui compte désormais 2054 emplois (en ETP) soit 28 de moins qu'au trimestre précédent.

Le taux d'occupation moyen s'est légèrement amélioré et ressort à 44 % en moyenne (ou 39,1 % avec la méthodologie précédente⁴), car le niveau de baisse du nombre de passagers-kilomètres et du nombre de sièges-kilomètres a été similaire (respectivement -15 % et -18 %).

Au premier trimestre 2017, le chiffre d'affaires s'élève à 18,7 millions d'euros hors taxes, soit une recette moyenne de 13,8 euros hors taxes par passager pour un trajet moyen de 322 km. Cela revient à une recette kilométrique moyenne par passager de 4,3 euros HT pour 100 km, en baisse de 8,5 % par rapport au trimestre précédent mais en hausse de 30 % comparé au premier trimestre 2016. Les opérateurs ont donc fait une pause dans la remontée des tarifs qui avait été enclenchée depuis le deuxième trimestre 2016.

La réactivité des opérateurs sur les prix pratiqués est un élément significatif de leur faculté d'adaptation aux évolutions de la demande et de ses déterminants mais également du paysage concurrentiel, à la fois la concurrence directe des autres opérateurs SLO, mais aussi la concurrence intermodale. Ainsi il peut être remarqué que les recettes kilométriques moyennes par passager sont plus élevées (environ 4,8 euros HT / 100 km) sur les liaisons proposées en exclusivité par un opérateur et qu'à l'inverse, elles sont moins élevées (environ 3,8 euros HT / 100 km) sur des trajets de plus de 500 km.

¹ Au total 109 villes sur 204 sont desservies par un seul opérateur au T1 2017.

² 242 départs quotidiens en moyenne au T1 2017, contre 260 au T4 2016, soit -7 %.

³ 185 départs quotidiens en moyenne au T1 2017, contre 315 au T4 2016, soit -41 %.

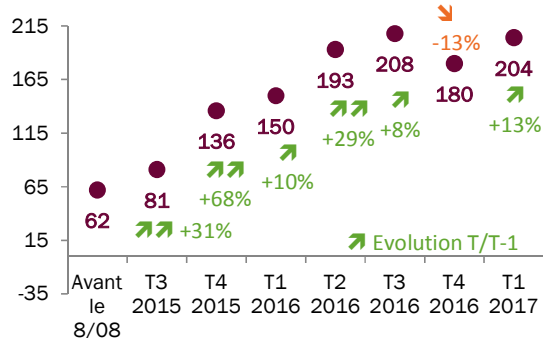
⁴ Avec la mise à jour de la collecte de données en mars 2017, la méthode de calcul du taux d'occupation prend désormais en compte tous les passagers présents dans les autocars sur les lignes internationales, contrairement aux résultats 2015 et 2016 qui ne permettaient de comptabiliser que les passagers présents pour des trajets en France, entraînant une sous-estimation du taux d'occupation réel des autocars sur les lignes internationales qui font du cabotage.

1. BILAN DE L'OFFRE AU 1ER TRIMESTRE 2017

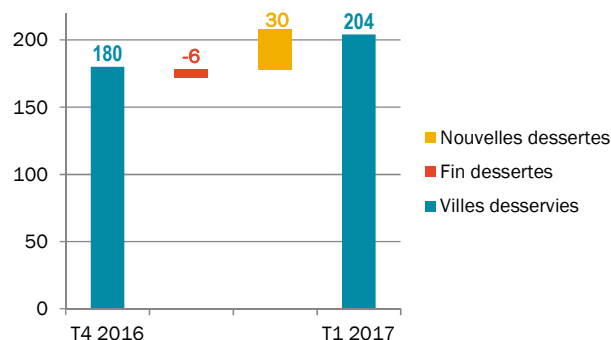
1.1. Un réseau commercialisé de 204 villes, permettant un accès aisé à 49% de la population

Au 31 mars 2017, 204 villes françaises sont reliées par les opérateurs de services librement organisés dans 79 départements (voir carte en Annexe 1), soit un solde de 24 villes supplémentaires en comparaison du trimestre précédent. Les départements de l'Ain, de l'Ariège, et de Seine-et-Marne comptent désormais un ou plusieurs points d'arrêt desservis par les SLO. Au début du trimestre, les opérateurs ont desservi de nouvelles destinations de montagnes avant de desservir, en fin de trimestre, de nouvelles communes littorales pour préparer la saison estivale.

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

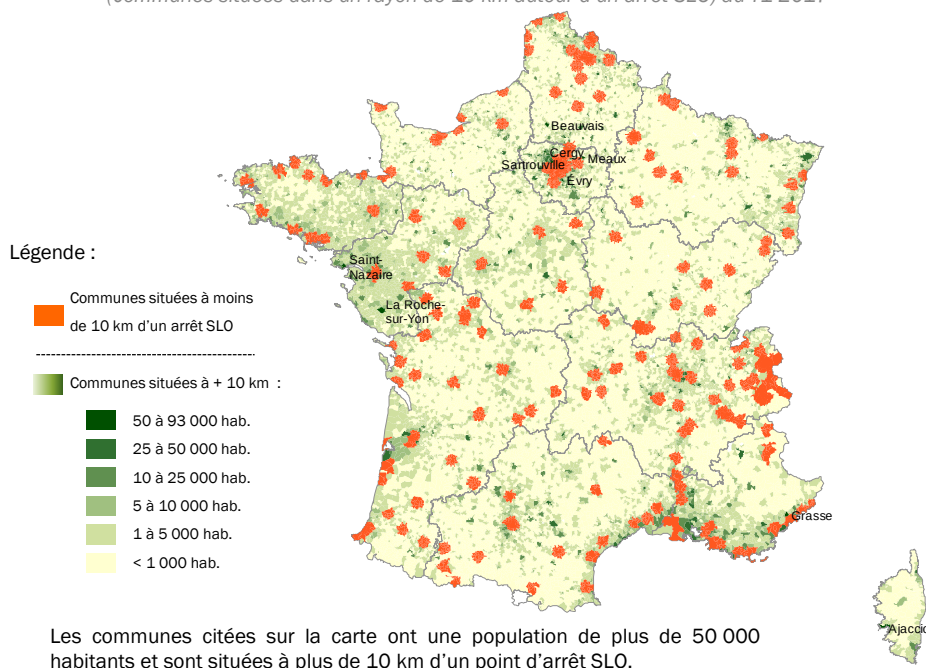


Graphique 2 Evolution des villes desservies entre le T4 2016 et le T1 2017



Au 1^{er} trimestre 2017, l'offre commercialisée par les opérateurs permet à 49 % de la population de France métropolitaine de résider dans une commune située dans un rayon de 10 km autour d'un point d'arrêt desservi par un service librement organisé (73 % en Ile-de-France et 42 % en province). Seules neuf communes de plus de 50 000 habitants ne se situent pas à moins de 10 km d'un point d'arrêt desservi par les services librement organisés, dont cinq sont situées en Ile-de-France.

Figure 1 Cartographie des zones desservies (communes situées dans un rayon de 10 km autour d'un arrêt SLO) au T1 2017



Avec 141 villes desservies, l'offre de Flixbus couvre toujours le plus de grand nombre de villes françaises au 1er trimestre 2017 (Annexe 1), soit 69 % de l'offre totale.

Flixbus est également l'opérateur qui dessert le plus de villes en exclusivité. Sur les 109 villes desservies par un unique opérateur au 1er trimestre 2017, 51 % d'entre elles le sont par Flixbus, 30 % par Ouibus et 17 % par Eurolines/Isilines.

La Figure 2 illustre la répartition des dessertes exclusives par opérateur. Hors Ile-de-France, les dessertes exclusives d'Eurolines et Ouibus concernent principalement des communes de montagne et des communes littorales tandis que Flixbus s'est positionné de manière originale sur un nombre conséquent de communes situées essentiellement sur la moitié Est de la France ainsi qu'en Poitou-Charentes.

Figure 2 Carte des dessertes exclusives de villes par opérateur (hors opérateurs régionaux) au T1 2017

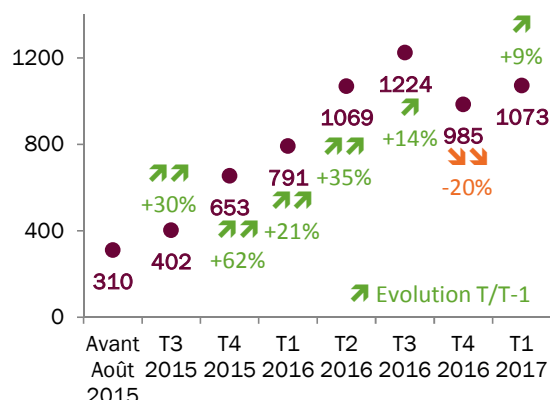


1.2. Une nouvelle hausse de l'offre de liaisons, notamment à destination des Alpes

Après un recul en fin d'année 2016 comparé au trimestre estival, le nombre total de liaisons commercialisées est reparti à la hausse au 1^{er} trimestre 2017 (+9 %) ; 1 072 liaisons distinctes entre deux villes françaises ont ainsi été commercialisées ce trimestre (Graphique 3). Cette hausse (+161 liaisons) est à mettre en lien avec la hausse du nombre de villes desservies, notamment dans les Alpes. Ainsi, 48 % des nouvelles liaisons ont pour origine/destination la région Auvergne-Rhône-Alpes (Annexe 3).

