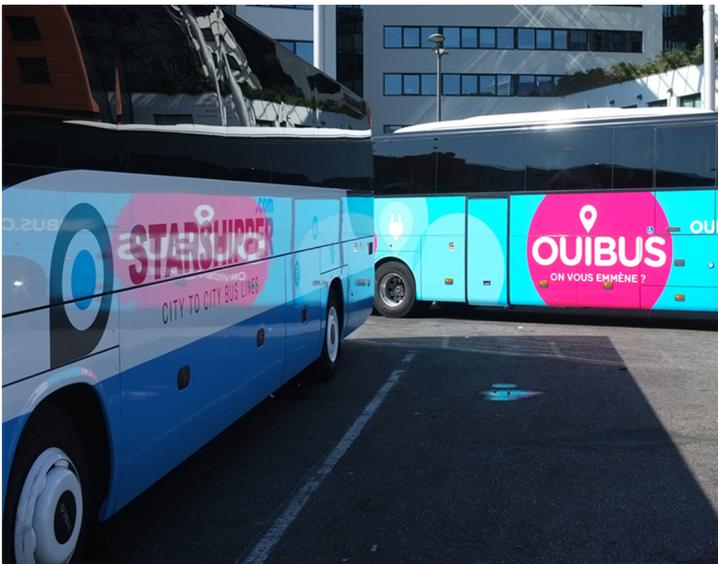


L'Observatoire des transports et de la mobilité

Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar

Bilan du 2e trimestre 2017



SOMMAIRE

SYNTHESE.....	3
1 BILAN DE L'OFFRE AU 2^E TRIMESTRE 2017	4
1.1 26 villes supplémentaires desservies ce trimestre par des opérateurs ajustant leur offre à la saisonnalité de la demande.....	4
1.2 Une expansion modérée du réseau au 2e trimestre 2017	5
1.3 Focus sur les dessertes d'aéroports : 66 villes françaises reliées à un aéroport.....	6
1.4 Des fréquences en hausse dans $\frac{3}{4}$ des villes	8
1.5 28 % des liaisons assurant 81 % de la fréquentation sont commercialisées par plusieurs opérateurs	9
2 ANALYSE DE LA DEMANDE AU 2^E TRIMESTRE 2017	10
2.1 Près d'1,7 million de passagers transportés au 2 ^e trimestre	10
2.2 Deux villes de la Région Auvergne-Rhône-Alpes font leur entrée dans le classement des 10 villes les plus fréquentées	10
2.3 La part des passagers sur des trajets radiaux a perdu 10 points en 1 an.....	12
2.4 Un taux d'occupation en légère hausse ce trimestre.....	13
2.5 Focus sur les liaisons inférieures à 100 kilomètres et en particulier sur la Région Auvergne-Rhône-Alpes.....	14
2.6 La recette kilométrique par passager atteint un niveau record ce trimestre	16
2.7 Plus de 2 150 ETP employés dans le secteur au 30 juin 2017	17
3 ANNEXES	18
4 A PROPOS DE CETTE NOTE DE CONJONCTURE.....	22
5 METHODOLOGIE	22
6 DEFINITIONS.....	23

SYNTHESE

Environ 1,65 million de passagers ont été transportés durant le deuxième trimestre 2017 par les opérateurs de transport routier interurbain librement organisé, soit une croissance de 22 % comparé au trimestre précédent et de 10 % par rapport au deuxième trimestre 2016. Le taux d'occupation¹ moyen des autocars augmente aussi légèrement et atteint 44,7 %.

230 villes françaises sont desservies par un service routier librement organisé, soit 26 de plus qu'au trimestre précédent. La saisonnalité explique la grande majorité des fluctuations : 29 villes ne sont plus desservies ce trimestre, dont 24 destinations de montagne. A l'inverse, 55 destinations ont été ouvertes, dont une dizaine de villes littorales (Guérande, Marennes, Étretat, Berck...), des dessertes touristiques intérieures (Lourdes, châteaux de la Loire, massifs montagneux...), sans oublier la vingtaine de villes de la ligne saisonnière de l'opérateur Migratour, entre Le Puy en Velay et Conques.

Au total, 7 opérateurs sont actifs sur le marché au deuxième trimestre 2017. Outre les 3 opérateurs disposant d'un réseau d'envergure nationale (Eurolines/Isilines, Flixbus, Ouibus), 4 opérateurs commercialisent une offre locale et ciblée : Migratour (une ligne touristique), Fréthelle (une navette entre les aéroports de Paris-Roissy et de Beauvais-Tillé), Keolis Sud Lorraine (une navette entre Nancy et la gare de Lorraine TGV) et Jacqueson (une ligne régulière reliant Rétel-Reims-Paris).

Comme lors des trimestres précédents, Flixbus reste l'opérateur qui propose le réseau le plus diversifié, couvrant près de 59 % des 1 297 liaisons commercialisées au total, et assurant la desserte de 154 villes françaises dont 60 en exclusivité. Ouibus et Eurolines/Isilines proposent respectivement 128 et 82 destinations en France. Alors que les opérateurs avaient presque tous procédé à une réduction des fréquences de leurs lignes au trimestre précédent pour s'adapter à une période de moindre activité, le nombre de départs quotidiens a de nouveau augmenté au cours du deuxième trimestre (+22 %). Sur les 681 départs quotidiens enregistrés en moyenne ce trimestre² (contre 560 au trimestre précédent), c'est désormais Ouibus qui en opère la majorité (55 %), devant Flixbus (30 %) et Eurolines/Isilines (15 %).

Les liaisons transversales transportent désormais 47 % des passagers, contre seulement un tiers début 2016. Cette évolution est soutenue par le dynamisme de la fréquentation des liaisons infrarégionales. Celles-ci affichent en effet une hausse de fréquentation de 43 % par rapport au trimestre précédent, grâce au lancement de nouvelles liaisons, notamment de moins de 100 kilomètres, reliant l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry aux principales villes environnantes (à l'exception de Lyon). Ces liaisons, opérées par Ouibus principalement sous forme de « navettes », disposent d'une fréquence élevée et ont connu un succès immédiat, et tout particulièrement la liaison entre l'aéroport de Lyon et la ville de Grenoble. Celle-ci fait ainsi son entrée directement à la deuxième place des liaisons les plus fréquentées, derrière Paris-Lille (90 000 passagers), et devant Paris-Lyon (76 000 passagers). Cette liaison routière librement organisée, qui existait auparavant dans le cadre d'un service public, constitue une solution de transport collectif à laquelle la demande a adhéré, malgré une tarification kilométrique supérieure à la moyenne (entre 15 et 20 euros pour un trajet de 90 km).

Le chiffre d'affaires des opérateurs sur le deuxième trimestre 2017 atteint près de 26 millions d'euros hors taxes, soit une recette moyenne par trajet en hausse de 1,8 euros (15,5 euros hors taxes par trajet contre 13,8 euros le trimestre précédent), pour une distance moyenne inchangée (322 km en moyenne sur les deux trimestres). En conséquence, la recette kilométrique moyenne par passager passe d'environ 4,3 à 4,8 euros HT pour 100 kilomètres, soit une hausse de près 13 % par rapport au trimestre précédent et de 31 % comparé au deuxième trimestre 2016. La recette kilométrique moyenne est en outre sensiblement plus élevée sur les liaisons proposées en exclusivité par un opérateur (6,6 euros HT pour 100 km).

Au 30 juin 2016, le secteur emploie 2 166 ETP (emplois directs et emplois de conducteurs sous-traitants), dont 86 % de conducteurs. C'est 109 emplois de plus qu'au trimestre précédent (+5,3 %).

¹ Changement de méthodologie de calcul à compter du 1^{er} trimestre 2017, permettant une meilleure prise en compte de l'occupation des lignes de cabotage (comptabilisation de l'occupation générée par les passagers réalisant des trajets internationaux).

² Périmètre : 3 opérateurs principaux (Eurolines/Isilines, Flixbus, Ouibus).

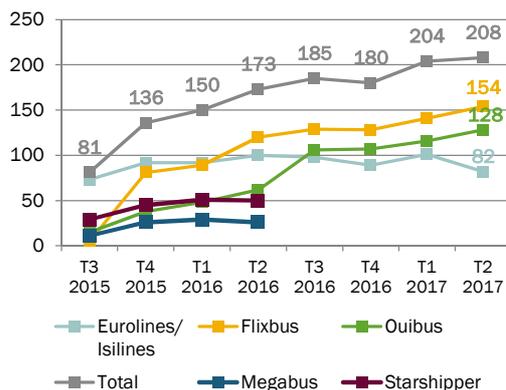
1. BILAN DE L'OFFRE AU 2^E TRIMESTRE 2017

1.1 26 villes supplémentaires desservies ce trimestre pour suivre la saisonnalité de la demande

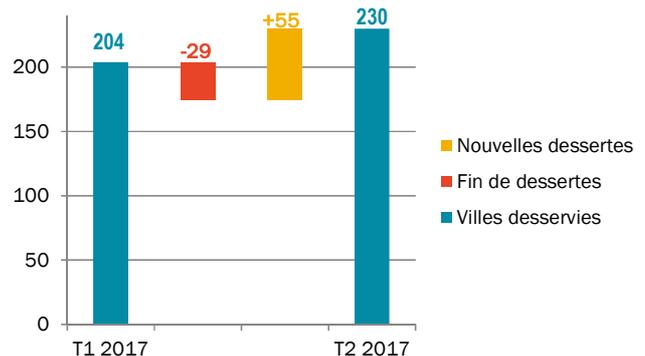
Au deuxième trimestre 2017, 230 villes françaises sont reliées par les opérateurs de services librement organisés dans 81 départements (voir carte en Annexe 1), soit un solde de 26 villes supplémentaires en comparaison du trimestre précédent. L'adaptation des opérateurs à la saisonnalité de la demande explique les évolutions de l'offre de villes desservies. En effet, 29 villes ne sont plus desservies ce trimestre (Graphique 2), dont 24 destinations de montagne. A l'inverse, 55 nouvelles destinations ont été ouvertes, dont une dizaine de villes littorales (Guérande, Marennes, Étretat, Berck...) ainsi que des dessertes touristiques intérieures (Lourdes, châteaux de la Loire, massifs montagneux...). Par ailleurs, 20 villes sont à nouveau desservies par l'opérateur Migratour qui commercialise, chaque année entre avril et octobre, une ligne saisonnière entre Conques et Le Puy-en-Velay, sur le chemin de Saint-Jacques de Compostelle.