Par ailleurs, les opérateurs ont stoppé au cours du 1^{er} trimestre la commercialisation de 73 liaisons en raison de la faible demande (moins de 4 000 passagers au T4).

Graphique 3 Evolution du nombre total de liaisons commercialisées

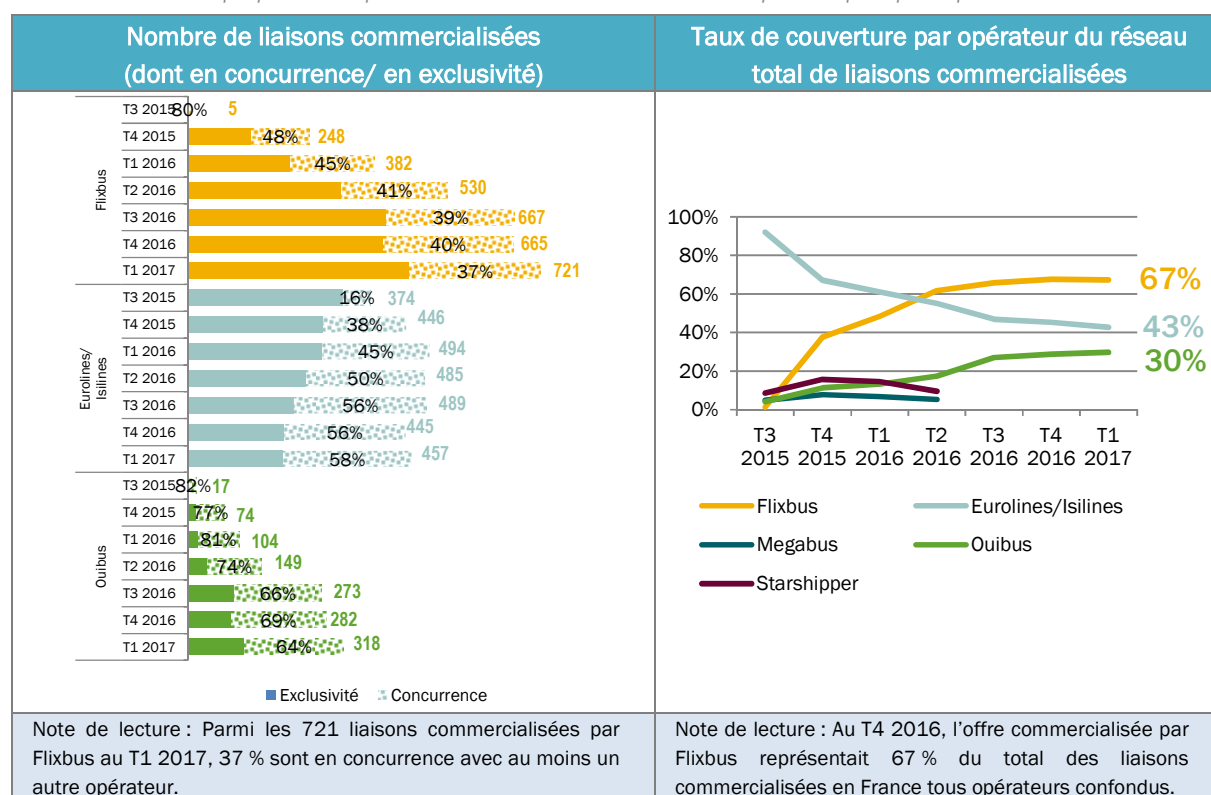


Les trois principaux opérateurs ont tous développé leur offre de liaisons par rapport au trimestre précédent ; Ouibus en tête (+13 %), suivi de Flixbus (+8 %) et d'Eurolines/Isilines (+3 %).

Avec 721 liaisons commercialisées, Flixbus est toujours l'opérateur qui commercialise le plus grand nombre de liaisons (une couverture de 67 % du total de l'offre), suivi par Eurolines/Isilines (457 liaisons, 43 % de couverture) et Ouibus (318 liaisons, 30 % de couverture) (Graphique 4).

L'étendue et le positionnement géographique (cf. section précédente) de l'offre de Flixbus lui permettent d'être également l'opérateur proposant le plus de liaisons en exclusivité (Flixbus est l'opérateur exclusif sur 63 % de son offre de liaisons tandis qu'Eurolines et Ouibus sont seuls sur respectivement 42 % et 36 % des liaisons qu'ils commercialisent).

Graphique 4 Description de l'offre de liaisons commercialisées par les 3 principaux opérateurs



1.3. Une contraction des départs quotidiens notamment dans les périodes creuses

Au 1^{er} trimestre 2017, 560 trajets quotidiens (dans les deux sens de circulation) ont été enregistrés (Graphique 5) en moyenne (23 % de moins qu'au trimestre précédent), soit environ 1,7 départ par ligne et par jour (2,4 au trimestre précédent). La baisse constatée des fréquences moyennes entraîne une réduction d'environ 26 % des kilomètres totaux parcourus par les autocars (21,4 millions de kilomètres), sachant par ailleurs que la longueur moyenne par ligne s'établit à 425 km (Annexe 4).

De l'analyse par liaison (Tableau 1), il ressort que les opérateurs proposent en moyenne 3,2 départs quotidiens (1,6 aller-retour) par liaison contre 3,9 au trimestre précédent. L'offre reste plus importante sur les liaisons radiales (6,4 départs quotidiens en moyenne) que sur les liaisons transversales (2,7) mais la rationalisation est constatée aussi bien sur les radiales (-24 %) que sur les transversales (-18 %).

L'offre s'est donc nettement réduite en termes de capacité totale par rapport au trimestre précédent, les opérateurs veillant à préserver, en l'optimisant, une capacité suffisante et adaptée à la demande.

Tableau 1 Evolution du nombre moyen de trajets quotidiens selon la nature de la liaison entre le T4 2016 et le T1 2017

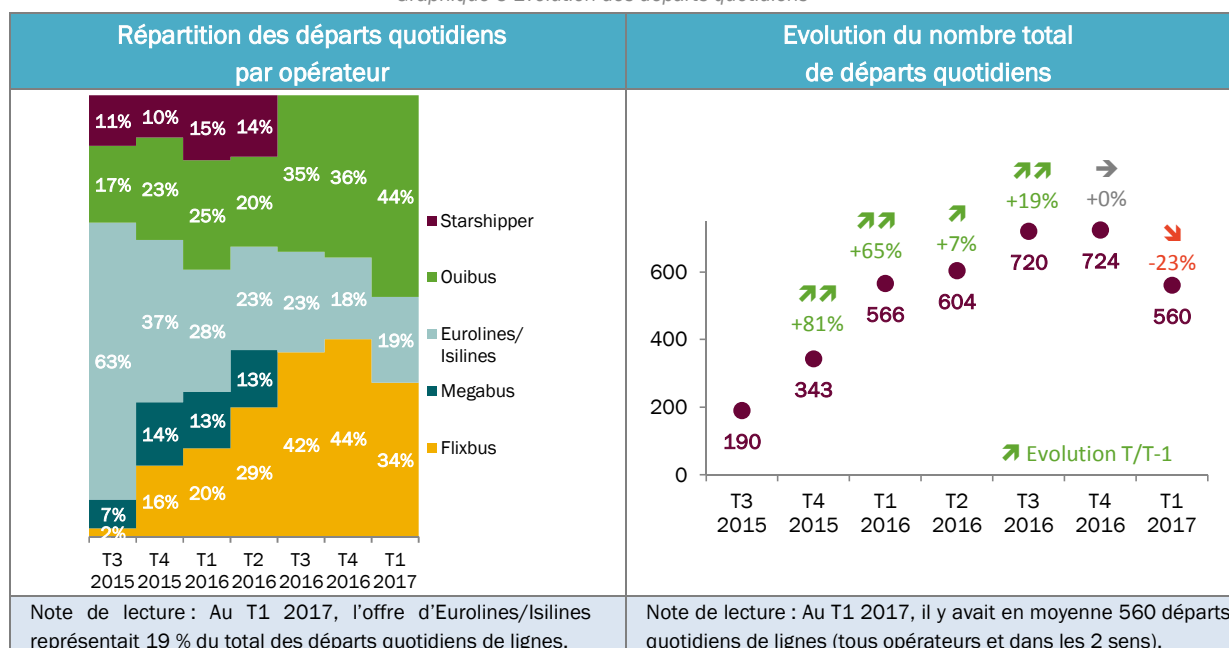
En nombre moyen de trajets quotidiens	T4	T1	T/T-1
Liaisons radiales	8,4	6,4	-24%
Liaisons transversales	3,3	2,7	-18%
Dont Infrarégionales	3,9	3,1	-21%
Dont Inter-régionales	3,1	2,6	-16%
Total	3,9	3,2	-18%

Note de lecture : 6,4 trajets quotidiens ont été effectués en moyenne sur les liaisons radiales au T1 2017, contre 8,4 sur ces mêmes liaisons au trimestre précédent.