Flixbus et Ouibus continuent de développer leur offre, avec respectivement 154 villes (+13 villes par rapport au trimestre précédent) et 128 villes desservies (+12 villes). L'offre d'Eurolines s'est quant à elle contractée ce trimestre (-19 villes), notamment car l'opérateur a cessé d'exploiter certaines destinations dans les Alpes.

Graphique 1 Evolution du nombre de villes desservies par opérateur (opérateurs disposant d'un réseau national uniquement)



Graphique 2 Evolution des villes desservies entre le T1 2017 et le T2 2017



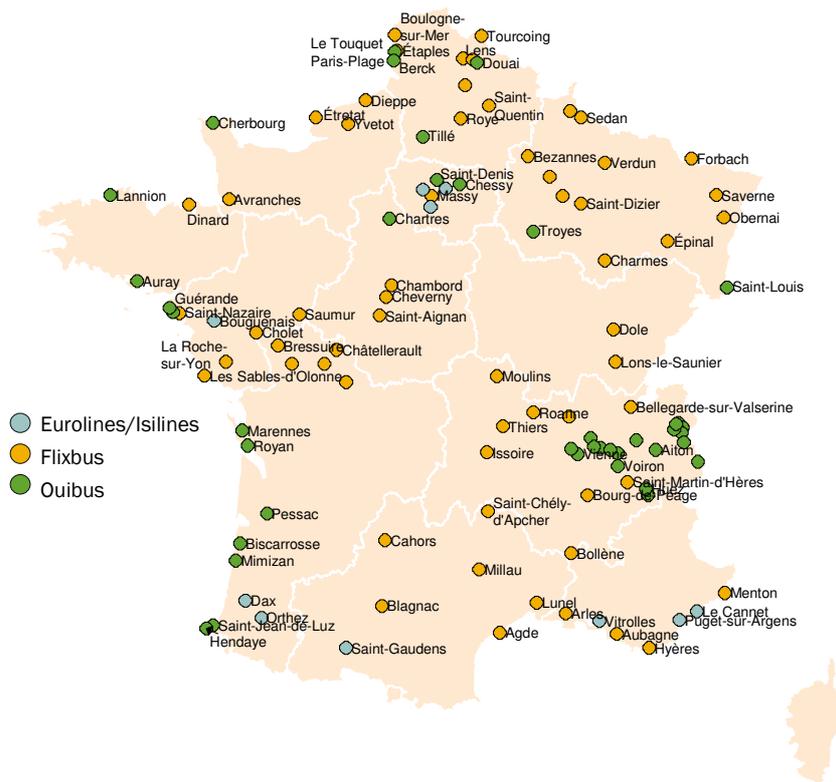
Ainsi que :

- Fréthelle : 2 villes
- Keolis Sud Lorraine : 2 villes
- Migratour : 21 villes
- Jacqueson : 3 villes

53% des villes desservies (111 villes) ne le sont que par un opérateur (Annexe 1). Flixbus est toujours l'opérateur qui dessert le plus de villes en exclusivité (60 villes) tandis que Ouibus et Eurolines desservent respectivement 41 et 10 villes en exclusivité.

Au deuxième trimestre, 39 nouvelles destinations sont proposées par un seul opérateur. Parmi elles, Flixbus s'est positionné sur des destinations maritimes (Avranches, Étretat, Les Sables-d'Olonne...) mais également sur un certain nombre d'autres destinations touristiques (Chambord, Cheverny). Ouibus a également ouvert de nouvelles dessertes maritimes en prévision de l'été (Berck, La Baule-Escoublac, Guérande, Marennes) ainsi que des offres sur des communes de la région Auvergne-Rhône-Alpes (La Tour-du-Pin, Vienne, Villefontaine, Bourgoin-Jallieu, Givors) et propose désormais des trajets à destination de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry au départ de ces villes. La Figure 1 illustre la répartition des dessertes exclusives par opérateur.

Figure 1 Carte des villes desservies en exclusivité par opérateur (hors opérateurs régionaux) au T2 2017

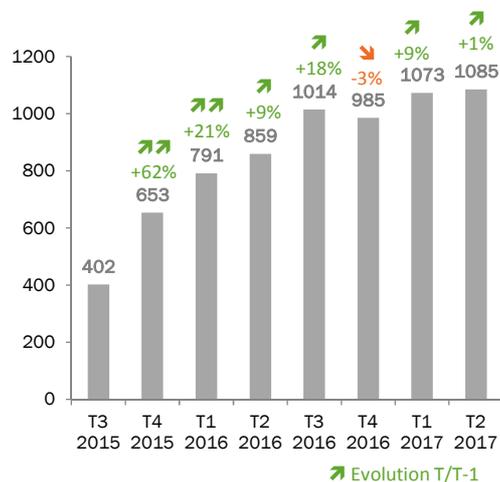


1.2 Une stabilisation du nombre de liaisons commercialisées par les principaux opérateurs

Après une augmentation du nombre de liaisons commercialisées au premier trimestre, le maillage proposé par les opérateurs disposant d'un réseau national reste relativement stable (+1 %), avec 1 085 liaisons distinctes entre deux villes françaises au deuxième trimestre (Graphique 3). L'ouverture des liaisons estivales compense en fait la fermeture des dessertes saisonnières de montagne.

En intégrant les opérateurs régionaux, 1 297 liaisons sont commercialisées (Annexe 4). Fréthelle commercialise une liaison entre les aéroports de Beauvais-Tillé et Paris-Charles-de-Gaulle, Keolis Sud-Lorraine propose une liaison entre Nancy et la gare de Lorraine TGV, Jacqueson offre deux liaisons aux départs de Rethel et Reims et à destination de Paris tandis que Migratour commercialise des liaisons entre Conques et Le Puy-en-Velay.

Graphique 3 Evolution du nombre total de liaisons commercialisées (hors opérateurs régionaux)



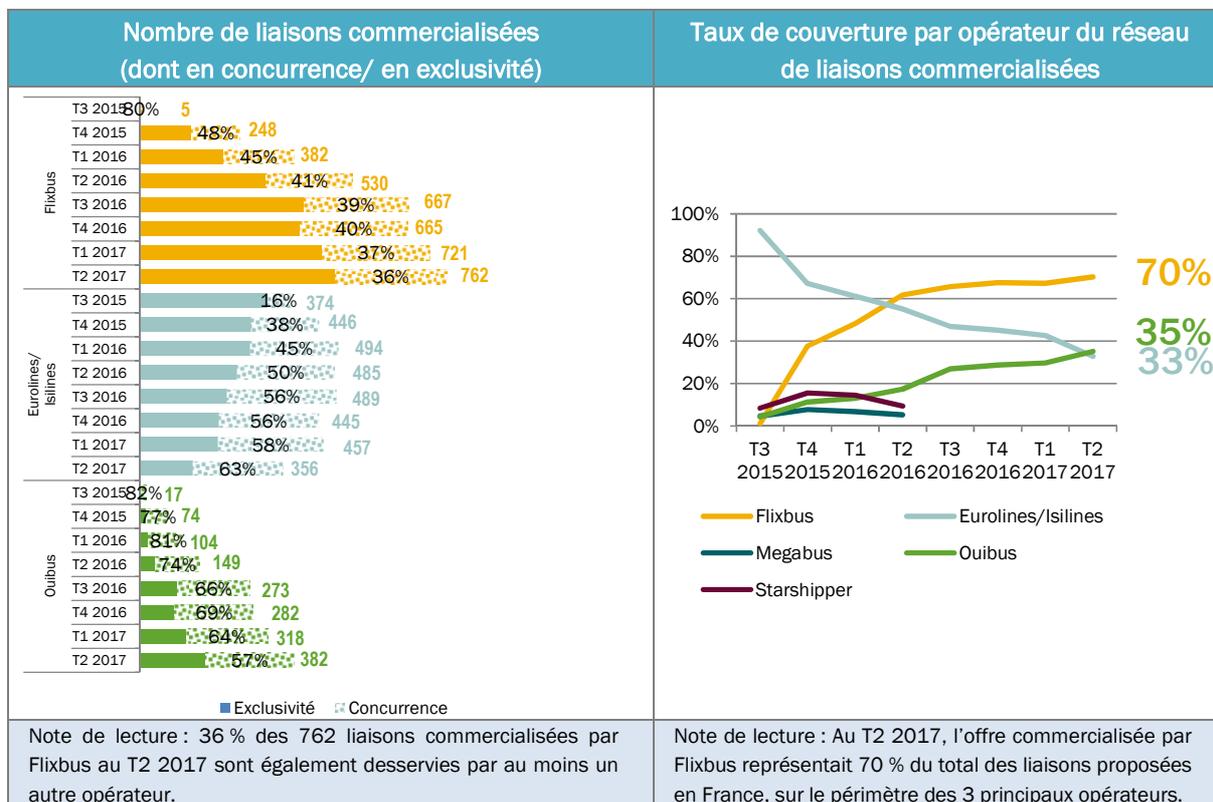
Ainsi que :

- Fréthelle : 1 liaison
- Keolis Sud Lorraine : 1 liaison
- Migratour : 210 liaisons
- Jacqueson : 2 liaisons

Deux des trois principaux opérateurs ont développé leur offre de liaisons par rapport au premier trimestre : Ouibus (+20 %), qui commercialise à présent 382 liaisons, et Flixbus (+6 %), avec 762 liaisons commercialisées. En revanche, Isilines ne commercialise plus que 356 liaisons (-24 %).

Avec 63 % de liaisons commercialisées par au moins deux opérateurs, Eurolines/Isilines dispose de l'offre la plus concurrencée, suivi de Ouibus dont 57 % de l'offre est concurrencée (Graphique 4).

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



1.3 Focus sur les dessertes d'aéroports : 66 villes françaises reliées à un aéroport

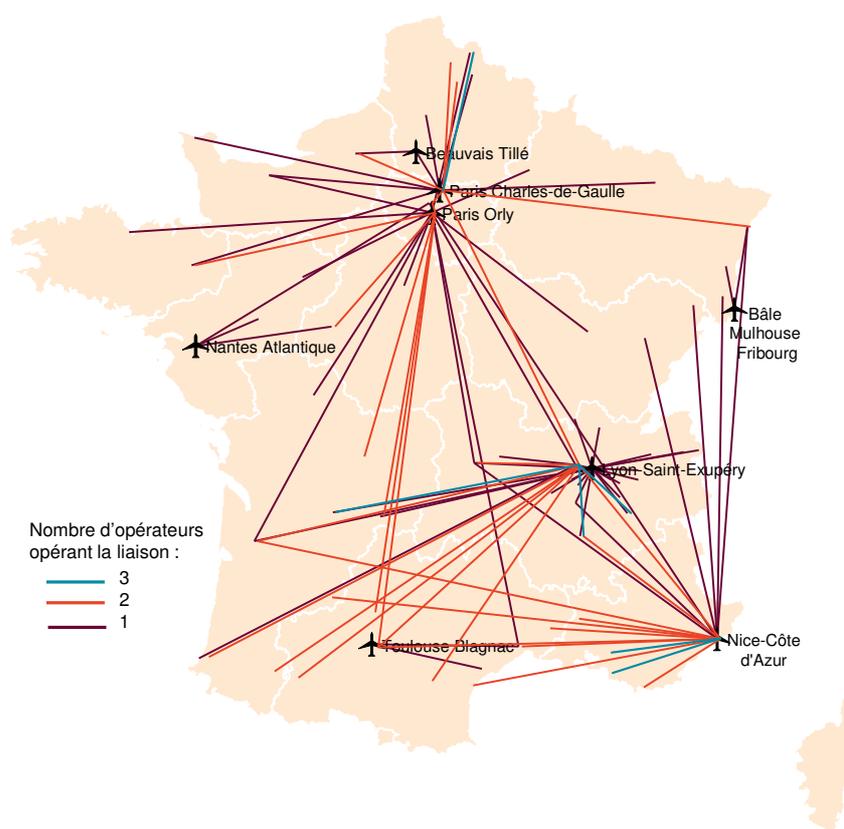
Au deuxième trimestre 2017, huit aéroports sont desservis par les services librement organisés et relient 66 villes françaises (Figure 2). Les aéroports Paris Charles-de-Gaulle, Paris Orly et Nice-Côte d'Azur sont desservis par trois opérateurs, Lyon Saint-Exupéry est desservi par deux opérateurs, tandis que quatre aéroports sont desservis par un seul opérateur. L'aéroport de Lyon se distingue par une fréquence de desserte (Tableau 1) plus de deux fois supérieure aux autres aéroports (9 trajets quotidiens en moyenne sur chacune des liaisons desservant cet aéroport). Ceci est lié à la mise en place de lignes « dédiées », de type navettes, dont la fréquence est plus importante que celles des lignes longue distance.

Ce type d'offre, plus fréquente, semble séduire la demande. En effet, 10 % des passagers (170 000 passagers) ont voyagé en autocar de/vers ces aéroports au deuxième trimestre contre 4 % (environ 50 000 passagers) au premier trimestre 2017.

Tableau 1 Aéroports desservis au 2^e trimestre 2017

Aéroport	Nombre d'opérateurs	Nombre de villes desservies		Fréquence moyenne des liaisons desservant l'aéroport	Fréquentation
		< 100 km	> 100 km		
Lyon Saint-Exupéry	2	13	10	9	>100 000
Paris Charles-de-Gaulle	3	1	37	4	20-50 000
Beauvais Tillé	1	2	0	4	<5 000
Nice-Côte d'Azur	3	0	19	4	20-50 000
Paris Orly	3	0	23	3	5-20 000
Bâle Mulhouse	1	1	1	2	<5 000
Nantes Atlantique	1	0	3	1	<5 000
Toulouse Blagnac	1	0	2	1	<5 000

Figure 2 Carte des liaisons desservant un aéroport au 2^e trimestre 2017



1.4 Des départs quotidiens en hausse dans ¾ des villes

Au deuxième trimestre 2017, 680 trajets quotidiens (dans les deux sens de circulation) ont été enregistrés en moyenne (un aller-retour quotidien en moyenne par ligne), soit 117 trajets de plus que le trimestre précédent. Cette hausse des fréquences moyennes est cependant à nuancer puisque dans 25 % des villes, le nombre de mouvements quotidiens a baissé. Parmi les 10 villes les plus fréquentées, la ville de Toulouse a, par exemple, perdu 4 mouvements quotidiens par rapport au trimestre précédent (Tableau 3 page 12). Ce sont en fait les liaisons radiales qui ont perdu de la fréquence : un nombre moyen de 6,4 départs quotidiens avaient été enregistrés au premier trimestre 2017 sur les liaisons radiales contre seulement 5,8 ce trimestre (Tableau 2). Les liaisons transversales ont, quant à elles, gagné en fréquence, notamment grâce à l'effet « navettes aéroport ».

Les fréquences quotidiennes proposées par Eurolines/Isilines sont restées stables ce trimestre (101 départs par jour en moyenne sur la période), elles ont augmenté de 10 % chez Flixbus (204 départs quotidiens) et de 52 % pour Ouibus, passant de 248 départs au premier trimestre 2017 à 373 ce trimestre. Ouibus a en effet créé une offre de navettes reliant des villes de la région Auvergne-Rhône-Alpes à l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry, ce qui explique la hausse des départs quotidiens proposés (110 trajets quotidiens pour l'ensemble de ces lignes).

Sur le trimestre, 24 millions de kilomètres ont été parcourus (périmètre Eurolines/Isilines, Flixbus, Ouibus) au total par la flotte d'autocars, en hausse de 11 % par rapport au premier trimestre 2017, malgré une baisse de la longueur moyenne par ligne qui s'établit désormais à 383 kilomètres (contre 425 kilomètres trois mois auparavant) et qui s'explique notamment par le développement important des navettes (lignes courtes fortement cadencées) autour de l'aéroport de Lyon.

Tableau 2 Evolution du nombre moyen de trajets quotidiens selon la nature de la liaison entre le T1 2017 et le T2 2017

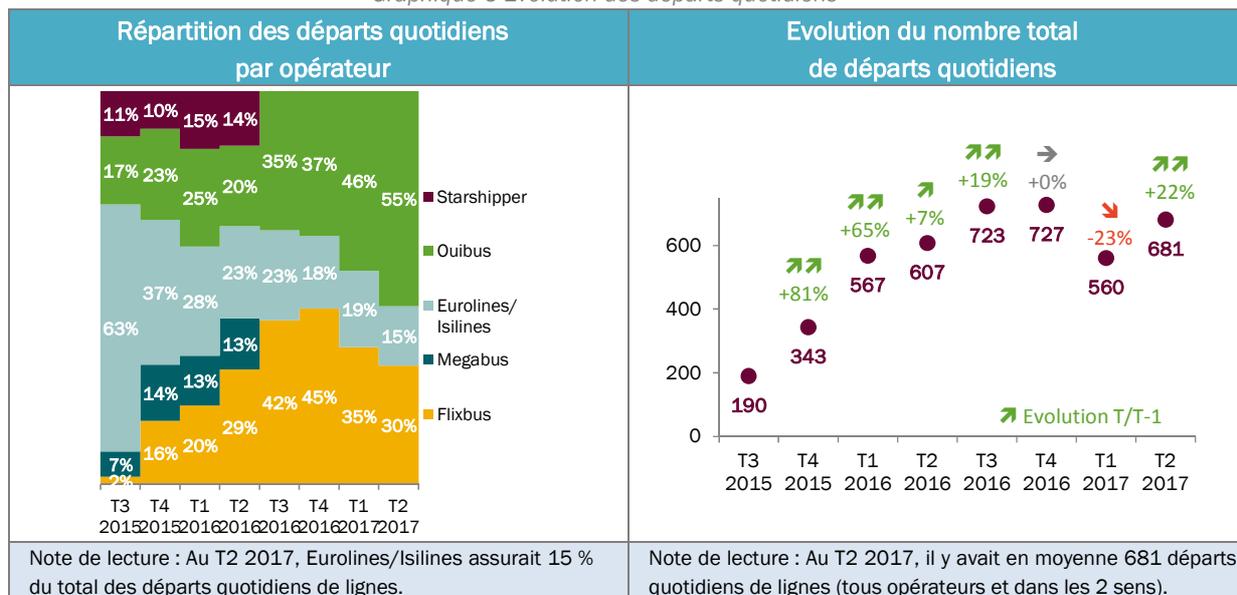
En nombre moyen de trajets quotidiens	T1	T2	T/T-1
Liaisons radiales	6,4	5,8	-9%
Liaisons transversales	2,7	3,1	+15%
Dont infrarégionales	3,1	4,2	+35%
Dont inter-régionales	2,6	2,7	+4%
Total	3,2	3,5	+9%

Note de lecture : 5,8 trajets quotidiens ont été proposés en moyenne sur les liaisons radiales au T2 2017, contre 6,4 sur ces mêmes liaisons au trimestre précédent.