En effet, pour une grande majorité des liaisons commercialisées, y compris les plus fréquentées comme Lille-Paris ou Lyon-Paris⁵, les opérateurs ont procédé à une modulation des fréquences offertes entre les jours de semaine (période « creuse », du mardi au jeudi) et le week-end (du vendredi au lundi inclus) pour mieux s'adapter à la demande.

En outre, la cessation complète, par Flixbus, de l'exploitation du réseau de Megabus au 31 décembre 2016 vient accentuer le mouvement de rationalisation. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle Ouibus devient l'opérateur qui assure désormais le plus de départs quotidiens (44 %, contre 34 % pour Flixbus, précédemment en tête sur cet indicateur).

Graphique 5 Evolution des départs quotidiens

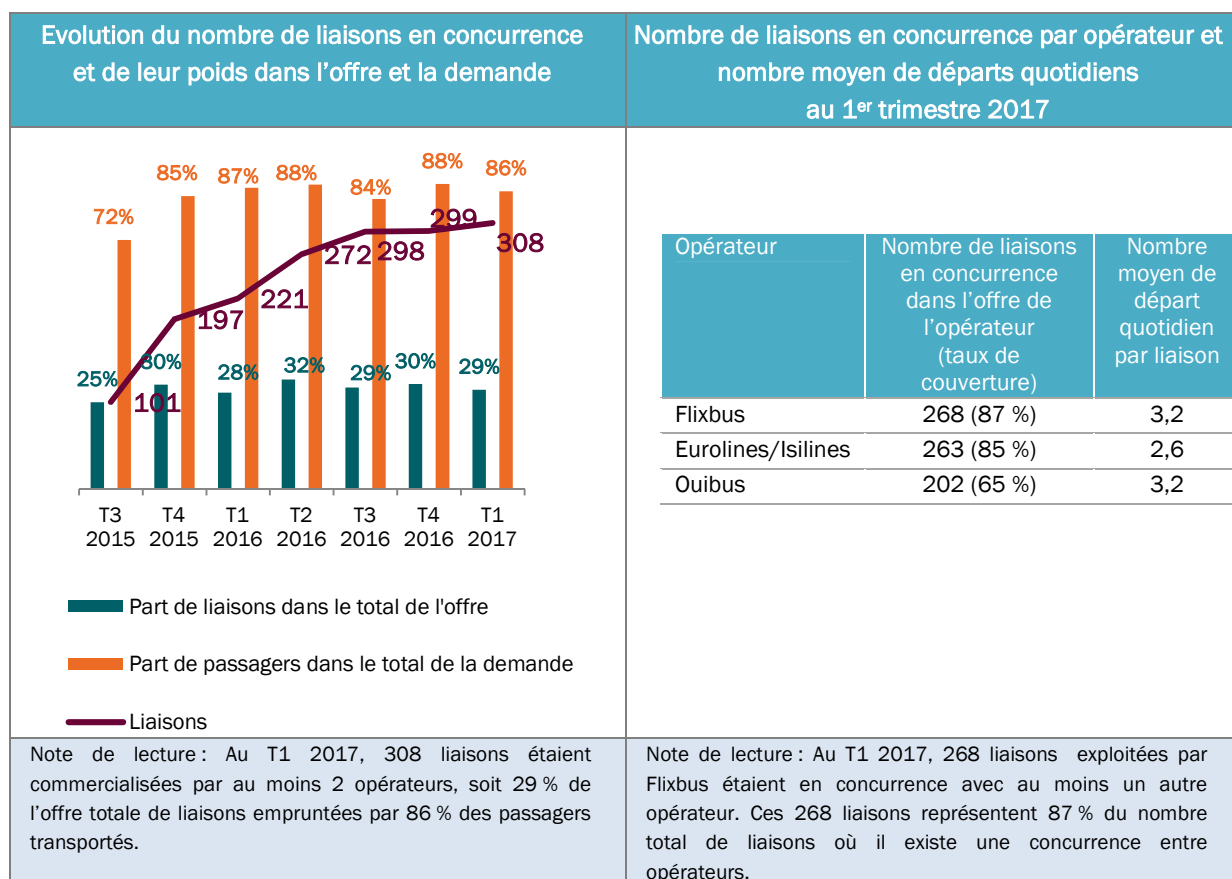


⁵ 55 départs quotidiens sur Lille-Paris (-16 départs par rapport au T4) et 47 sur Lyon-Paris (-23 départs par rapport au T4) (Tableau 3).

1.4. La concurrence entre opérateurs : 29 % de l'offre de liaisons, 86 % de la fréquentation

Le degré de concurrence dans l'offre se maintient au premier trimestre 2017 aux niveaux connus précédemment. 308 liaisons distinctes sont proposées à la commercialisation par deux opérateurs au moins (29 % de l'offre de liaisons) et 86 % des passagers totaux ont voyagé sur ces liaisons (Graphique 6). 73 % des passagers ont emprunté une des liaisons sur laquelle ils avaient le choix entre les trois opérateurs.

Graphique 6 Description des liaisons commercialisées par au moins 2 opérateurs



2. ANALYSE DE LA DEMANDE AU 1^{ER} TRIMESTRE 2017

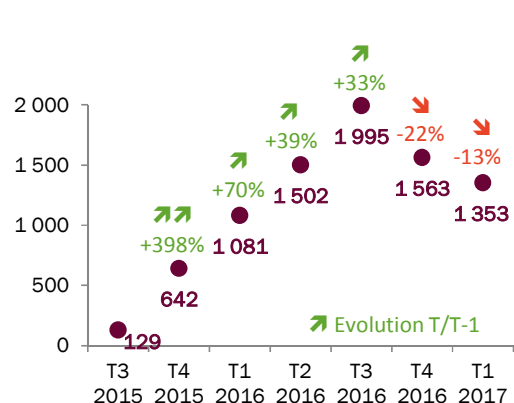
2.1. Près d'1,4 million de passagers transportés au 1^{er} trimestre

Près de 1,4 million de passagers (Graphique 7) ont été transportés au 1^{er} trimestre 2017. La fréquentation s'inscrit en baisse de 13 % par rapport au 4^{ème} trimestre 2016, mais affiche une hausse par rapport au même trimestre de l'année précédente (+25 %). En moyenne, ce sont près de 14 700 passagers qui ont voyagé quotidiennement sur le trimestre.

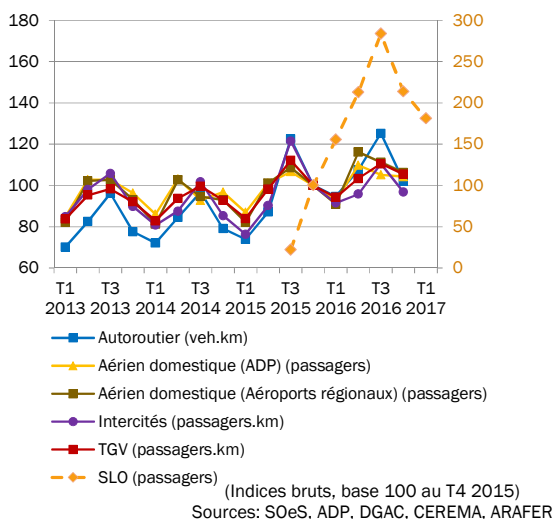
La baisse de fréquentation constatée intègre, comme au quatrième trimestre 2016, un effet saisonnier défavorable, comme pour les autres modes de transport de voyageurs à moyenne et longue distance (Graphique 8) pour lesquels cet effet ressort clairement, avec le premier trimestre comme point bas traditionnel de l'activité annuelle. Le calcul de l'effet ne pourra être réalisé qu'au terme d'un historique suffisant.

En outre, il ne peut être exclu que les évolutions d'offre dans les autres modes de transport aient également influencé le choix des voyageurs.

Graphique 7 Evolution du nombre de passagers transportés



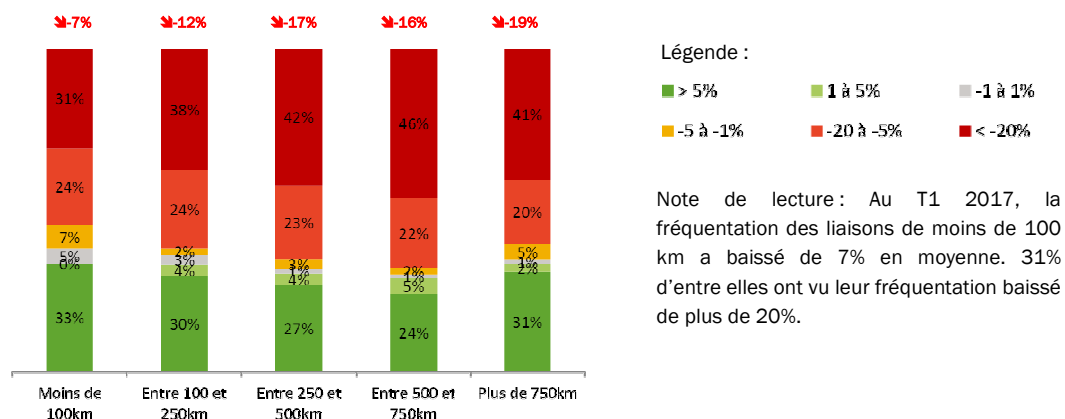
Graphique 8 Evolution du transport trimestriel autoroutier, ferroviaire et aérien en France



2.2. La baisse saisonnière de fréquentation est visible sur la plupart des liaisons

La baisse de fréquentation observée ce trimestre concerne 67 % des liaisons, cette proportion restant relativement similaire sur toutes les catégories de distance (Graphique 9). Cette similarité dans la distribution quelle que soit la distance confirme l'effet de la saisonnalité sur la demande.

Graphique 9 Description de l'évolution de la fréquentation des liaisons commercialisées par tranche de distance, entre le quatrième trimestre 2016 et le premier trimestre 2017 (non corrigée des variations saisonnières)



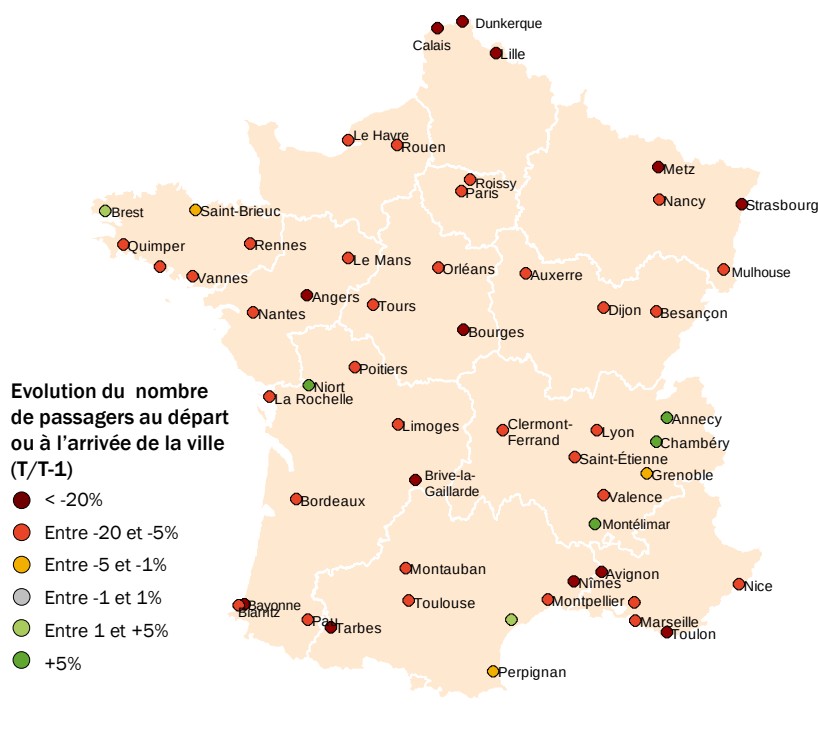
Au 1^{er} trimestre, les 10 villes les plus fréquentées ont toutes vu leur fréquentation baisser (Tableau 2). Les baisses les plus importantes sont recensées à Lille, Nantes et Rennes qui enregistrent un recul de l'ordre de 20 %. Cette baisse de fréquentation s'accompagne d'une baisse quasi-générale du nombre de mouvements quotidiens d'environ 25 %, exception faite de Toulouse. Notons qu'à Paris cela représente 116 départs quotidiens de moins en moyenne qu'au trimestre précédent. En outre, le point d'arrêt de Bercy (parking Arena), utilisé précédemment par Megabus, n'est temporairement plus utilisé par les principaux opérateurs.

Tableau 2 Top 10 des villes les plus fréquentées, en nombre de passagers au 1^{er} trimestre 2017

Villes	Nombre d'opérateurs	Nombre de mouvements quotidiens ⁶ (évol. T/T-1)	Nombre de passagers ⁷ (en milliers) (évol. T/T-1) ⁸
Paris ⁹	3	344 (-116)	754 (-14,9%)
Lyon	3	117 (-42)	250 (-11,5%)
Toulouse	3	66 (+2)	120 (-14,6%)
Lille	3	58 (-18)	107 (-21,8%)
Bordeaux	3	73 (-23)	106 (-15,1%)
Marseille	3	53 (-26)	89 (-11,5%)
Clermont-Ferrand	3	43 (-15)	82 (-8,4%)
Rennes	3	39 (-20)	79 (-18,4%)
Nantes	3	49 (-17)	79 (-19,2%)
Rouen	3	33 (-7)	73 (-7,1%)

Parmi les 55 villes desservies par l'ensemble des opérateurs au 1^{er} trimestre 2017, seules 6 (Annecy, Béziers, Brest, Chambéry, Montélimar et Niort) ont vu leur fréquentation augmenter ce trimestre (Figure 3), notamment parce que l'offre commercialisée dans ces villes s'étoffe.

Figure 3 Evolution de la fréquentation dans les villes desservies par les 3 opérateurs (T1 2017/T4 2016)



⁶ Nombre de départs + arrivées.

⁷ Passagers au départ et à l'arrivée.

⁸ Données non corrigées des variations saisonnières.

⁹ Arrêts pris en compte : Porte Maillot, Bercy, Gallieni, Porte d'Orléans, La Défense.

La fréquentation réalisée sur les 10 liaisons les plus fréquentées (Tableau 3) est d'environ 463 000 passagers, en recul de 15 % en moyenne par rapport au trimestre précédent. La fréquentation de ces 10 liaisons concentre 34 % de la fréquentation totale.

La liaison Grenoble-Lyon, deuxième liaison transversale du classement, empruntée par plus de 31 000 passagers, a connu la baisse la plus modérée du Top 10 (-2 %).

Il peut également être remarqué que la recette kilométrique moyenne varie notamment selon la longueur de la liaison, de 3,4 € HT aux 100 km pour Paris-Toulouse (686 km) jusqu'à 5,9 € HT aux 100 km pour Grenoble-Lyon (109 km).

Tableau 3 Top 10 des liaisons les plus fréquentées au 1^{er} trimestre 2017

Liaisons ¹⁰ (évolution classement T/T-1)	Distance moyenne	Nombre d'opérateurs	Nombre moyen de trajets quotidiens ¹⁰ (Evol. T/T-1)	Nombre de passagers ¹⁰ (Evol. T/T-1)	Recette kilométrique moyenne par passager (en € HT pour 100 km)
Lille_Paris (-) *	231 km	3	55 (-16)	87 900 (-21 %)	4,2
Lyon_Paris (-) *	503 km	3	47 (-23)	68 300 (-14 %)	3,8
Paris_Rouen (-) *	128 km	3	31 (-7)	65 750 (-7 %)	5,7
Grenoble_Lyon (+1)	109 km	3	20 (-10)	41 050 (-10 %)	5,9
Paris_Rennes (+1) *	378 km	3	20 (-12)	37 000 (-18 %)	4,3
Paris_Toulouse (+1) *	686 km	3	19 (-4)	36 000 (-14 %)	3,4
Paris_Strasbourg (-3) *	525 km	3	26 (-21)	35 000 (-28 %)	3,5
Paris_Tours (+2) *	261 km	3	30 (-13)	31 400 (-14 %)	4,5
Clermont-Lyon (+1)	170 km	3	21 (-7)	31 200 (-2 %)	5,3
Le Havre_Paris (-1) *	205 km	3	14 (-12)	29 150 (-15 %)	5,5

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

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

Dans la poursuite de la tendance observée depuis plusieurs trimestres, la part de la fréquentation réalisée sur les liaisons transversales poursuit sa hausse et représente désormais environ 45 % de la fréquentation totale (Graphique 10 Répartition des passagers selon la nature de la liaison). Au 1^{er} trimestre, la baisse de fréquentation a été légèrement moindre sur les liaisons transversales (-11 %) que sur les liaisons radiales (-15 %), notamment parce que la fréquentation des liaisons infrarégionales résiste mieux à la baisse (-3 %). Ces liaisons infrarégionales transportent désormais 18 % des passagers dont près de la moitié en région Auvergne-Rhône-Alpes.