La fréquence quotidienne par liaison avait chuté au premier trimestre (pour tous les types de liaison), les opérateurs ayant procédé à une modulation des fréquences offertes entre les jours de semaine et le week-end. Elle augmente de près de 10 % ce trimestre avec 3,5 trajets quotidiens en moyenne par liaison. Cette augmentation est portée par les liaisons transversales, et notamment par les nouvelles « navettes aéroports », fortement cadencées.

Dans la poursuite de la tendance entamée au premier trimestre 2017, Ouibus accroît les fréquences proposées par ses services et assure à présent 55 % de l'ensemble des départs commercialisés (Graphique 5).

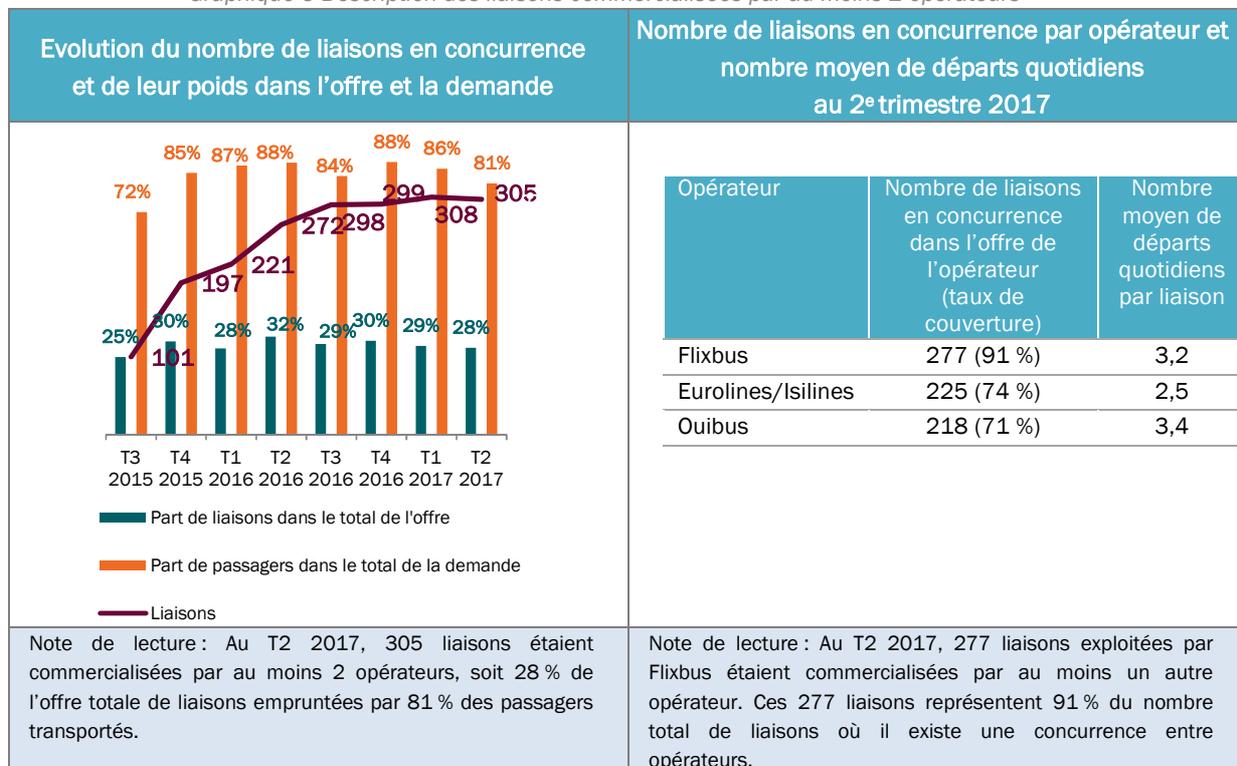
Graphique 5 Evolution des départs quotidiens



1.5 28 % des liaisons assurant 81 % de la fréquentation sont commercialisées par plusieurs opérateurs

Le degré de concurrence dans l'offre des opérateurs se maintient au deuxième trimestre 2017 aux niveaux connus précédemment. 305 liaisons distinctes sont commercialisées par deux opérateurs au moins (28 % de l'offre de liaisons) tandis que la part de passagers ayant voyagé sur ces liaisons est en baisse (elle est passée de 86 % à 81 % des passagers totaux). 65 % des passagers ont emprunté une des 305 liaisons sur laquelle ils avaient le choix entre les trois opérateurs.

Graphique 5 Description des liaisons commercialisées par au moins 2 opérateurs

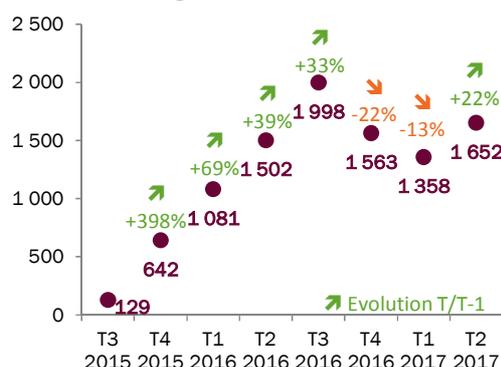


2. ANALYSE DE LA DEMANDE AU 2^E TRIMESTRE 2017

2.1 Près d'1,7 million de passagers transportés au 2^e trimestre

Environ 1,7 million de passagers ont été transportés au deuxième trimestre 2017 (Graphique 6) portant la fréquentation à près de 10 millions de passagers au total depuis la libéralisation du secteur. La fréquentation est en hausse ce trimestre (+22 %), après deux trimestres consécutifs de baisse. Elle est également en hausse par rapport au même trimestre de l'année précédente (+10 %). En moyenne, ce sont plus de 18 000 passagers qui ont voyagé quotidiennement sur le trimestre, soit 3 000 de plus qu'au trimestre précédent.

Graphique 6 Evolution du nombre de passagers transportés (en milliers)



2.2 Quatre villes de la Région Auvergne-Rhône-Alpes parmi les 10 villes les plus fréquentées

Deux villes font leur apparition dans le classement des villes les plus fréquentées: l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry (situé sur la commune de Colombier-Saugnieu) et la ville de Grenoble, où le nombre de mouvements quotidiens augmente très fortement, du fait de l'ouverture depuis le 31 mars 2017 d'une liaison entre ces deux villes.

Les 10 villes les plus « attractives » pour les passagers des services routiers librement organisés ont vu leur fréquentation augmenter au deuxième trimestre (Tableau 3). La hausse la plus importante est recensée à Grenoble (+118 %), suivie de Bordeaux, Marseille et Toulouse (+24 %).

Exception faite de Toulouse, toutes les villes du classement avaient connu une baisse du nombre de mouvements quotidiens au premier trimestre. La fréquence de desserte de cinq des villes du classement repart en hausse ce trimestre : Paris, Lyon, Grenoble, Bordeaux et Clermont-Ferrand.

Tableau 3 Top 10 des villes les plus fréquentées, en nombre de passagers au 2^e trimestre 2017

Villes	Nombre d'opérateurs	Nombre de mouvements quotidiens ³ (évol. T/T-1)	Nombre de passagers ⁴ (en milliers) (évol. T/T-1) ⁵
Paris ⁶	3	362 (+17)	883 (+17%)
Lyon	3	128 (+10)	286 (+15%)
Grenoble	3	86 (+51)	155 (+118%)
Toulouse	3	62 (-4)	149 (+24%)
Bordeaux	3	83 (+10)	131 (+24%)
Lille	3	57 (-1)	115 (+7%)
Marseille	3	52 (-1)	110 (+24%)
Aéroport de Lyon ⁷	2	110	>100
Clermont-Ferrand	3	47 (+4)	88 (+7%)
Rennes	3	37 (-2)	86 (+8%)

³ Nombre de départs + arrivées.

⁴ Passagers au départ et à l'arrivée.

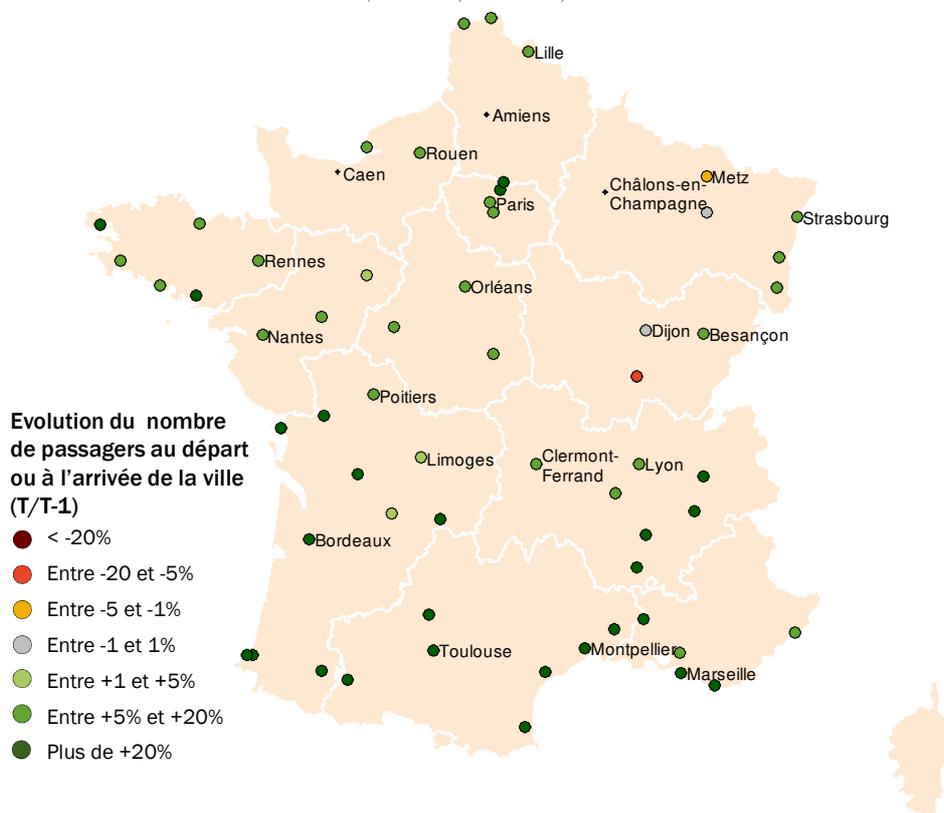
⁵ Données non corrigées des variations saisonnières.