Graphique 10 Répartition des passagers selon la nature de la liaison

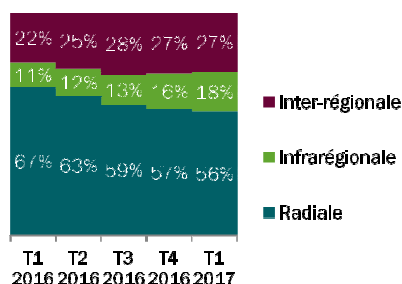


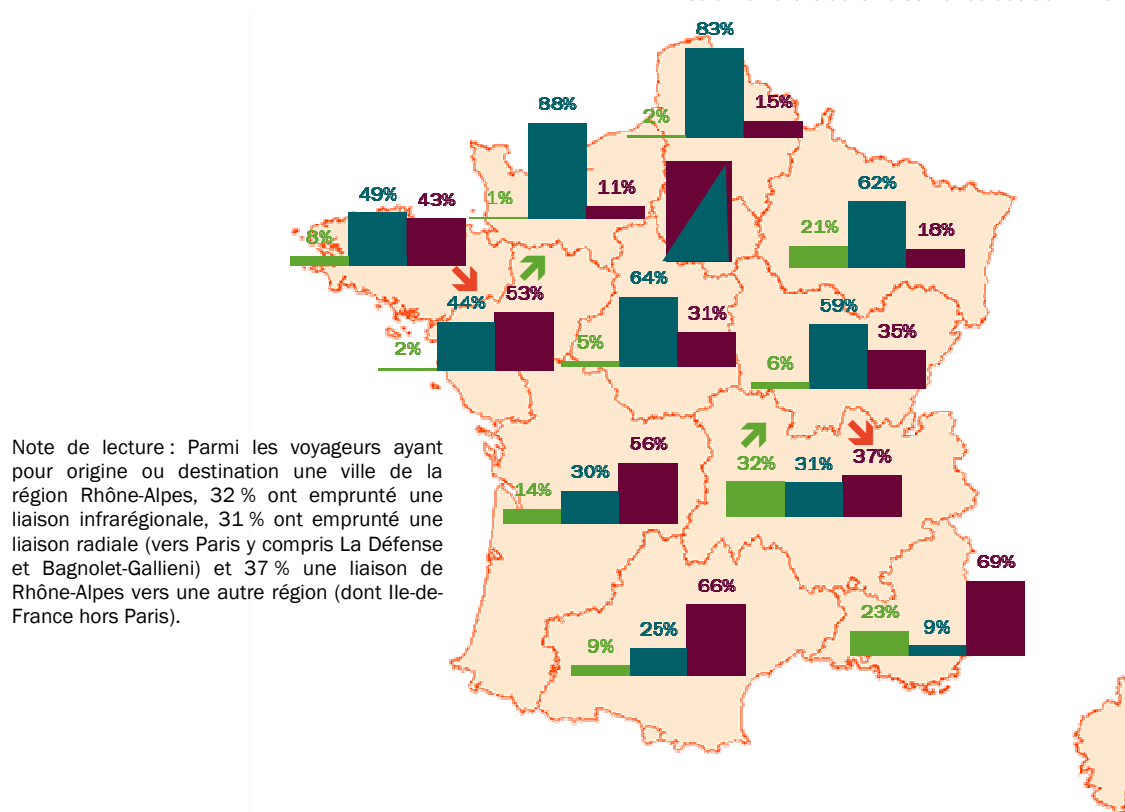
Tableau 4 Evolution de la fréquentation selon le type de liaison

En milliers de passagers	T4	T1	T/T-1
Liaisons radiales	886	753	-15%
Liaisons transversales	678	600	-11%
<i>Dont Infrarégionales</i>	249	240	-3%
<i>Dont Inter-régionales</i>	429	360	-16%
Total	1 563	1 353	-13%

Comme observé au trimestre précédent, la part de passagers de chaque région effectuant des liaisons radiales diminue avec la distance jusqu'à Paris (Figure 4). La majorité de la fréquentation est désormais effectuée sur les liaisons transversales pour toutes les régions non limitrophes de l'Île-de-France.

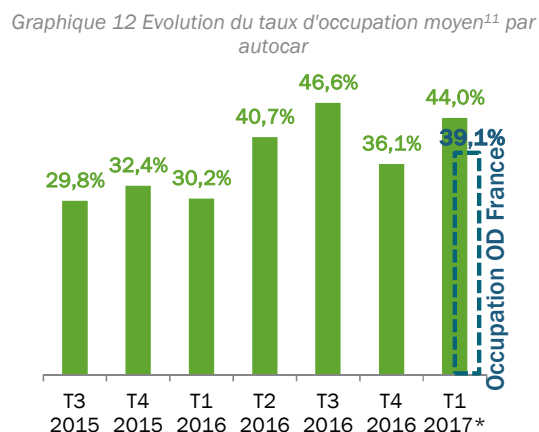
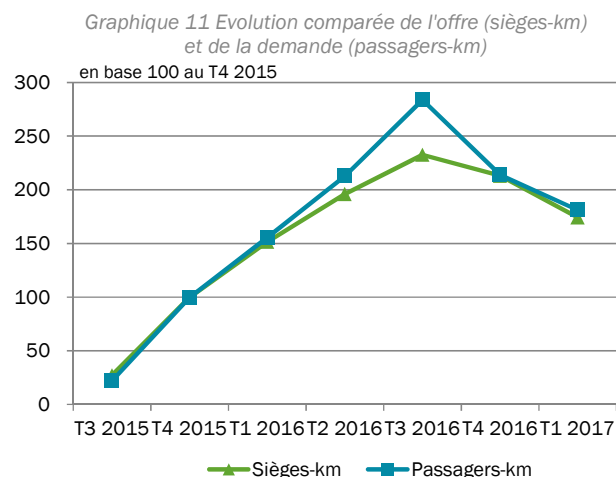
¹⁰ De A vers B et de B vers A.

Figure 4 Répartition des passagers par région d'origine ou de destination selon la nature de la liaison effectuée au T1 2017



2.4. Une remontée du taux d'occupation en lien avec la stratégie d'optimisation de l'offre

Les rationalisations de fréquences opérées par les opérateurs au 1^{er} trimestre 2017 ont entraîné une baisse de l'offre commercialisée (en sièges-kilomètres). Ainsi, malgré une baisse de la fréquentation (mesurée en passagers-kilomètres), le taux d'occupation remonte à 44 % (39,1 % selon la méthodologie précédente¹¹). Le trafic total s'établit à 436,3 millions de passagers-kilomètres transportés (+ 16 % comparé au T1 2016, -15 % comparé au T4 2016).



¹¹ Avec la mise à jour de la collecte de données en mars 2017, la méthode de calcul du taux d'occupation prend désormais en compte tous les passagers présents dans les autocars, y compris ceux qui réalisent des trajets internationaux, contrairement aux résultats 2015 et 2016 qui ne permettaient de comptabiliser que les passagers présents pour des trajets en France.

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 mars 2017, 292 déclarations de projets de liaisons de moins de 100 kilomètres ont été déposées auprès de l'Arafer (Annexe 7).

Parmi ces 292 déclarations, 186 n'ont fait l'objet d'aucune saisine après l'expiration du délai de 2 mois ; 8 déclarations font actuellement l'objet d'une saisine en cours d'instruction et 98 avis ont été rendus par l'Arafer répartis comme suit :

- 73 avis défavorables à l'AOT (service « commercialisable ») ;
- 20 avis favorables à l'AOT (interdiction du service) ;
- 5 avis favorables à l'AOT avec réserve (limitation du service).

Au 31 mars 2017 264¹² projets inférieurs à 100 kilomètres étaient donc « commercialisables », représentant 205 liaisons distinctes¹³ entre deux villes. A cette date, 63 liaisons étaient effectivement commercialisées par les opérateurs (

Figure 5), dont 61 dans le cadre de ligne longue-distance et deux liaisons de type « navette gare/aéroport » entre les aéroports de Beauvais-Tillé et Paris-Charles-de-Gaulle (opérée par Fréthelle) et entre les gares de Nancy et Lorraine TGV (opérée par Keolis Sud-Lorraine).

Figure 5 Carte des liaisons < 100 km commercialisées au T1 2017



Environ 7 360 passagers ont été transportés (Tableau 5) sur les liaisons inférieures à 100 kilomètres commercialisées au 1^{er} trimestre dans le cadre de lignes longue-distance (hors liaisons navettes), ce

¹² 264 = 186 sans saisine + 73 avis défavorables + 5 favorables avec réserve.

¹³ Une même liaison peut faire l'objet d'une ou plusieurs déclarations par un ou plusieurs opérateurs.

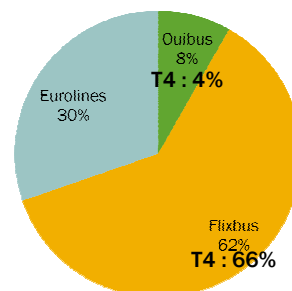
qui représente environ 2 % des passagers transportés sur les lignes intégrant ces liaisons. C'est toujours Flixbus qui offre la majorité de ces liaisons avec 62 % des trajets quotidiens (Graphique 13).

Tableau 5 Evolution des liaisons de moins de 100 km commercialisées dans le cadre de lignes longue-distance

	T1 16	T2 16	T3 16	T4 16	T1 17
Liaisons commercialisées	2	9	42	54	63
Passagers transportés	< 600	< 1500	6 660	7 550	7 360
Passagers par trajet	***	***	0,85	0,79	0,91
Lignes contenant des liaisons < 100km	2	21	37	42	57

Note de lecture : Au T1 2017, 7 360 voyageurs ont effectué un trajet de moins de 100 km, sur l'une des 61 liaisons proposées. Cette fréquentation, rapportée à l'offre de trajet réalisée dans le trimestre, équivaut à la présence de 0,91 passager en moyenne par autocar sur ces liaisons.

Graphique 13 Répartition de l'offre sur les liaisons <100km commercialisées dans le cadre de ligne longue-distance au T1 2017



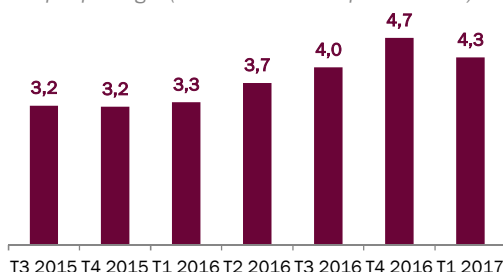
2.6. La recette kilométrique et le chiffre d'affaires baissent, avec la moindre activité saisonnière

En adaptation aux conditions saisonnières, les opérateurs ont marqué une pause dans la tendance à la réévaluation tarifaire. La recette kilométrique moyenne par passager s'établit à 4,3 euros hors taxes pour 100 kilomètres, en baisse de 9 % par rapport au trimestre précédent (Graphique 14). Ce niveau de recette est néanmoins 30 % plus élevé qu'au premier trimestre 2016, trimestre au cours duquel les tarifs étaient encore à un niveau plancher, en phase de lancement commercial du marché.

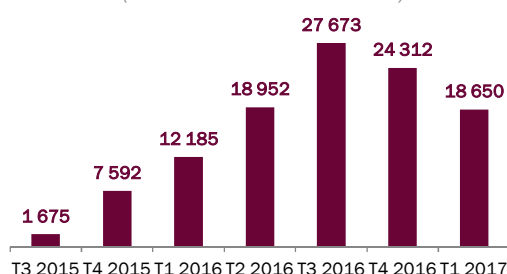
Ainsi, la recette moyenne par passager s'élève à 13,8 euros hors taxe, pour un trajet de 322 kilomètres en moyenne (hors correspondances éventuelles).

Le chiffre d'affaires trimestriel¹⁴ s'établit quant à lui à 18,7 millions d'euros hors taxes (Graphique 15).

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)



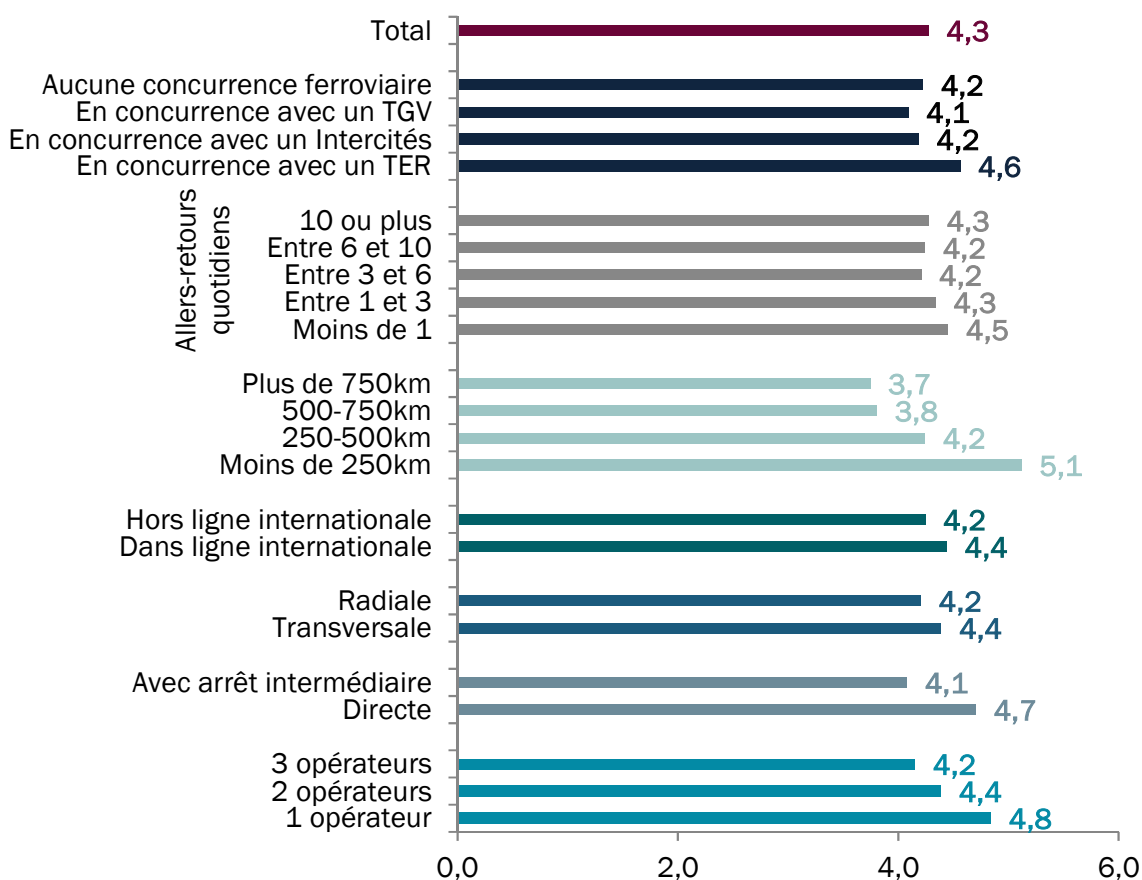
L'analyse de la recette moyenne par passager pour 100 kilomètres (Graphique 16) fait ressortir des politiques tarifaires différenciées selon les caractéristiques de la liaison.

Les recettes kilométriques moyennes par passager sont en effet plus élevées sur les liaisons proposées en exclusivité que sur celles où les trois opérateurs sont en concurrence (4,8 euros contre 4,2 euros HT / 100 km).

Elles sont en revanche moins élevées sur des trajets de plus de 500 km que sur des trajets de moins de 250 km (environ 3,8 euros contre 5,1 euros HT / 100 km), probablement en lien avec le facteur du temps de trajet.

¹⁴ Hors chiffre d'affaires pour le transport international.

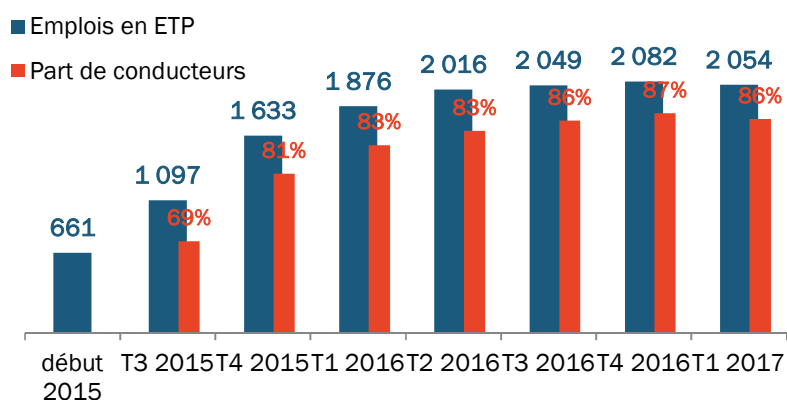
Graphique 16 Recette moyenne par passager selon les caractéristiques de la liaison
(en euro hors taxes pour 100 km)