⁶ Arrêts pris en compte : Porte Maillot, Bercy, Gallieni, Porte d'Orléans, La Défense.

⁷ Commune de Colombier-Saugnieu.

Les données du deuxième trimestre permettent de confirmer que la baisse de fréquentation constatée sur les deux derniers trimestres intégrait un effet saisonnier défavorable. En effet, parmi les 59 villes desservies par les trois opérateurs nationaux au deuxième trimestre 2017, 95 % ont vu leur fréquentation augmenter ce trimestre (Figure 3). 44 % d'entre elles ont connu une augmentation de fréquentation de plus de 20 %.

Figure 3 Evolution de la fréquentation dans les villes desservies par les 3 opérateurs (hors opérateurs régionaux) (T2 2017/T1 2017)



Plus de 550 000 passagers ont été transportés sur les 10 liaisons les plus fréquentées au deuxième trimestre 2017 (Tableau 4), soit un tiers de la fréquentation totale. Cette fréquentation est en hausse sur l'ensemble de ces liaisons au deuxième trimestre, la plus forte hausse concernant la liaison Bordeaux_Paris (+40 %).

Les opérateurs ont à nouveau procédé à une réduction de l'offre de trajets sur la liaison Lille_Paris (-20 trajets quotidiens en moyenne). La fréquentation reste stable (+2 %).

Nouvelle liaison dans le classement, la liaison entre l'aéroport de Lyon et Grenoble se distingue tout particulièrement : elle est la seule liaison inférieure à 100 kilomètres de ce classement, ainsi que la seule liaison à être desservie par un seul opérateur (Ouibus). Autre particularité de cette liaison : son tarif. La recette moyenne se situe entre 15 et 20 euros HT aux 100 kilomètres quand la recette aux 100 kilomètres est inférieure à 6€ pour l'ensemble des autres liaisons du classement.

Tableau 4 Top 10 des liaisons les plus fréquentées au 2^e trimestre 2017

Liaisons ⁸ (évolution classement T/T-1)	Distance moyenne	Nombre d'opérateurs	Nombre moyen de trajets quotidiens ⁷ (évol. T/T-1)	Nombre de passagers ⁷ (évol. T/T-1)	Recette kilométrique moyenne par passager, en € HT pour 100 km (évol. T/T-1)
Lille_Paris (-) *	231 km	3	54 (-20)	87 900 (+2 %)	4,5 (+6,9 %)
Aéroport de Lyon_Grenoble	93 km	1	46	[77 – 89 000]	[15-20]
Lyon_Paris (-1) *	486 km	3	51 (+4)	76 122 (+11 %)	4,1 (+7,4 %)
Paris_Rouen (-1) *	146 km	3	33 (+1)	73 217 (+11 %)	5,3 (-7,8 %)
Paris_Toulouse (+1) *	693 km	3	16 (-3)	44 023 (+22 %)	3,9 (+14,1 %)
Paris_Rennes (-1) *	399 km	3	20 (-)	42 486 (+15 %)	4,6 (+7,2 %)
Grenoble_Lyon (-3)	110 km	3	26 (+5)	41 583 (+1 %)	5,6 (-4,9 %)
Paris_Strasbourg (-1) *	528 km	3	26 (-)	37 192 (+6 %)	3,7 (+7,5 %)
Paris_Tours (-1) *	292 km	3	31 (+1)	36 859 (+17 %)	4,8 (+8,0 %)
Bordeaux_Paris (+2) *	629 km	3	35 (+2)	34 705 (+40 %)	4,1 (+9,2 %)

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

2.3 La part des passagers sur des trajets radiaux s'est sensiblement réduite en 1 an (-10 points)

Au deuxième trimestre, la fréquentation est en hausse à la fois sur les trajets radiaux (+17 %) et sur les trajets transversaux (+29 %). Le développement des liaisons « navettes » à destination de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry a largement participé à cette hausse (+43 % de fréquentation sur les liaisons infrarégionales). La part de la fréquentation réalisée sur les liaisons transversales poursuit sa hausse, et atteint désormais 47 % de la fréquentation totale (Graphique 8).

Graphique 7 Répartition des passagers selon le type de liaison

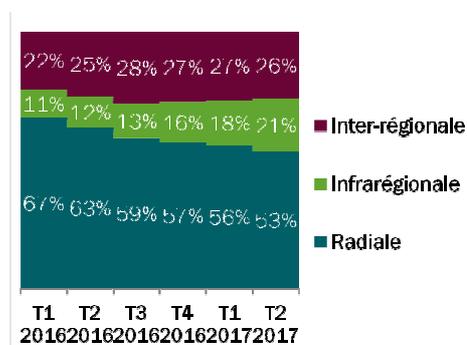


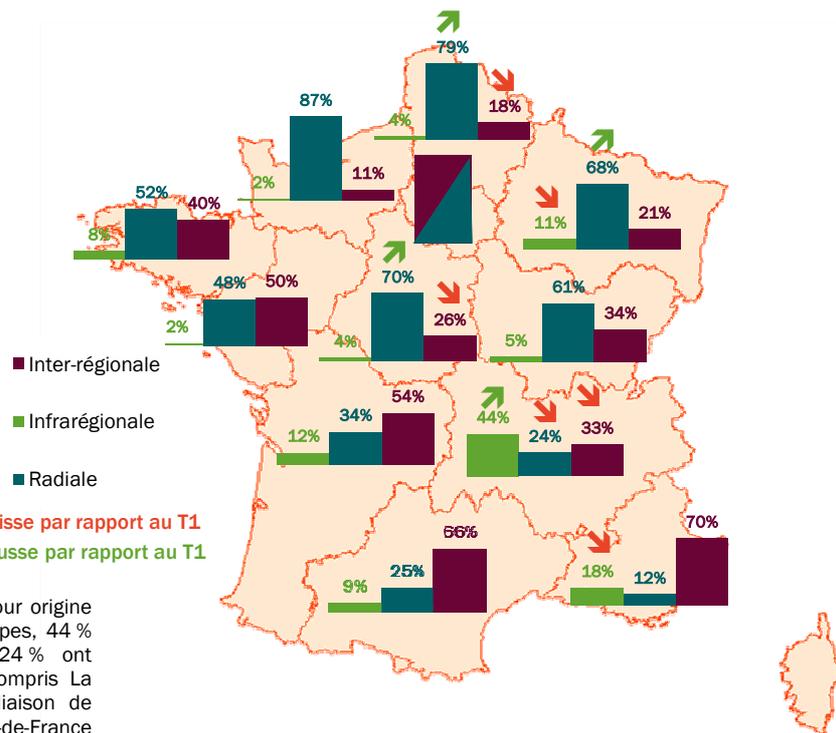
Tableau 5 Evolution de la fréquentation selon le type de liaison

En milliers de passagers	T1	T2	T/T-1
Liaisons radiales	753	881	+17%
Liaisons transversales	600	772	+29%
<i>Dont infrarégionales</i>	240	343	+43%
<i>Dont inter-régionales</i>	360	429	+19%
Total	1 353	1 652	+22%

La part des passagers de chaque région effectuant des liaisons transversales augmente avec la distance depuis Paris (Figure 4), comme observé au trimestre précédent. Les trajets infrarégionaux sont désormais majoritaires en Auvergne-Rhône-Alpes ; ils représentent 44 % des trajets effectués.

⁸ 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 T2 2017

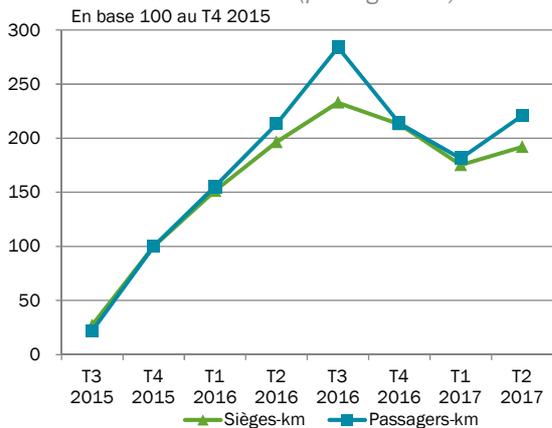


Note de lecture : Parmi les voyageurs ayant pour origine ou destination une ville de la région Rhône-Alpes, 44 % ont emprunté une liaison infrarégionale, 24 % ont emprunté une liaison radiale (vers Paris y compris La Défense et Bagnolet-Gallieni) et 33 % une liaison de Rhône-Alpes vers une autre région (dont Ile-de-France hors Paris).

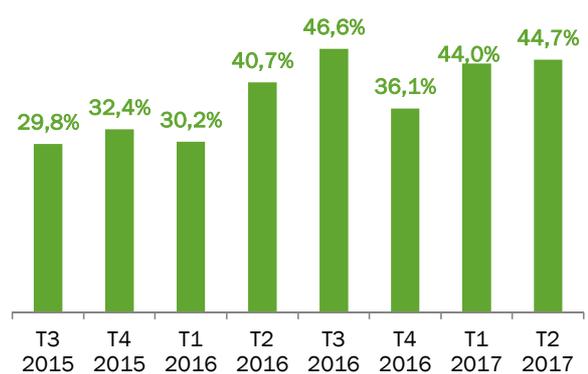
2.4 Un taux d'occupation en légère hausse ce trimestre

Au deuxième trimestre 2017, 532 millions de kilomètres ont été parcourus par les passagers (+22 % comparé au T1 2017, +4 % comparé au T2 2016). L'offre a également augmenté par rapport au premier trimestre 2017 (+10 %) et s'établit à 1,23 milliard de sièges-kilomètres. La demande augmente plus rapidement que l'offre (en sièges.km) ce qui conduit à une hausse du taux d'occupation⁹ qui atteint 44,7 % (Graphique 10).