2.7. Environ 2 050 ETP employés au 31 mars 2017

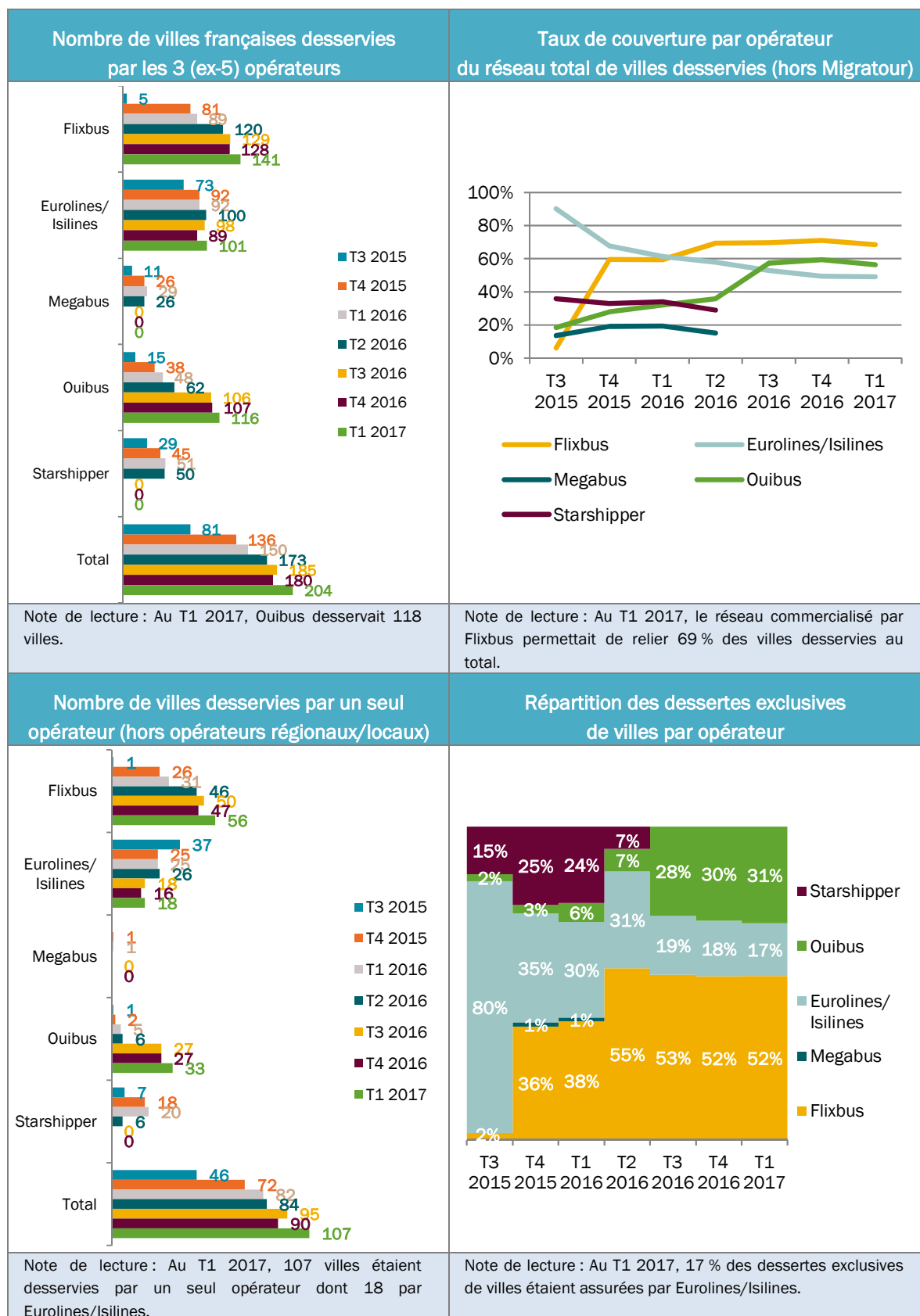
Le secteur emploie 2 054 ETP à la fin du trimestre dont 86% sont dédiés à la conduite. C'est 28 ETP de moins qu'au trimestre précédent, et 221 de plus qu'au premier trimestre 2016. L'effet lié à la cessation de l'activité d'exploitation des lignes de Megabus, intervenu début 2017, n'a donc pu être totalement compensé au cours de ce premier trimestre, de par la moindre activité due à la période.

Graphique 17 Evolution des effectifs (ETP) employés (dont conducteurs directs et indirects)

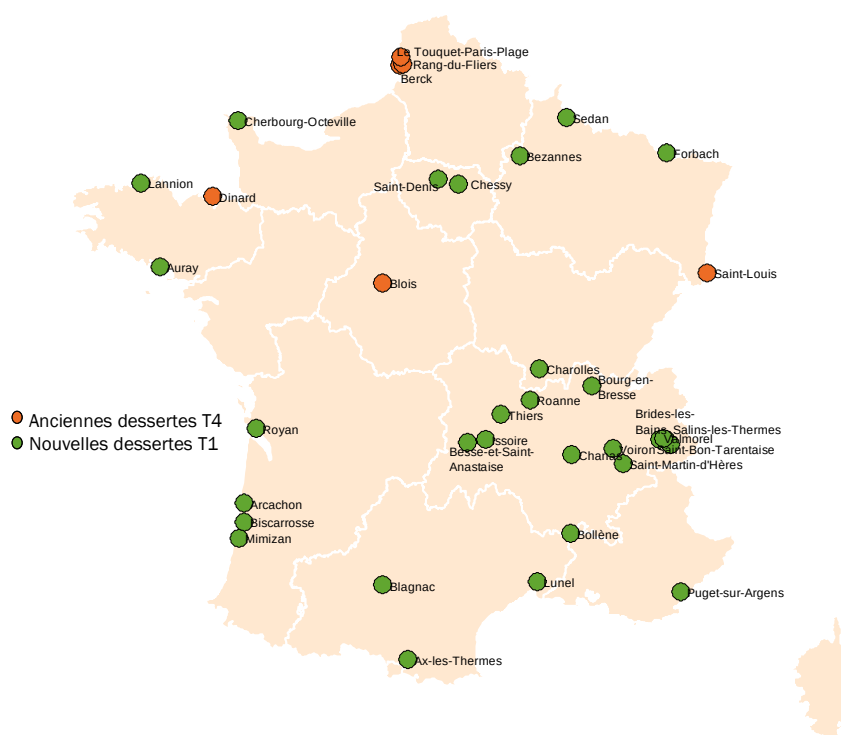


ANNEXES

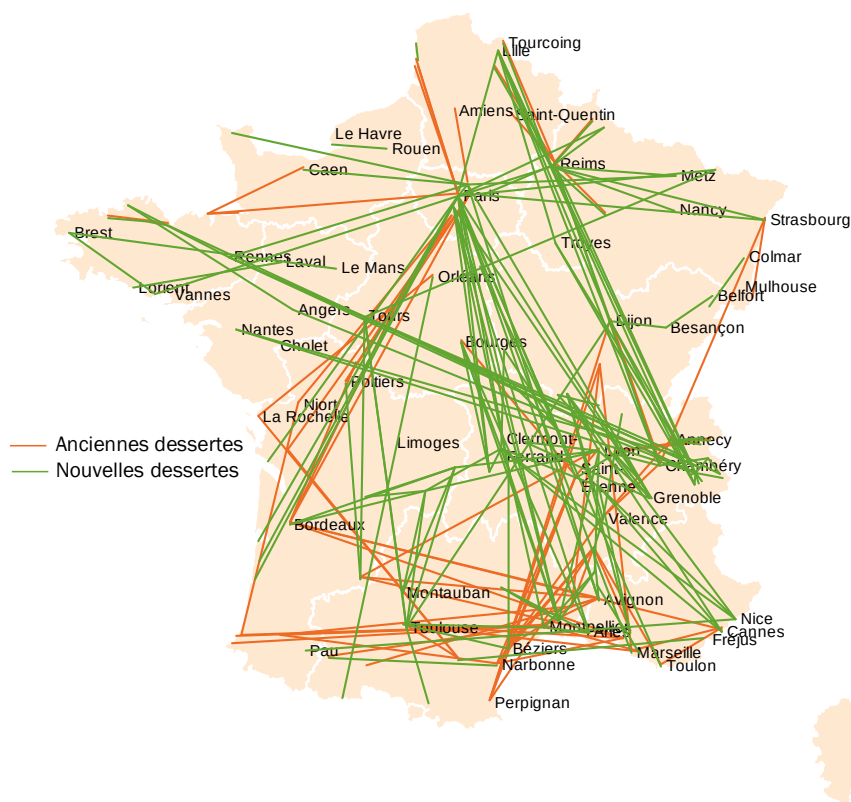
Annexe 1 Description du maillage des villes par les principaux opérateurs