Graphique 8 Evolution comparée de l'offre (sièges-km) et de la demande (passagers-km)



Graphique 9 Evolution du taux d'occupation moyen⁹ par autocar



⁹ 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 et en particulier sur la Région Auvergne-Rhône-Alpes

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 30 juin 2017, 357 déclarations de projets de liaisons de moins de 100 kilomètres ont été déposées auprès de l'Arafer.

Parmi ces 357 déclarations, 231 n'ont fait l'objet d'aucune saisine après l'expiration du délai de 2 mois, 26 déclarations font actuellement l'objet d'une saisine en cours d'instruction et 100 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) ;
- 7 avis favorables à l'AOT avec réserve (limitation du service).

Au 30 juin 2017, 120 liaisons étaient effectivement commercialisées par les opérateurs sur les 218 liaisons commercialisables (Figure 5), dont 66 sont des liaisons nouvellement desservies au cours du trimestre. Une modification substantielle de la structure de l'offre est à noter : les dessertes d'aéroports deviennent prépondérantes dans l'offre (en nombre de départs quotidiens) et constituent un levier de croissance de la fréquentation (Tableau 6). Entre 75 000 et 100 000 passagers ont été transportés sur les 15 liaisons de moins de 100 kilomètres desservant des aéroports/gares TGV, soit entre 7 et 12 passagers par autocar. Sur les 66 liaisons de moins de 100 kilomètres incluses dans des lignes longues distances, 10 120 passagers ont été transportés, soit 0,76 passager par autocar.

Figure 5 Carte des liaisons < 100 km commercialisées au T2 2017

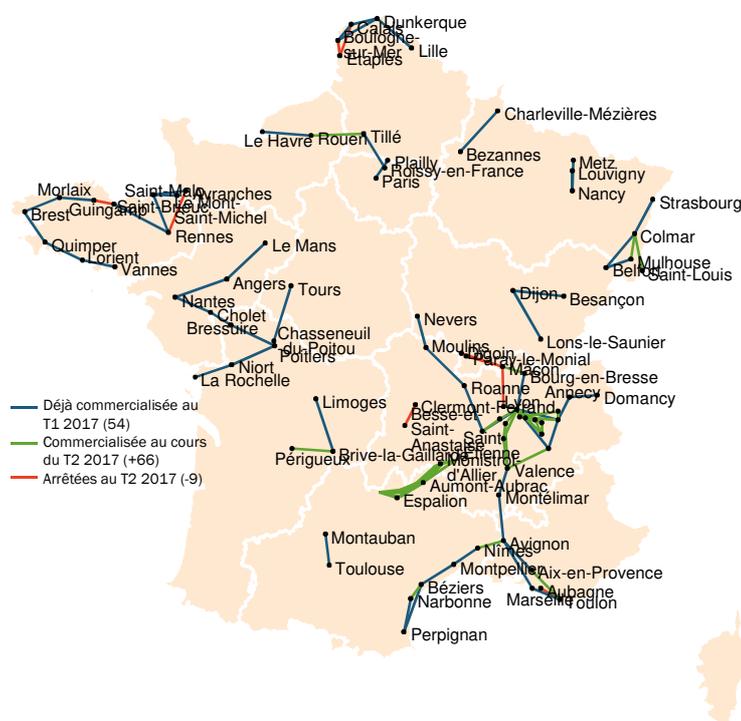


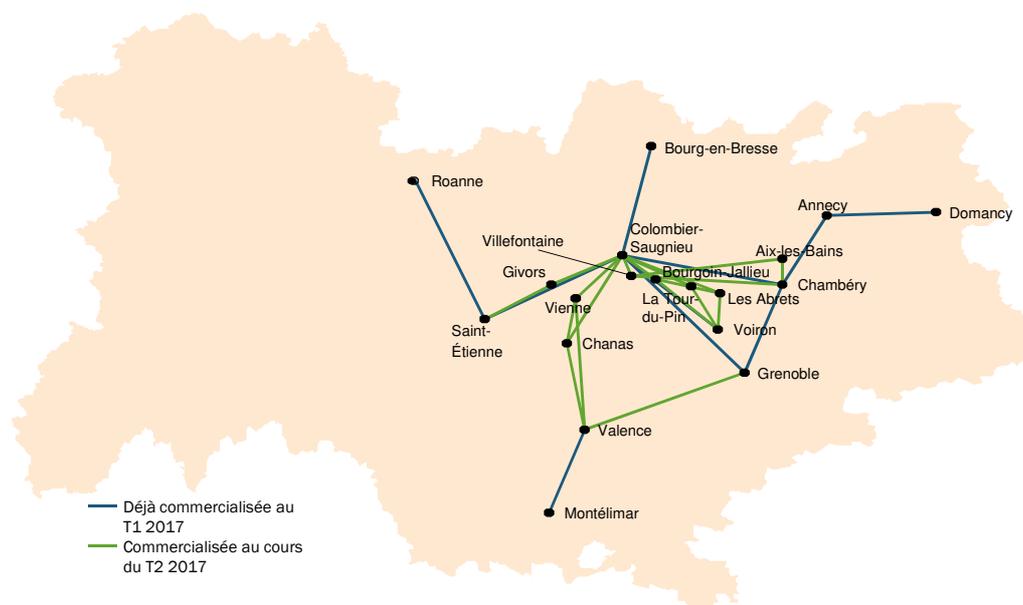
Tableau 6 Répartition de l'offre de liaisons selon le type de ligne

	Nombre de liaisons	Nombre total de départs quotidiens	Nombre de passagers	Nombre de passagers par autocar
Dessertes/Navettes aéroports/TGV	15	118	75-100 000	7-12
Liaisons dans le cadre de lignes longues distances (hors aéroports/TGV)	66	146	10 120	0,76
Lignes touristiques (Migratour)	39	2	n/a	n/a

Le développement de l'offre de liaisons inférieures à 100 kilomètres a été particulièrement important dans la Région Auvergne-Rhône-Alpes, avec comme point d'attractivité l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry (Colombier-Saugnieu) qui est désormais relié aux principales villes de la région (hormis Lyon).

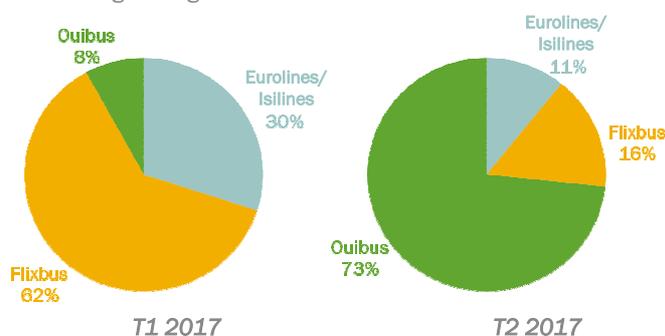
Parmi les 22 lignes contenant des liaisons de moins de 100 kilomètres desservant l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry, 9 sont des lignes « navettes¹⁰ ». 98 mouvements quotidiens sont enregistrés sur ces lignes « navettes », soit 86 % des mouvements des lignes passant par l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry.

Figure 6 Liaisons de moins de 100 km commercialisées au T2 2017 en Région Auvergne-Rhône-Alpes



Graphique 10 Répartition de l'offre sur les liaisons < 100km commercialisées dans le cadre de ligne longue-distance au T1 2017 et au T2 2017

Au premier trimestre, 62 % des trajets de moins 100 kilomètres étaient opérés par Flixbus. Avec 46 départs quotidiens, l'ouverture de la liaison entre l'aéroport de Lyon et Grenoble a permis à Ouibus de se positionner comme l'opérateur qui offre le plus grand nombre de trajets quotidiens sur les liaisons inférieures à 100 kilomètres, soit 73 % de l'offre.



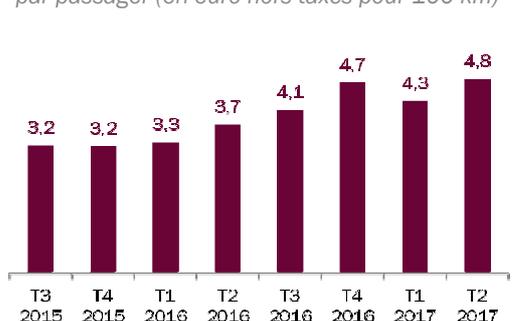
¹⁰ Non incluses dans une ligne longue distance et avec pour Origine/Terminus de ligne l'aéroport.

2.6 La recette kilométrique par passager atteint un nouveau plafond

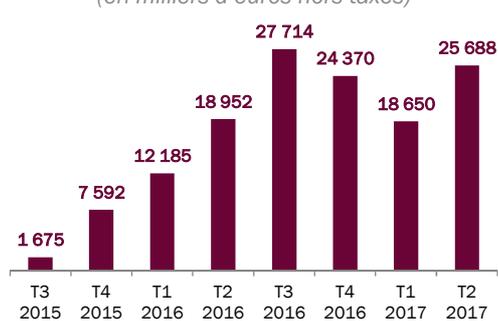
La recette kilométrique moyenne par passager atteint son plus haut niveau depuis l'ouverture du marché et s'établit à 4,8 euros hors taxe par passager (Graphique 11), soit une hausse de 13 % par rapport au trimestre précédent (et de plus de 30 % par rapport au même trimestre de l'année précédente).

En conséquence, le chiffre d'affaires trimestriel¹¹ s'établit à 25,7 millions d'euros hors taxe (Graphique 12), en augmentation de 38 % par rapport au premier trimestre 2017. La recette par autocar-kilomètre s'établit désormais à 1,079 euro HT, en hausse de 48 % par rapport au deuxième trimestre 2016 (Tableau 7).

Graphique 11 Evolution de la recette moyenne par passager (en euro hors taxes pour 100 km)



Graphique 12 Evolution du chiffre d'affaires trimestriel (en milliers d'euros hors taxes)



L'analyse des recettes kilométriques en fonction des caractéristiques de la liaison (fréquence, distance, type de liaison, etc.) permet d'illustrer certaines orientations dans la politique tarifaire des opérateurs (Graphique 13).

Les recettes kilométriques sont par exemple nettement supérieures pour les liaisons d'une distance relativement faible (inférieure à 250 kilomètres) avec 6,0 euros HT par passager aux 100 kilomètres, par rapport aux liaisons plus longues (4,3 euros HT par passager aux 100 kilomètres pour les liaisons de plus de 750 kilomètres).

La recette kilométrique moyenne par passager est par ailleurs plus faible sur les liaisons opérées par les trois principaux opérateurs (4,4 euros HT par passagers aux 100 kilomètres) que sur les liaisons opérées par un seul opérateur (6,6 euros HT par passager aux 100 kilomètres) sachant que l'écart s'est creusé ce trimestre avec l'arrivée des navettes aéroports desservies en exclusivité, comme la liaison entre Grenoble et l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry.

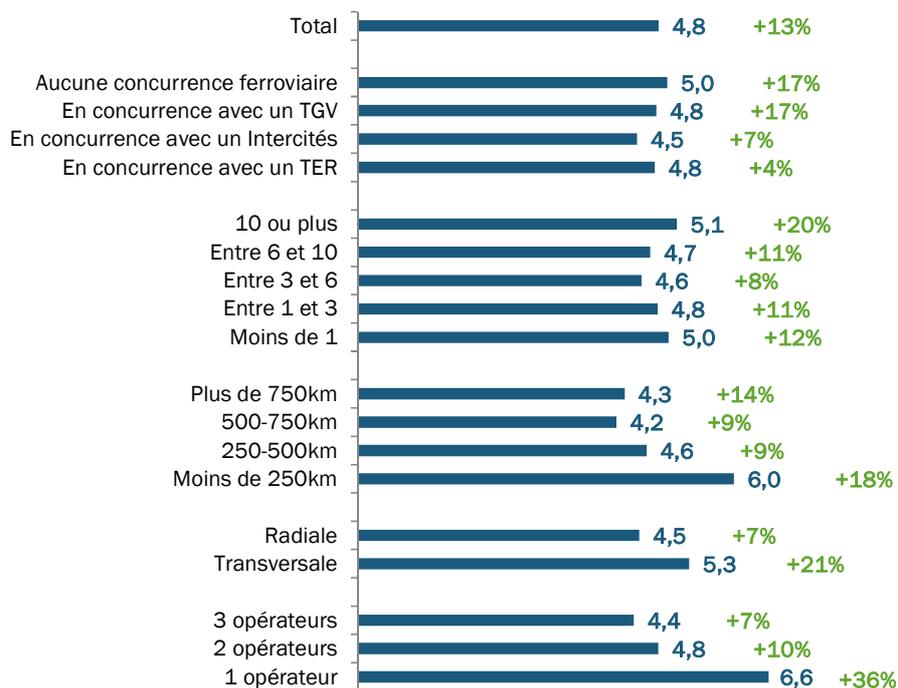
Tableau 7 Recette moyenne en euro par autocar-km¹²

	T3 2015	T4 2015	T1 2016	T2 2016	T3 2016	T4 2016	T1 2017	T2 2017
Revenu en €	0,311	0,484	0,459	0,729	0,880	0,838	0,870	1,079

¹¹ Hors chiffre d'affaires pour le transport international.

¹² Hors revenus des passagers internationaux

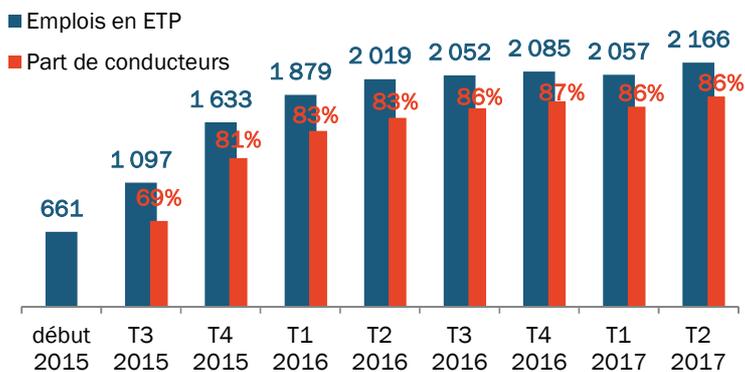
Graphique 13 Recette moyenne par passager selon les caractéristiques de la liaison au T2 (en euro hors taxes pour 100 km) et évolution entre le T1 et le T2 2017



2.7 Plus de 2 160 ETP employés dans le secteur au 30 juin 2017

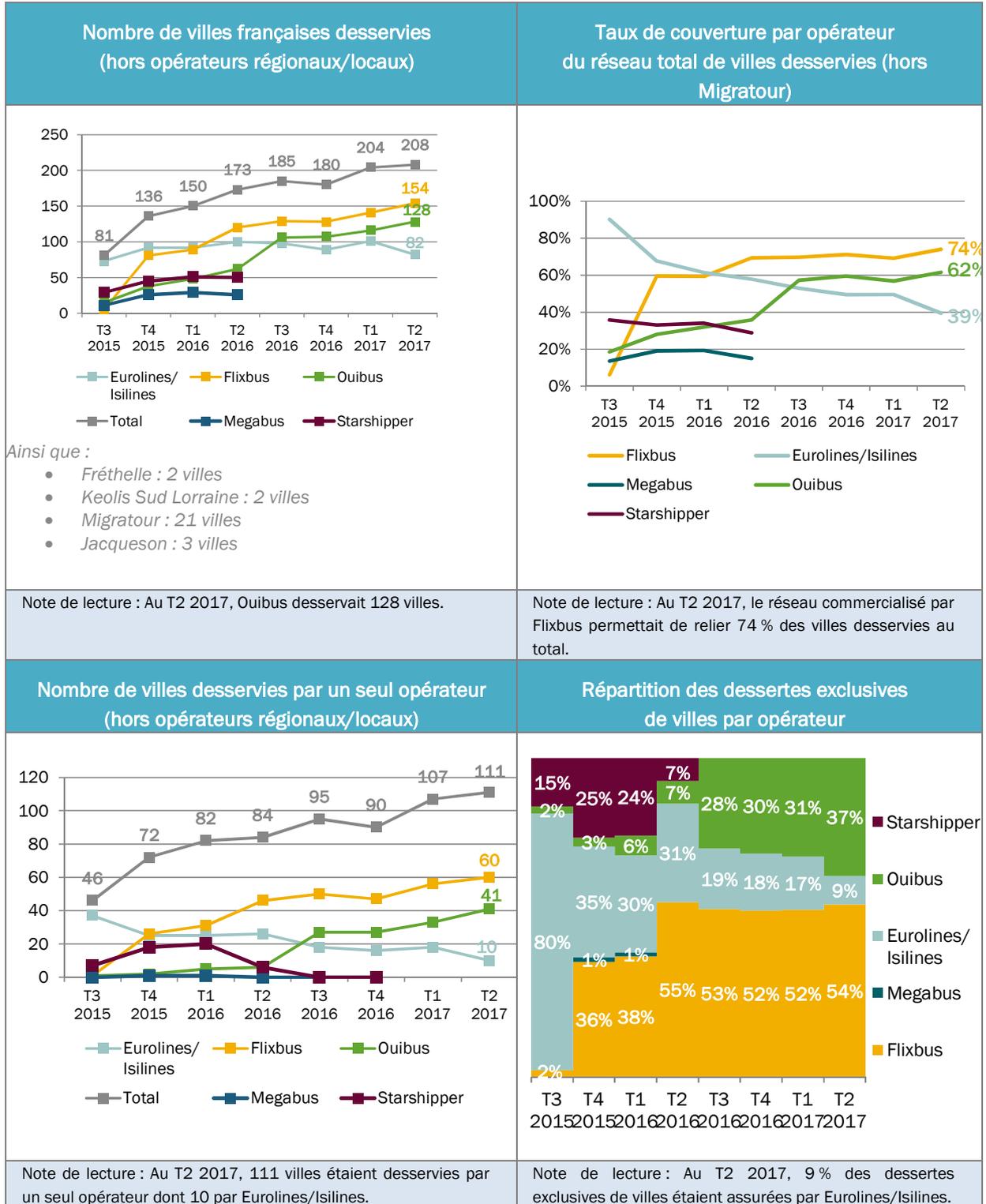
Au 30 juin 2017, le secteur emploie 2 166 équivalents temps plein (ETP). Les conducteurs représentent 86 % des emplois totaux (directs ou indirects). Dans un contexte de croissance de l'offre par autocar, le secteur a créé 109 ETP nets par rapport au trimestre précédent.