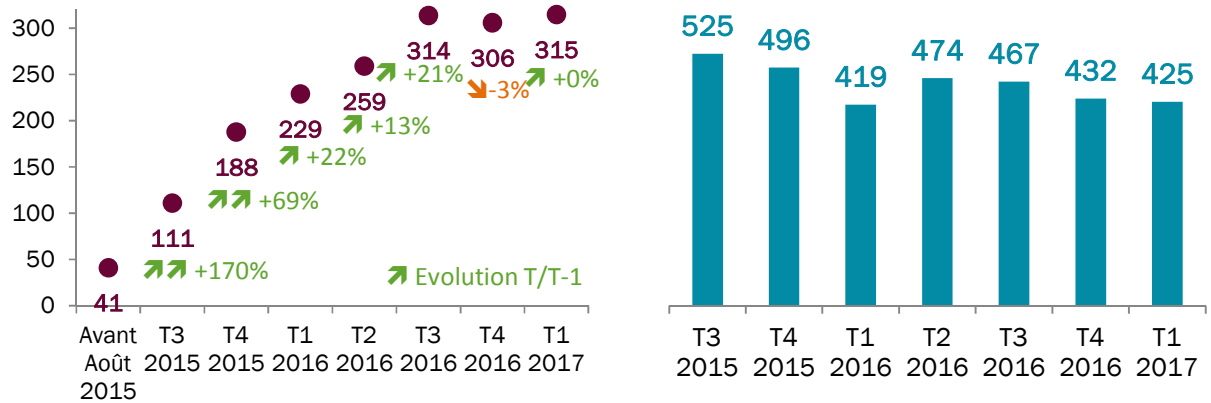
Annexe 2 Evolution des villes desservies entre le 4^{ème} trimestre 2016 et le 1^{er} trimestre 2017



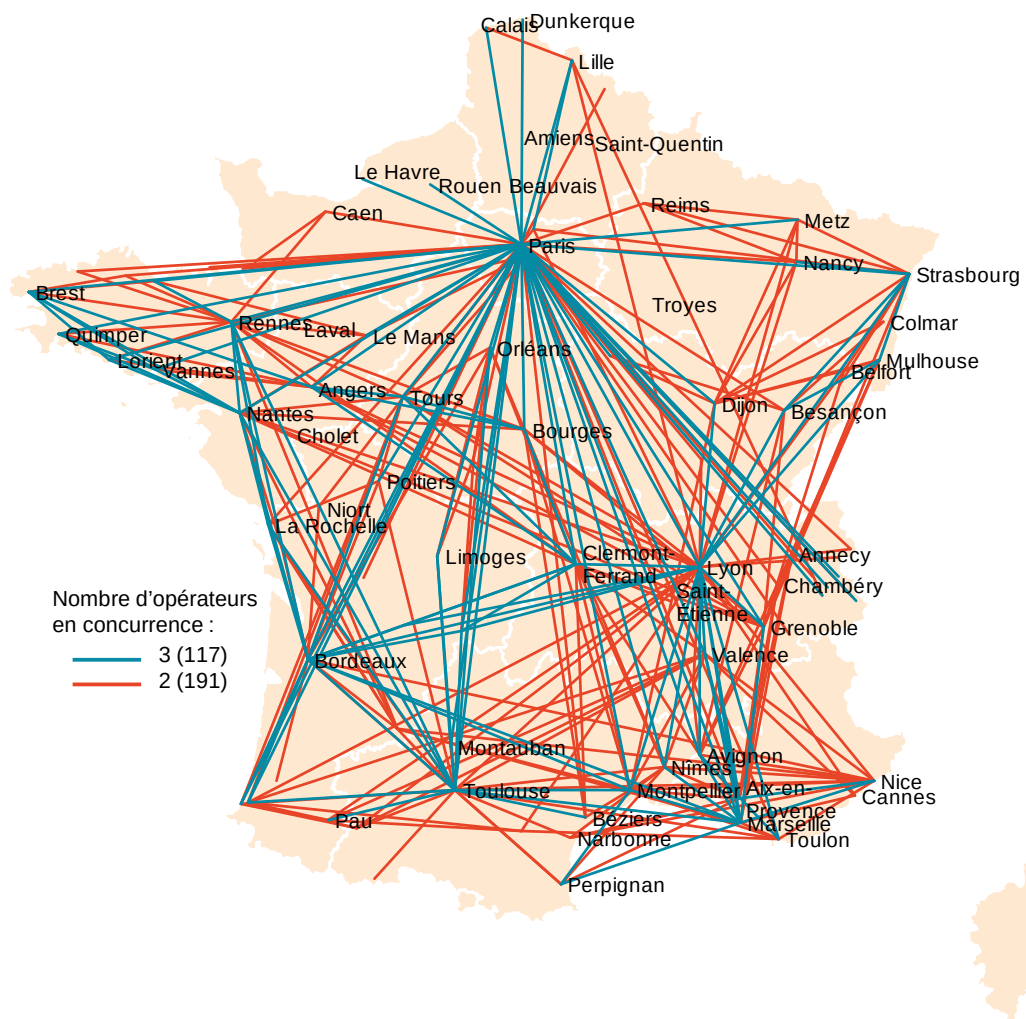
Annexe 3 Evolution des liaisons commercialisées (T/T-1)



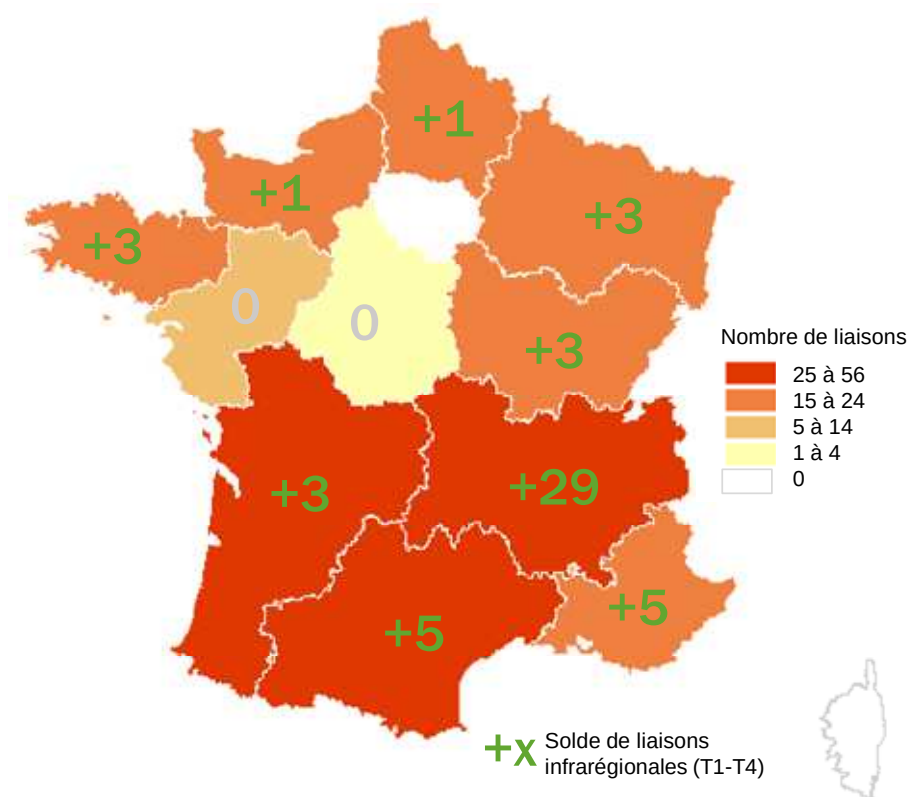
Annexe 4 Evolution du nombre de lignes commercialisées et de leur longueur moyenne (en km)



Annexe 5 Liaisons en concurrence au 1^{er} trimestre 2017



Annexe 6 Nombre de liaisons infrarégionales commercialisées au 1^{er} trimestre 2017



Annexe 7 Déclarations de liaisons < 100 km par opérateur au 31 mars 2017

Opérateur	Nombre total de déclarations	Déclarations < 2 mois sans saisine	Saisines AOT en cours d'instruction	Avis rendus Arafer	Délai de recours expiré
Actibus	1				1
Autocars Faure	34				34
DMA autocars	2				2
Escapad'Kreol	2				2
Eurolines	42			30	12
Flixbus	86			47	39
Frethelle	14			11	3
Keolis Sud Lorraine	1				1
Les cars Barbe	3				3
Migratour	39				39
Ouibus	28		6		22
Perpicat	6				6
Starshipper	32		2	8	22
Trans-Alpes	2			2	
Total général	292	0 (0 %)	8 (2 %)	98 (34 %)	186 (64 %)

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°2017-042, 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 (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 (« cabotage »). Le nom des liaisons internationales a donc été modifié pour correspondre à ce périmètre. Par exemple, la ligne Paris-Amiens-Lille-Bruxelles n'est prise en compte que dans son segment « Paris-Amiens-Lille » : la ligne est donc nommée ici « Paris-Amiens-Lille ».

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

Définitions

Liaison : Combinaison unique ville de départ-ville d'arrivée (A-B ou B-A) pour un trajet direct. L'adresse des points d'arrêt aux villes de départ et d'arrivée peut différer selon les opérateurs.

Ville desservie : Une ville est identifiée par son code Insee (à l'exception 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.

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

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.

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