Graphique 14 Evolution des effectifs (ETP) employés (dont conducteurs directs et indirects)

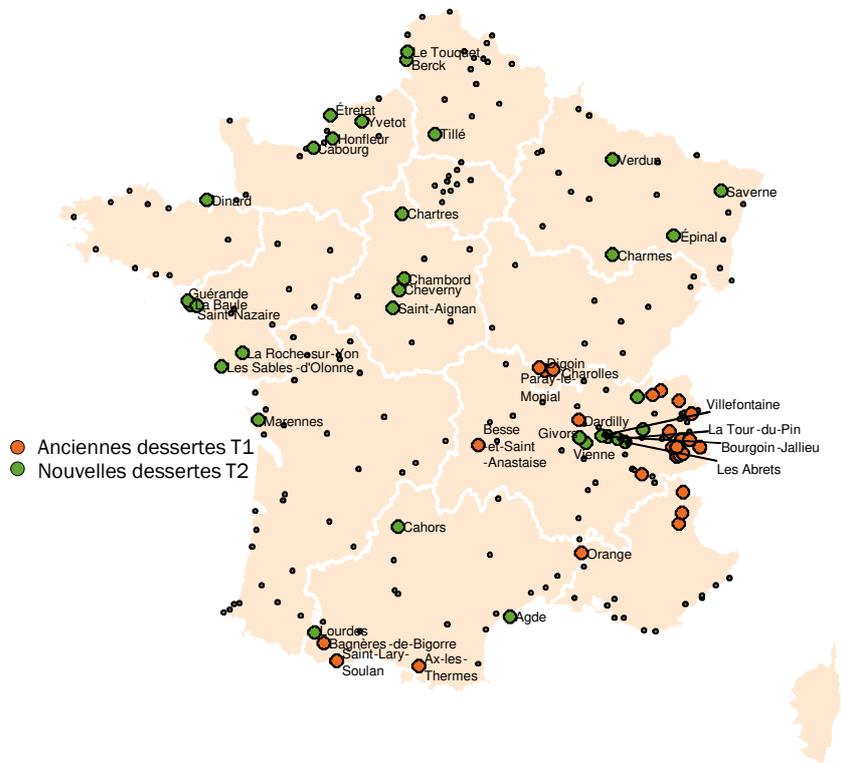


3. ANNEXES

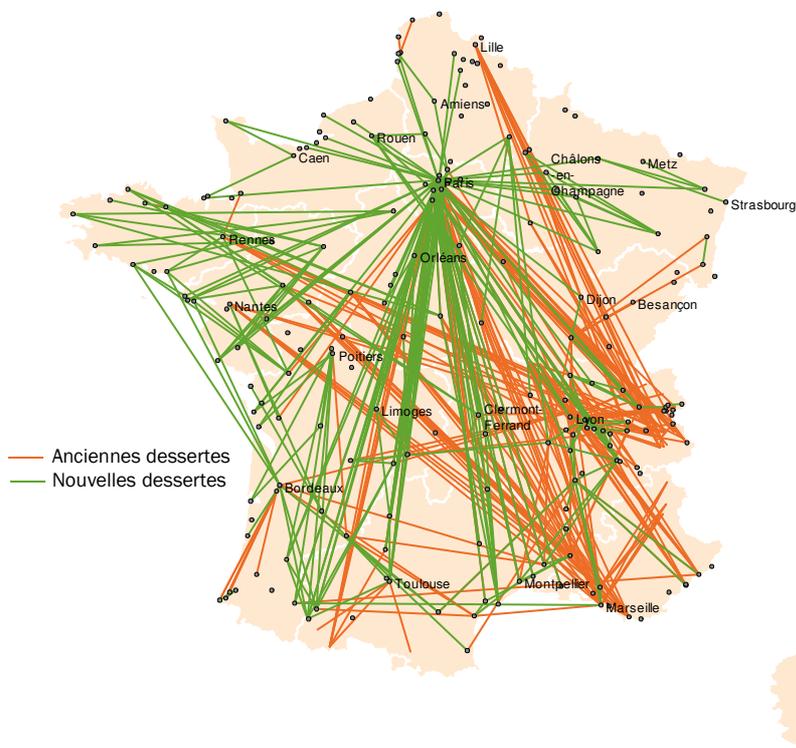
Annexe 1 Description du maillage des villes par les principaux opérateurs



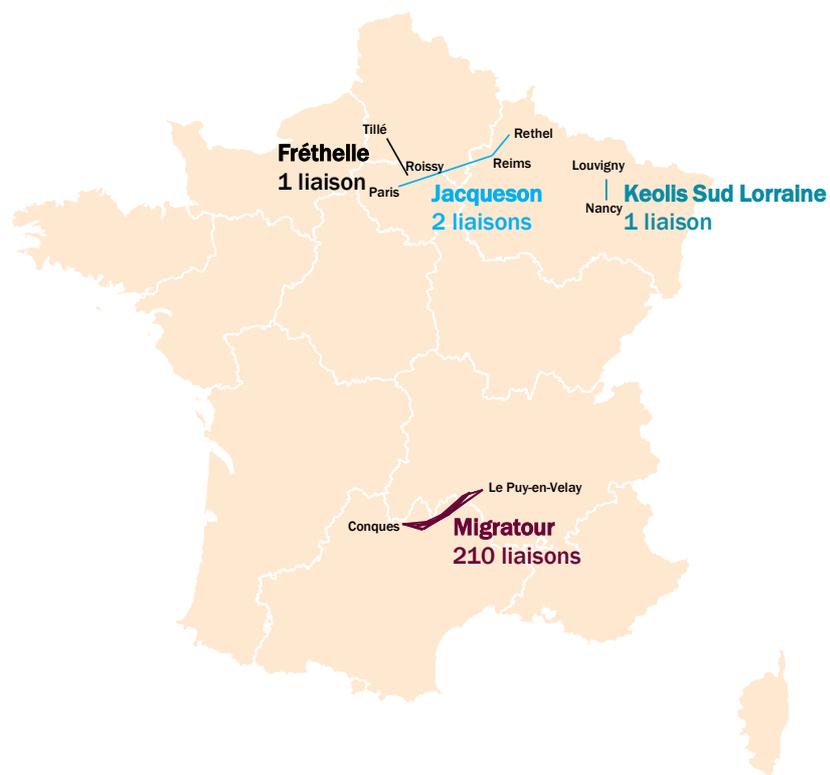
Annexe 2 Evolution des villes desservies entre le 1^{er} trimestre 2017 et le 2^e trimestre 2017



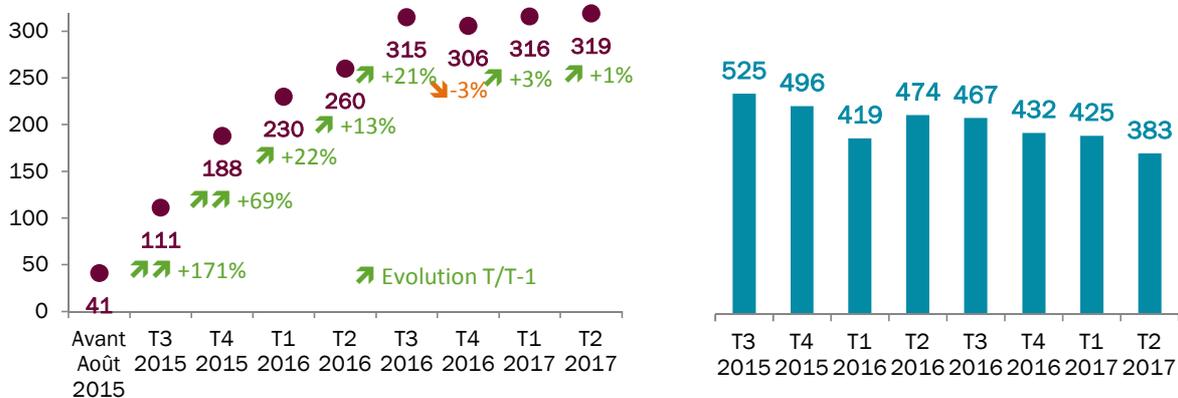
Annexe 3 Evolution des liaisons commercialisées entre le 1^{er} trimestre 2017 et le 2^e trimestre 2017



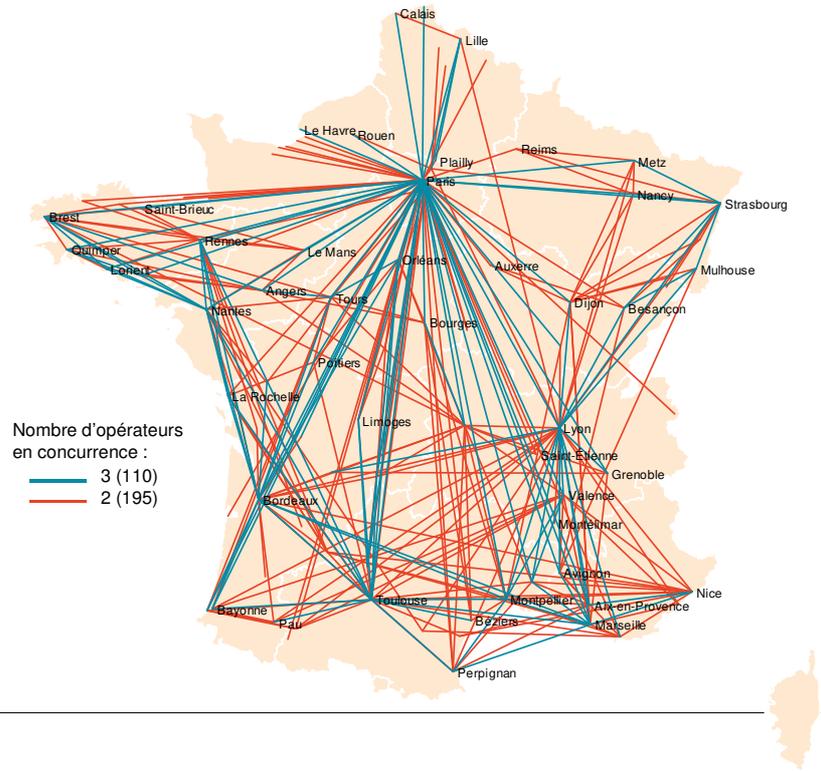
Annexe 4 Liaisons commercialisées par les 4 opérateurs « régionaux » au 2e trimestre 2017



Annexe 5 Evolution du nombre de lignes commercialisées (à gauche) et de leur longueur moyenne en km (à droite)



Annexe 6 Liaisons en concurrence au 2^è trimestre 2017



4. 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, medias) et les clients de ces services.

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

5. METHODOLOGIE

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.

6. DEFINITIONS

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.

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

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, depuis le premier trimestre 2017, 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.